

KULTUREN

Mölle station

Mölle 15:2, Mölle,
Brunnby socken, Höganäs kommun, Skåne
Byggnadsminnesutredning 2014



KULTURMILJÖRAPPORT 2014:23

HENRIK BORG, CARITA MELCHERT

KULTURHISTORISKA FÖRENINGEN FÖR SÖDRA SVERIGE

Innehåll

Inledning	3
Syfte och avgränsning	4
Arkiv och källor	5
Sammanfattning	7
Historisk bakgrund, järnvägen.....	9
Historisk bakgrund, Mölle	12
Arkitekturen, från Ewe & Melin till Zettervall	14
Skydd och bestämmelser.....	17
Beskrivning.....	20
Miljön	20
Byggnadsbeskrivning	24
Byggnadshistorik.....	24
Exteriör beskrivning stationshuset.....	27
Interiör beskrivning stationshuset.....	31
Annexet, exteriör beskrivning.....	40
Andra stationsmiljöer	44
Skyddade miljöer	45
Förslag till kulturhistorisk värdering	47
Sammanfattning kulturhistorisk värdering.....	47
Sammanhang	47
Dokumentvärden	49
Upplevelsevärden	51
Administrativa och tekniska uppgifter	53
Referenser.....	53
Bilagor	55
Bilaga 1 ritningar från ombyggnad 1927 (Riksarkivet)	56
Bilaga 2 ritning över stationsområdet 1908 (Riksarkivet).....	60
Bilaga 3 ritningar från ombyggnad 1978 (Höganäs kommun) ..	61

Inledning

Kulturen har fått i uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län att genomföra en byggnadsminnesutredning av Mölle stationshus och stationsområde, Mölle 15:2, Höganäs kommun. 2012 väcktes fråga om byggnadsminnesförklaring av Mölle stationsmiljö av Mölle byförening. Byggnadsminnesutredningens syfte är att beskriva, dokumentera och värdera kulturmiljövärdena inom Mölle stationshus och stationsområde. Utredningen omfattar hela fastigheten inklusive stationshus, annex och bangård, järnvägsspår, perrong, lastkaj och lyktstolpar mm. Byggnaderna utreds såväl exteriört som interiört. Även den omgivande miljön med stationens placering i Mölle tätort beskrivs och analyseras. Utredningen ska från ett kulturhistoriskt perspektiv beskriva och värdera anläggningen utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv och ligga till grund för Länsstyrelsens beslut avseende den fråga om byggnadsminnesförklaring som föreligger. I maj besökte vi stationen i Mölle och fick en trevlig och informativ visning av miljön genom representanter för Mölle byförening, Mats Jönsson, Håkan Lind, Carl-Herman Petersson, Sonny och Aina Svensson samt Katja Löfkvist. Särskilt vill vi tacka stadsantikvarie Henrik Ranby i Höganäs, som generöst hjälpt oss med källor, information och synpunkter.



Bilden från invigningen 1910 bild från Höganäs museum.

Syfte och avgränsning

Anläggningen är väl dokumenterad 1988 genom Henrik Ranbys examensarbete *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*¹, något som vi haft stor nytta av i vårt arbete. I vår utredning beskrivs och analyseras den miljö som utgör stationsmiljön med bebyggelse, mark och anläggningar, vad gäller syfte, lokalisering, situationsplan, utformning och arkitektur. Utredningen innehåller en orienterande del där företeelsen järnvägsstationen/anläggningen sätts in i sitt historiska sammanhang och samhällsperspektiv både regionalt och nationellt. I fältstudien har den fysiska miljön studerats avseende hur historiskt läsbar och tydlig den är i dag och vilka förändringar den genomgått över tid. Studien har tyngdpunkt på de värden och företeelser som kan knytas till den fysiska miljön. Anläggningen analyseras sedan avseende de kulturhistoriska värdena enligt en modell baserad på "Kulturhistorisk värdering av bebyggelse", Axel Unnerbäck, RAÄ. Även remissupplagan "Kulturhistorisk värdering och urval, plattform för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet." RAÄ, används. Värderingen är gjord i förhållande till liknande objekt och miljöer, i länet såväl som nationellt. Målsättningen med utredningen är att ge tillräckligt underlag för att länsstyrelsen ska kunna avgöra i vilken omfattning Mölle stationsmiljö som helhet eller del därav har tillräckligt höga kulturmiljövärden för att kunna förklaras som byggnadsminne eller inte. Utredningen innehåller en översiktlig beskrivning av stationsmiljön och stationshuset med en tyngdpunkt på byggnaderna.

¹ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988

Arkiv och källor

Som ett viktigt underlag har Henrik Ranbys Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg från 1986-87 tjänat. I den görs bland annat en noggrann genomgång av källorna, en byggnadsbeskrivning och en diskussion om de kulturhistoriska värdena. Även i Höganäs historia band 1 o 2² finns information om Mölle station och järnvägen. På Höganäs museum finns bilder från Peter Lundhs verksamhet, flera av dessa avbildar Mölle station. Det finns inga ursprungsritningar från byggnationen men på Riksarkivet finns ritningar från ombyggnaden 1927. Även på Järnvägmuseet Gävle finns bilder som använts i rapporten. På Kulturens arkiv finns miljöbilder från Mölle och flygbilder över orten från 1900-talets mitt. En dokumentär film "Sista tåget till Mölle - 1910-1963" sammanställdes 2003 och under hösten 2013 anordnades en särskild utställning om Möllebanan på Höganäs Museum



Stationen från öster, foto från efter ombyggnaden 1928, en mindre tillbyggnad har gjorts i gaveln och entrén har ändrats från två enkeldörrar skilda åt av en murpelare till en pardörr. Sveriges järnvägmuseum Gävle

² Ranby Henrik (red) Höganäs historia Del 1 Höganäs från stenålder till millennieskifte, Höganäs kommun, Höganäs 2011.



Stationshuset sett från banområdet, österifrån. Foto från 1950 Sveriges järnvägmuseum Gävle

Sammanfattning

Föreliggande rapport är en byggnadsminnesutredning av Mölle stationshus och stationsområde, Mölle 15:2, Höganäs kommun, som Kulturen utfört på uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län. Utredningens syfte är att beskriva, dokumentera och värdera kulturmiljövärdena inom Mölle stationshus och stationsområde.

Mölle-Höganäs järnväg är en relativt sent tillkommen järnväg i det vid tidpunkten järnvägstäta skånska landskapet. 1910 invigdes den privat finansierade badbanan med syfte att underlätta kommunikationerna till och från Mölle, att underlätta exploateringen av Strandbaden som badort samt att dra ekonomisk nytta av turismnäringens resandeströmmar. De ekonomiska realiteterna blev andra än vad ägarna hoppades och efter en del dåliga resultat förstatligades banan 1919/20 och efter detta drevs den i SJs regi. Trafiken på banan intensifierades under 1930-talet, och man elektrifierade driften 1937. 1963 lades järnvägen ned till följd av konkurrens från bilism och lastbilstrafik, vid samma tid minskade Mölles dragningskraft på turisterna som minskade i antal.

Järnvägen Mölle-Höganäs är en så kallad badortsbana, andra samtida exempel är Saltsjöbanan, Malmö-Falsterbo, Lund-Bjärred och Göteborg-Särö. Syftet var att underlätta för turister att komma till badorten Mölle som växte med den ökande turismen och intresset för havsbad.

Mölle ligger i riksintresse för kulturmiljövården och omfattas delvis av ett kommunalt kulturmiljöprogram. I den gällande detaljplanen är stationshuset betecknat med q och skyddat mot rivning, bangården är planlagd som parkmark.

Mölle Station är byggd 1910 och de troliga upphovsmännen till arkitekturen var de i Malmö verksamma Nils August Ewe (1875-1956) och Carl Melin (1877-1960). En ombyggnad utfördes 1927 efter ritningar av Folke Zettervall (1862-1955), chefsarkitekt på SJ. Byggnaden har en rektangulär plan och är uppförd i en våning med källare och inredd vind under sadeltak. Såväl exteriörer som interiör är välbevarade med uttryck och detaljer från byggnadstiden och den historiska järnvägsfunktionen. Flera byggnader i miljön är rivna, lokstall, magasin och avtråde, räls och lokstall saknas. Stationen genomgick en restaurering runt 1980 efter initiativ från och utförande av Mölle byförening. Fasaderna målades om och fönstren restaurerades, och mindre ändringar genomfördes interiört. Väntsalens väggar är boaserade med lackerad kryssfanér. Biljettluckorna har satts igen men flera av de väggfasta bänkarna finns kvar liksom ett av de låga stöden för bagage framför biljettluckorna. Till miljön hör även ett annex som utgjort godsexpedition och postkontor samt senare övernattningsrum för järnvägsanställda. Annexbyggnaden är uppförd i två etapper och bildar idag en långsträckt form i en våning med vind och källare.

Förutom den rivna stationen i Nyhamnsläge, är stationerna längs Höganäs-Mölle järnväg bevarade. I Skåne finns flera av äldre järnvägsstationer av liknande karaktär och ålder, exempelvis de längs Hvellinge-Falsterbo järnväg samt Bjärreds station på banan Lund-Bjärred. I Brösarp finns en stationsmiljö som innehåller många karakteristiska delar i en historisk järnvägsmiljö. Brösarp utgör huvudstation på den fungerande järnvägssträckan Brösarp-Sankt Olof. I Sverige är cirka 80 järnvägsstationer skyddade som byggnadsminnen och av dessa ligger fyra i Skåne. Här har tidigare ytterligare fem miljöer varit skyddade men dessa har hävts.

De kulturhistoriska värdena är höga och komplexa. Mölle station med omgivande miljö speglar järnvägens och turismens betydelse under tiden runt 1900, 1900-talets början. Mölle stationsmiljö har ett högt kulturhistoriskt värde eftersom det genom dess välbevarade utemiljö med perronger och planteringar samt stationsbyggnadernas

exteriörer och interiörer, gör det möjligt att utläsa hur en järnvägsstation varit organiserad under samma tid. Stationsmiljön i Mölle är välbevarad med tanke på dess ålder, men delar av miljön har fallit bort eller förändrats efter banans nedläggning. Värdekärnan är berättelsen om järnvägens och turismens framväxt och utveckling under 1800-talets slut och 1900-talets början, Mölle stationshus bidrar till att illustrera denna historia. Mölle station har sitt ursprung i en privat finansiering till skillnad från flertalet skyddade miljöer som har ett statligt ursprung. Sett till det totala antalet historiska järnvägsmiljöer och dess samhällsliga betydelse är ganska få skyddade. Av de cirka 2500 miljöer i landet som är skyddade som byggnadsminnen är cirka 80 järnvägsmiljöer.



Bangårdsområdet med stationen efter nedläggningen, uthusen till vänster och magasinet till höger revs under 1970-talet. Bild från Sveriges järnvägmuseum i Gävle.

Historisk bakgrund, järnvägen

Kapitlet om svensk järnvägshistoria kan göras nästan hur långt som helst och litteraturen i ämnet är omfattande. Men kort kan sägas att den svenska järnvägshistorien tog sin början i det riksdagsbeslut som 1854 ledde till stambanans framdragande mellan Malmö-Stockholm och Stockholm-Göteborg. Den första förbindelsen som invigs är den mellan Malmö och Lund i december 1856. Efter Lund når stambanan vidare norrut till Höör, Hässleholm och vidare upp i Småland för att slutligen nå förbindelse med banan till Stockholm 1864. Vidare utbyggnad av järnvägsnätet sker sedan både i privat och i statlig regi. I Skåne tätnade nätet i sådan omfattning att det under tidigt 1900-tal ska ha varit bland Europas tätaste. 1919 fanns här 164 mil trafikerade järnvägsbanor och därmed en tiondedel av landets nät.³ I Skåne anlades ett ovanligt stort antal privata järnvägar i förhållande till andra delar av landet.⁴ I Skånsk järnväg⁵ listas 60 skånska järnvägsbolag, oräknat SJ. Det måste anses vara en mycket hög siffra.

De transportbanor av trä eller järnbelagd trä som anlades i Höganäs till kolbrytningen är visserligen föregångare till järnvägen i vissa avseenden men skillnaderna mellan dem och Höganäs-Mölle järnväg, är för stora för att vi ska beskriva dessa banor ytterligare. Även i Sverige i övrigt tätnade järnvägsnätet på många håll och järnvägen blev både motor och effekt av den tilltagande industrialiseringen. Ett känt faktum är att stambanorna i många fall drogs ett stycke från många äldre orter och att det gynnade framväxten av nya industri- och handelsdominerade stationssamhällen.

Järnvägsnäten växer till genom byggande av privatbanor under sent 1800-tal och till miljöerna hör förutom stationerna även bangård, banvaktarbostäder, lokstallar och verkstäder. Henrik Ranby gör i sin Bebyggelse vid Höganäs-Mölle järnväg en genomgång av banans historik som följande stycke bygger på. 1885 öppnades järnvägen mellan Åstorp-Kattarp-Höganäs och den anknöt då till den samtidigt öppnade banan Helsingborg-Halmstad på Skåne Hallands järnväg (SHJ). Diskussionerna om att öppna järnväg till Mölle inleddes,⁶ men svårigheter att finansiera gjorde att det sköts på framtiden. SHJ förstatligades 1895/96. 1905 aktualiserades planerna på järnväg till Mölle igen. Intresset var så stort att en kommitté tillsattes för att anlägga en normalspårig järnväg från Mölle till "någon station på Västkustbanan emellan Ingelsträde och Höganäs N eller till någon af dessa platser."⁷

Sträckningen längs kusten mellan Höganäs och Mölle ansågs ge de vackraste vyerna och den lägsta anläggningskostnaden. Man bildade ett aktiebolag och beslöt att samla in 300000 i kapital och sökte koncession på sträckan. Bland koncessionshavarna fanns ägaren till Krapperup och flera ägare till hotell i Mölle⁸. 1908 började man bygga, en ingenjör L Lassen från Köpenhamn hade vunnit banentreprenaden och byggmästare Hjalmar Elgström från Höganäs skulle bygga husen. Kapten Einar Sahlén vid Väg- och vattenbyggnadskåren stod för övergripande ledning och överinseende. Efter provkörningar hösten 1909 kunde man 30 april 1910 inviga banan med närvaro av landshövdingen de la Gardie, efter en byggkostnad på drygt 500000 kronor. Man hoppades på inhemska och utländska turister, att frakta jordbruksprodukter från Kullahalvön och att exploatera Strandbaden som badort. Genast kände man av konkurrensen från båtbolagen

³ Werdenfels, Åke sid 7 I: Skånsk Järnväg Skånes hembygdsförbunds årsbok 1989/90

⁴ Tägil, Tomas, Järnvägsmiljöer i Skåne sid 157 I: Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 12 1986

⁵ Sandin, Gunnar: Skånes järnvägar, historia och geografi I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1989/90 Sid 19

⁶ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 41

⁷ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 43

⁸ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 44

och därför ökade man trafikintensiteten under 1911. De utländska turisterna var viktiga och det diskuterades sommaren 1914 om man skulle kunna etablera en direktförbindelse mellan Berlin och Mölle. Men världskriget bröt ut samma sommar och därefter blev inget sig likt, det finns inga belägg för att det gått direktvagn mellan Berlin och Mölle.⁹ Mölle-Höganäs järnväg betalade SJ för att de skulle trafikera sträckan Höganäs-Mölle med sina vagnar och avgiften blev stor i förhållande till antalet resenärer, framför allt på helårsbasis då antalet resenärer sjönk drastiskt efter turistsäsongen. Underhållet blev lidande och man drog ned på vagnparken, man försökte sälja banan i januari 1914 men ingen köpare fanns. Från december 1914 till våren 1915 låg trafiken nere. Då tog SJ över trafiken och drev den till dess banan blev förstatligad 1919/20 då man fortsatte i SJs regi.

Järnvägen drevs med konventionella ånglok fram till dess den elektrifierades 1937, vid samma tid elektrifierades även sträckan Åstorp-Höganäs. Loken drevs alltså med ström från luftledning fram till nedläggningen 1963. Dessa ledningar togs ned 1964 bortsett från en stolpe på Mölle station som också fungerat som hållare för belysningsarmatur. Persontrafiken på den anslutande linjen, mellan Höganäs och Kattarp, lades ner 1972 och godstrafiken 1992. Den första svenska bana som blev elektrifierad var Djursholmslinjen på Roslagsbanan på 1890-talet. I Skåne var Helsingborg först med spårvägen 1903, sen kom smalspåret Helsingborg-Råå Ramlösa 1906 och Lund-Bjärred 1916.¹⁰

Järnvägen Mölle-Höganäs är en så kallad badortsbana, i likhet med Saltsjöbanan (1893- idag), Malmö-Falsterbo (1904-71), Lund-Bjärred (1901-1940) och Göteborg-Särö 1903-65. Syftet var att underlätta för turister att komma till den blomstrande badorten Mölle i en tid före utbyggd busstrafik och privatbilism. Baden växte i popularitet då det ansågs hälsobringande att bada. Till en början var det karbad och brunnsdrickning som gällde men under 1800-talet blev havsbaden viktigare. På orter som Saltsjöbaden, Mölle och Falsterbo, utvecklades miljöer med hotell, badhus, villor och restauranger. I flera fall kunde befintliga järnvägar användas till badresenärer sommartid (Kävlinge-Barsebäck, Kristianstad-Åhus, Ystad-Sandskogen) men i några fall byggde kalkylerna helt på badande och av de badortsbanor som byggdes är det bara Saltsjöbanan som överlevt, även om den nu ingår i det kommunala trafiknätet. Vellinge-Skanör-Falsterbo och Höganäs-Mölle fick snabbt ekonomiska problem med inställd trafik och senare förstatligande. Även andra banor som Kävlinge-Sjöbo och Kävlinge-Barsebäck (den senare delvis att betrakta som badortsbana) fick bekymmer med ekonomin och förstatligades på 1930-talet. Riksdagen beslutade om allmänt förstatligande efter 1932. För Mölle-Höganäs del inträffar förstatligandet redan 1920 då de privata ägarna inte längre kunde driva banan vidare. Bidragande till problemen är konkurrens från båttrafik och biltrafik samt minskade utländska turistströmmar och kanske även en hårdnande konkurrens om den inhemska turismen. Trenden var inte bara nedåtgående utan vid slutet av 1920-talet utökas bangården i Mölle med ett spår för persontrafik för att möta ökade resenärströmmar, vid samma tid byggs stationshuset om. Att järnvägen drevs av staten gav stabilitet och möjlighet att samnyttja resurser från andra sträckor för underhåll och drift.

Endast mindre verksamheter som Bräcke mölla och Nyhamns trävaruaffär nyttjade banan för godstransport. Det sista tåget på sträckan gick den 27 september 1963, efter detta revs rälsen och en cykelbana anlades på banvallen. Man planerade att stationshusen och bostadshusen skulle fungera som semesterhem åt SJs personal. Kan-

⁹ Ranby, Henrik (red) Höganäs historia del 2,

¹⁰ Holmgren, Yngve: Bana, lok och vagnar I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1989/90 Sid 116f

ske var Höganäsbolagets expansionsplaner en bidragande orsak till tidpunkten för nedläggning¹¹ men knappast det enda skälet.



Bilden från Järnvägmuseet i Gävle, daterad 1910, visar att stationsmiljön var avgränsad även i öster med staket och att åtminstone södra perrongen hade lyktor på stolpar. Sand på perrongen, tydliga vita skorstenar med indraget krön på stationshuset.

¹¹ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 81

Historisk bakgrund, Mölle

Mölle är en ort känd sedan sent 1400-tal. Ortens dominerande näring var fiske men under 1800-talets mitt började en omfattande segelsjöfart utvecklas i trakten. Man drev rederier och byggde skutor. Verksamheten nådde en så stor skala att man kunde räknas som ett av landets ledande områden för sjöfart. Under 1800-talet drogs också konstnärer och författare hit, vilket gynnade framväxten av turistnäringen. Den kom att under 1800-talets slut växa till en omfattande verksamhet som kom att påverka bebyggelsen, befolkningssammansättning och kommunikationer. Tydliga tecken blev utbyggnaden av hamnen och båtförbindelserna, kallbadhus och byggandet av ett stort antal pensionat och hotell. Mölle kunde erbjuda dramatisk "oförstörd" romantisk natur enligt tidens smak, här fanns salta havsbad och pittoreskt kulturlandskap med regionalt präglad bebyggelse.

Bakgrunden till de stora turistströmmarna till Mölle var det ökade intresset för naturupplevelser och havsbad, som en reaktion på den tilltagande urbaniseringen och industrialiseringen. Städernas tillväxt och rykande fabriksskorstenar gav upphov till efterfrågan på frisk luft och rent vatten. Redan under 1700-talets början utvecklades brunnkultur i Ramlösa brunn (invigd 1707) och verksamheten där kan ses som en förelöpare till 1800-talets hälsoinriktade rekreation. Vanan att bada i havet utvecklades i England och norra Europa på 1700- och 1800-talen. Längs Europas kuster anlades snart badorter och i Sverige var man tidigt ute med havsbad på Västkusten. På Kullaberg utvecklades turismen till en början med inriktning på vandringar i den dramatiska naturen. Landskapsmålna och författarna sökte sig gärna hit. På 1890-talet utvecklades badkulturen i Mölle till att män och kvinnor badade samtidigt. Detta var oerhört uppseendeväckande för den tidens moral och den så kallade synden i Mölle blev ett begrepp som lockade allt fler badande och nyfikna. Nämnas bör att baden skedde i med dagens mått mätt mycket sedesamma baddräkter. Betydelsefulla för ortens kommunikationer var de många båtförbindelserna som gick mellan Danmark och Mölle och mellan Helsingborg och Mölle. När Kaiser Wilhelm II besökte Mölle med frun 1907, kom de med egen båt och delar av flottan, men det ledde till en formlig invasion av tyska turister, som skulle hålla i sig i många år.

1907 startade en busslinje mellan Höganäs och Mölle, samma år blev Mölle municipalsamhälle med 158 hus och 620 invånare. Det var alltså en liten ort som 1910 fick järnvägsförbindelse. Orten var visserligen liten i fråga om permanentboende men turismen gjorde att befolkningen under sommarmånaderna svällde stort, uppåt 3000 inhyrda badgäster registrerades under 1910¹². Närmsta ort, Höganäs, fick järnvägsförbindelse med Kattarp-Åstorp 1885, med denna kom man vidare till Helsingborg. När järnvägen från Höganäs når Mölle 1910 är det för att möta ett ökande behov av goda kommunikationer. En viktig spårbunden förbindelse skapas med Helsingborg, en stad till vilken danska och tyska turister sökte sig för vidare transport till Kullaberg och Mölle. Trots den nya järnvägen öppnades en ny båtförbindelse mellan Köpenhamn och Mölle 1912. Under åren fram till första världskrigets utbrott var Mölle och Kullaberg ett omtyckt resmål för danska och tyska turister, till den grad att Svenska resebyrå i Berlin t o m föreslog att en direkt järnvägsförbindelse mellan Berlin och Mölle skulle upprättas, men så blev aldrig fallet¹³. Under början av 1900-talet, innan järnvägen anlagts, hade man ungefär 1000 besökare per dag¹⁴. Här fanns som mest tio hotell, tre pensionat och sex kaféer i samhäl-

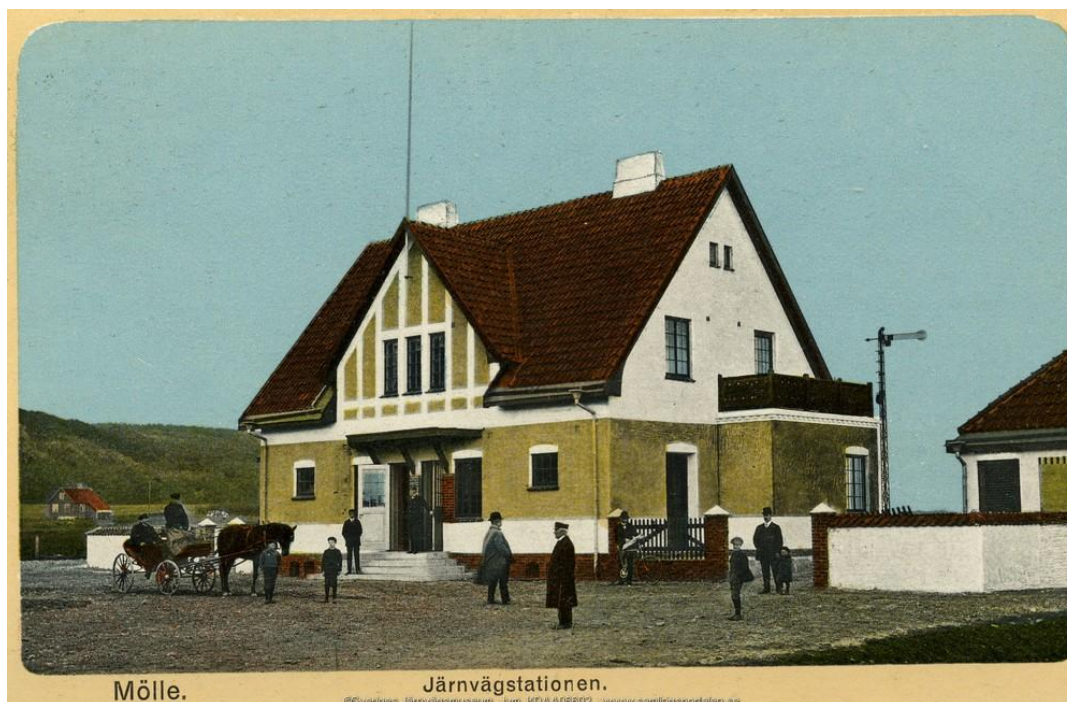
¹² Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 39

¹³ Uppgiften förekommer även på en minnesplakett på byggnaden men stämmer enligt Henrik Ranby inte, se Höganäs historia.

¹⁴ Eskeröd, Melchert & Borg: *Fritidens landskap vid kusten* sid 86

let, dessutom fanns ett antal hotell och pensionat i näraliggande Arild och lokalbefolkningen hyrde gärna ut rum eller lägenheter i sina hus. Turistföreningar stimulerade semesterresandet och inte minst de som företogs med järnväg. Första världskriget innebar förstås ett stort avbräck för framför allt den utländska turismen. 1920-talet innebar en återhämtning men 1930-talets depression och den tyska nationalistiska politiken minskade antalet tyska turister avsevärt. Men 1930-talet blev ändå den period då järnvägen till Mölle hade flest resenärer. Även det andra världskriget innebar att turismen minskade kraftigt och snart kom även de svenska turisternas vanor att ändras till förmån för egna sommarstugor eller utlandsresor snarare än hotell- och pensionatsvistelser i exempelvis Mölle.

Järnvägsmiljön i Mölle byggdes en tid innan semesterlagstiftning infördes i Sverige. Den första arbetstidslagstiftningen i Sverige införs 1919, då den så kallade normalarbetsdagen (åtta timmars arbete, åtta timmars fritid och åtta timmars vila) infördes. För första gången fick stora befolkningsgrupper något som kan kallas fritid. 1938 kom sedan den första semesterlagen, som stadgade om rätt till två veckors semester.”



Kolorerat vykort från 1919, kulörerna på kort som dessa är inte helt tillförlitliga, men denna överensstämmer ungefärligen med byggnadens kulör idag. Järnvägmuseet Gävle.

Arkitekturen, från Ewe & Melin till Zettervall

Mölle Station är byggd 1910 vid en tid då jugendstilen fortfarande var inflytelserik. En del av de svenska arkitekterna var utbildade i Tyskland och Danmark. Så var exempelvis Nils August Ewe, den ena av de två arkitekterna bakom Mölle station. Världsutställningarna i Chicago 1893 och Paris 1900 gav viktiga intryck till den svenska arkitekturen men även den engelska arts & crafts-rörelsen gav inspiration. Även svenska utställningar gav förstas inspiration, exempelvis bör Ewe & Melin ha bevistat eller åtminstone läst om Konstindustriutställningen i Stockholm 1909, Konst- och industriutställningen i Norrköping 1906 och Lundautställningen 1907.

1900-talets början bar även nationalistiska drag i Sverige, Norge gjorde sig självständigt och många unga människor valde att utvandra för att skapa sig bättre livsvillkor, detta skapade nationalistiska strömningar som motreaktion och arkitekturen var inte opåverkad. Arkitekterna försökte skapa mera "svenska" byggnader, mer inhemska material som sten och trä och mindre internationella stildrag.

Arkitekturen vid de statliga järnvägarna var påkostad och genomtänkt, man hade ett eget arkitektkontor och detta leddes under de första hundra åren av endast tre olika chefer (Adolf Edelsvärd 1855-95, Folke Zettervall 1895-31 och Birger Jonsson 1931-55). Under Edelsvärd och Zettervalls ledning skapades stationer som fungerade som inspiration även för de privatfinansierade banorna. I de flesta fall hade dessa bolag mindre medel att röra sig med men även vid dessa var arkitekturen genomtänkt. I Gunilla Linde Bjurs "Stationshus, järnvägsarkitektur i Sverige" lyfter hon, förutom de statligt anställda arkitekterna, även fram Erik Lallerstedt för hans stationshus i jugendstil i Mellan-

sverige. Linde Bjur menar att dessa uppmärksammades även internationellt, exempelvis i tidskriften *Architectural review* 1903¹⁵. Linde Bjur framhåller att typiskt för Lallerstedt var de stora branta taken och öppna övertäckta verandor, hon beskriver även likheterna mellan stationshusen och vanliga bostadshus från samma tid med:

*"Allt ger intryck av välvårdad privatvilla"*¹⁶

Det samma kan sägas om bebyggelsen längs Höganäs-Mölles järnväg där valmade sadeltak och småspröjsade fönster var tidstypiska drag. Sannolikt läste Ewe & Melin in sig på samtida järnvägsarkitektur inför uppdraget, kanske hade man *Architectural review* i bokhyllan? På linjen Vellinge-Skanör-Falsterbo byggdes stationshus efter ritningar av Theodor Wählin 1900. Här finns regional anknytning i de putsade fasaderna, blindingarna, strömskiften och de trappgavelkrönta gavarna.

Ranby anger att Einar Sahlén, distriktsingenjör vid södra Väg- o vattenbyggnadskontoret 1900-1926, ritade bangårdarna. Som byggmästare av Mölle stationshus anger Ranby en Hjalmar Elgström, entreprenör och byggmästare som byggde bl. a. Himmelsfärds kyrkan i Höganäs efter Ivar Tengboms ritningar.

Nils August Ewe (1875-1956) föddes i Skånes Tranås och dog i Malmö. Han var utbildad på 1897, Tekniska Elementarskolan i Malmö 1897, därefter på Technische Hochschule Charlottenburg i Berlin 1898-1902 och slutligen på Kungliga Akademien för De Fria Konsterna 1902-1905.¹⁷ Carl Melin (1877-1960) född i Visby och död i Stockholm. Han utbildade sig på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm 1898-1902 och därefter på Kungliga Akademien för De Fria Konsterna 1902-1905.¹⁸ Ewe och Melin drev arkitektkontor ihop under många år och man hade många stora uppdrag, framför allt i Malmö men även på andra håll i södra Sverige. Vid studier av Ewe & Melins verksamhet påträffade Henrik Ranby en verkförteckning som bland annat upptog stationshusen på Höganäs-Mölle järnväg, dock har inga signerade ritningar återfunnits¹⁹. Verkförteckningen är dock tillräcklig för att sluta sig till att Ewe & Melin står bakom Mölle station även om uppdraget vid Höganäs-Mölle järnvägar inte är inkluderat i vanliga verkförteckningar. Vid den aktuella tiden ritade man bland annat Wessels varuhus på Gustaf Adolfs torg i Malmö (nu rivet) Folkbadet på Drottninggatan i Malmö. Banker i Visby, Karlskrona och Oskarshamn. Bortsett från Eric Ruuthsskolan i Höganäs 1927 och ett utfört förslag till Bruksskolan 1922 har inte Ewe & Melin satt större spår i traktens arkitektur. "Sockertoppsstationerna" benämner Mats Linde stationerna längs Höganäs-Mölle och Ängelholm-Klippan, i sin bok *Järnvägsstationer i Skåne*²⁰. Benämningen kan stämma på Krapperup, Strandbaden och Nyhamnsläge men inte på Mölle station. Linde menar att byggnadsstilen hämtats från europeiska förebilder. Bortsett från ursprungsutformningen som stationen fortfarande präglas av, påverkas utformningen av en ombyggnad utförd 1927 efter ritningar av Folke Zettervall (1862-1955). Han var chefsarkitekt på SJ och han ritade bland annat Helsingborgs färjestation uppförd 1899 och stationerna i Höganäs, Eslövs och Hässleholm. Även Folke Zettervalls far, Helgo, ritade stationsbyggnader, nämligen de sedermera rivna Helsingborgs centralstation och stinsbostaden i Eslöv.

Järnvägen påverkade stadsplaner och utvecklingen i de orter där en sådan drogs fram, men olika förhållanden, ägostruktur, industrietableringar, befolkningsunderlag och avståndet till andra orter kom att påverka med skilda resultat i alla städer. För

¹⁵ Linde Bjur, Gunilla: *Stationshus, järnvägsarkitektur i Sverige* sid 234.

¹⁶ Linde Bjur, Gunilla: *Stationshus, järnvägsarkitektur i Sverige* Sid 241

¹⁷ 20140527 arkitektur- o designcentrum <http://www.arkdes.se/upptack/samlingarforskarsservice>

¹⁸ 20140527 Arkitektur o designcentrum <http://www.arkdes.se/upptack/samlingarforskarsservice>

¹⁹ Ranby, Henrik: muntlig uppgift vid besök i Mölle 20140603

²⁰ Linde, Mats *Järnvägsbyggnader i Skåne* 1975 sid 44f

Mölles del kom inte den omgivande miljön att påverkas i högre grad. Kanske var havet och anblicken av Kullaberg alltför betydelsefulla för att konkurreras ut av stationsläget som inte lockade till anläggandet av större hotell eller verksamheter.



Rålsbuss trafikerade sträckan Höganäs-Mölle, odaterat foto från Höganäs museum

Skydd och bestämmelser

Mölle utgör liksom stora delar av Kullaberg riksintresse för kulturmiljövården enligt Miljöbalken. Som uttryck för riksintresset nämns fornlämningsrikt område med välbevarade fornlämningar från i synnerhet brons- och järnålder i form av gravhögar, stensättningar och domarringar, välbevarat odlingslandskap, äldre vägnät och bevarade hägnadssystem samt allésystem. Vidare nämns badorterna Mölle och Arild med välbevarat byggnadsbestånd från tiden kring sekelskiftet 1900. Järnvägsstationen nämns inte uttryckligen i riksintressebeskrivningen men det gör inte andra byggnader heller bortsett från kapellen. Däremot kan stationsmiljön sägas vara en representant för ett välbevarat byggnadsbestånd från tiden kring sekelskiftet 1900. Mölle är även en del av riksintresset för naturmiljövården, för strandskydd, för det rörliga friluftslivet och för kustzonen.

Mölle omfattas delvis av ett kommunalt kulturmiljöprogram, "Bebyggelse och miljö i Mölle", en kulturhistorisk byggnadsinventering från 1999. Den är antagen av Kommunstyrelsen 2003 men inte publicerad.

Länsstyrelsen beslutade 2009 att ålägga kommunen att ta fram nya detaljplaner för Mölle och hotade med föreläggande enligt 12 kap PBL om inte kommunen påbörjat arbetet inom något år. Sedan dess har Höganäs kommun bedrivit ett planarbete i Mölle. Den gällande detaljplanen²¹ är äldre än så och upprättades 1992. Den vann laga kraft 1996 och den är försedd med genomförandetid till 2002. I den är stationshuset betecknat med q:

"Byggnaden är särskilt värdefull ur kulturhistorisk synpunkt och får inte rivas. Ändring av byggnaden får inte förvanska dess karaktär. Betr stationsbyggnaden ska ursprungliga exteriördetaljer och väntsalens interiördetaljer bevaras."²²

I planen betecknas stationsbyggnad med uthus som "Kulturhistoriskt värdefull byggnad" men bangård, perrong eller banvall är inte markerade på samma sätt. Däremot är de och området runt stationen planlagda som parkmark. I planbeskrivningen nämns att ett av syftena med planen är att stationsområdet inklusive en trädallé bevaras och utgör park. Under "Friytor, vegetation" i planbeskrivningen beskrivs "Sydost om stationshuset vidtar den gamla bangården. Denna ska bevaras som stationspark inklusive de medvetet planterade trädraderna mm. En särskild planbestämmelse säkrar att de sistnämnda bevaras eller ersättes. Avsikten är att det tidigare spårområdet ska hållas fritt från buskar och träd för att ge en visuell påminnelse om järnvägens sträckning mot söder."²³ I planbeskrivningen poängteras att q-märkt byggnad innebär utökad bygglovsplikt för underhåll. Höganäs kommun äger stationsbyggnaden och stationsområdet.

Översiktsplanen i Höganäs kommun antogs 2002 och har aktualiserats 2005 och 2010. I den nämns att detaljplanearbetet ska genomföras i Mölle med bland annat syftet att säkerställa kulturmiljövårderna på orten. Som tänkbart utvecklingsprojekt i Mölle beskrivs ny bebyggelse intill den f d banvallen söder om nuvarande bebyggelse i samhället.²⁴

²¹ Höganäs kommun 20140810 <http://gis.hoganas.se/silverlight/data/doc/DP/1284-P172.pdf>

²² Höganäs kommun 20140810 <http://gis.hoganas.se/silverlight/data/doc/DP/1284-P172.pdf>

²³ Höganäs kommun 20140810 <http://gis.hoganas.se/silverlight/data/doc/DP/1284-P172.pdf>

²⁴ Höganäs kommun 20140810 <http://www.hoganas.se/Documents/Inv%C3%A5nare/>

Bygga, %20bo%20och%20milj%C3%B6/Planavdelningen/%C3%96versiktsplaner/Aktualitetsf%C3%B6rklaring%20%C3%B6versiktsplan.pdf

I planprogram för Mölle²⁵ beskrivs ortens karaktär och dess natur- och kulturvärden översiktligt. Nedan ett citat ur planprogrammet avsnittet Landskap och grönstruktur:

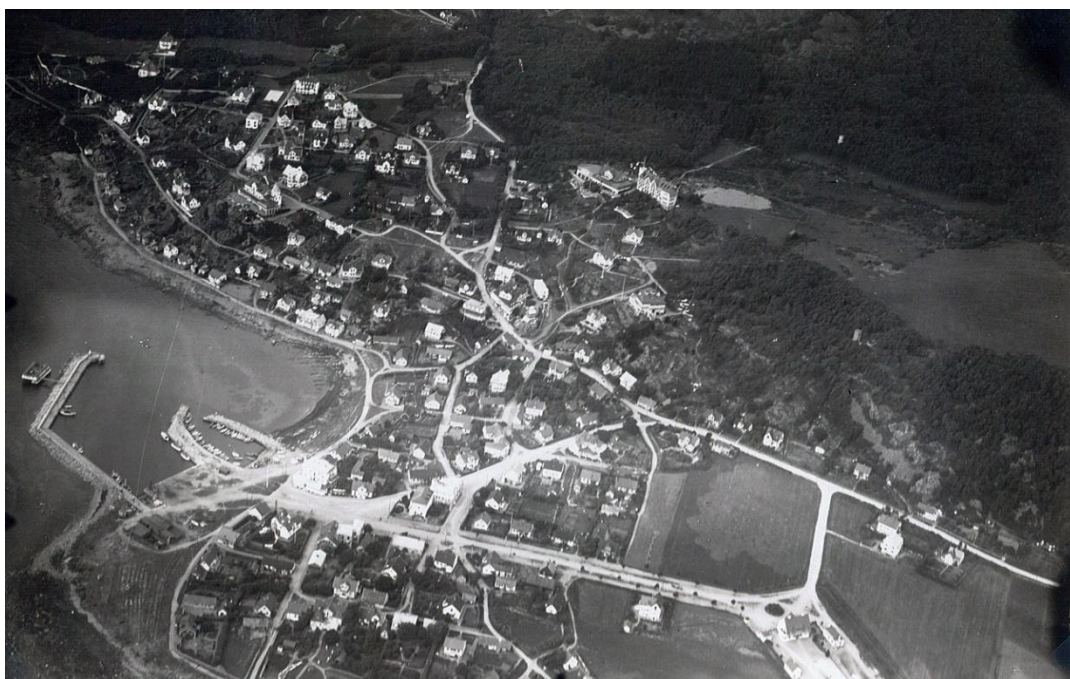
"5. Mölle station med spårområde

Ett större sammanhängande grusområde med svag gräsmark. Omgiven av träd- och buskmark, en grön korridor med bland annat oxelplanteringar som fortsätter söderut utmed GC-vägen där denna ansluter till Mölle fälad. Utmed banvallen återfinns rödlistat lindbjörnbär (CR) som har få förekomster i landet.

*Spårområdet har även ett kulturhistoriskt värde. Vid boulebanan och grusmarken rödlistad murlansmossa. Denna typ av grusmark, om den störs måttligt, hyser annars oftast små, annuella arter växtarter och insekter som missgynnas generellt av igenväxning, sten- och asfaltsbeläggning mm."*²⁶

Under avsnittet "Inför fortsatt planering – förslagsdelen stationsområdet" visas ett idéförslag om förtätning av stationsområdet upprättat av en privat aktör. I planprogrammet kommenteras idéförslaget med inriktningen att det gamla spårområdet inte ska bebyggas.

För de andra stationerna längs banan kan nämnas att stationen i Strandbaden är q-märkt i detaljplan. Försök har gjorts att skydda Krapperups station med områdesbestämmelser men det har inte genomförts. Banvallen mellan Mölle och Höganäs är inte skyddad i plan.



Flygbild från 1920, stationsmiljön ses som en ljus rektangel i bildens nedre högra hörn (Kulturens topografiska arkiv). Här kan ses att stationen inte var omgiven av bebyggelse förrän senare och att esplanaden till vattnet var trädkantad.

²⁵<http://www.hoganas.se/PageFiles/27445/Planprogram%20for%20Molle%20%5bliten%5d.pdf>

²⁶<http://www.hoganas.se/Documents/Inv%3%a5nare/Bygga,%20bo%20och%20milj%3%b6/Planavdelningen/Detaljplaner/M%3%b6lle%2014%202/Planprogram%20for%20Molle%20%5bliten%5d%2020121127.pdf>



I bakgrunden ses det numera rivna lokstallet med två portar och ett lågt vattentorn med spetsigt tak. Mellan lokstallet och tåget syns ett bostadshus för järnvägstjänstemännen som finns kvar och idag används som privatbostad. Järnvägmuseet Gävle, bilden är försedd med texten: " Fotograf Arthur Rube f o m 1911".

Beskrivning



Huvudfasaden idag med den välbevarade exteriören utformad 1910 med mindre förändringar 1927. De ursprungliga ståndrännorna som avvattnat taket har någon gång ändrats till hängrännor, skorstenarnas krön har byggts om och entrépartiet har ändrats från två enkeldörrar till en pardörr. Färgsättningen med de kontrasterande vita och gula kulörerna förefaller att ha varit en del av ursprungsutformningen.

Miljön

Mölle ligger i nordvästra delen av Skåne intill Kullaberg i Höganäs kommun cirka en mil från centralorten. Mölle är känt för sin historia som turistort och den dramatiska naturen och den bitvis välbevarade bebyggelsen från 1900-talets första år ger en särskild karaktär. Mölle station ligger i samhällets sydöstra del. Norr och öster om stationen finns senare bostadsbebyggelse, dels bostadsområdet Gylleröd från 1970-talet och dels bostadsområdet Vita byn från 2000-talets början. Sydväst om stationen finns styckebyggda enfamiljshus från 1900-talets andra hälft. Stationsmiljön avgränsas i väster av Västra Bangatan, i öster av Stinsgången och i nordväst av den trädkantade Gyllenstiernas allé som drogs fram för att förbinda stationen med hamnen 1910. På planen framför stationen finns sedan nedläggningen en busstation och parkering. En numera riven byggnad som inrymde affär låg på andra sidan Gyllenstiernas allé men har ingen historiskt samband med själva järnvägsstationen. Byggnaden ersattes på början av 2000-talet av ett lägenhetshotell.

Stationen är en säckstation med bangården i öster, något som från flygfoto och kartor är tydligt läsbart. Genom att busstationen förlagts hit utgör platsen fortfarande navet för allmänna kommunikationer i samhället. Till stationen löper även cykelbanan från Krapperup/Lerhamn och Strandbaden. Banvallen är återanvänd som cykelbana mellan Mölle och Strandbaden, men där är den avklippt. Till järnvägsmiljön, men inte

inkluderad i det område som utreds för eventuell byggnadsminnesförklaring, kan räknas det bostadshus som uppfördes som personalbostad 1911. Byggnaden är i privat ägo och används som bostadshus. Tomten är avstyckad och nya bostadshus har byggts intill. Bostadshuset i sig har sentida fasader av gult tegel och utformningen avslöjar ingen direkt koppling till Mölle station. Äldre fruktträd minner om den trädgård som omgav bostadshuset. Öster om boningshuset låg tidigare en matkällare men på dess plats har ett bostadshus senare byggts. Ett stycke därifrån fanns vändplatsen med den senare rivna vändplattan. Rester av murfundament ska ha påträffats i snären öster om bostadshuset men påträffades inte vid vårt besök.

På 1917-års ekonomiska karta kan man se en mindre allé från hamnen och österut, men ingen bebyggelse runt stationsläget. Stationen blev slutläget för allén och ingen bebyggelse med knytning till stationsläget kan beläggas.

Stationshuset står orienterat med ena långsidan mot spåret och den andra mot Mölle. Mölle är ändstation på banan och den centralt placerade dörren från väntsalen sitter i rak linje mot spåret. Av spåret finns stoppbocken och en par meter räls kvar, men järnvägens sträckning är fortfarande avläsbar tack vare den öppna långsmala platsen som omsluts av vegetation. Planen mellan stationshuset och perrongen består av gräsmatta med smågatsten närmast byggnaden, här har troligen varit en grusyta tidigare. Slutet av spåret vid stoppbocken är markerat med en kontaktledningsstolpe på vilken en belysningsarmatur är monterad och en rundad rabatt. En likadan stolpe, men utan lampa, står mellan stationshuset och posthuset. I närheten av stationen, på spårsträckningen, finns idag en boulevard inhägnad med ett lågt vitt trästaket. Trästaketet är en tillfällig installation som underlättar dagens användning av platsen men har ingen historisk förankring.

Persontrafikperrongen är gjuten av betong, delvis belagd med natursten i två spår och i övrigt med asfalt. Möjligen är utformningen med betong resultatet av den utökning av antalet spår som gjordes i samband med ändringar 1928. Den klocka som idag står på andra sidan huset har tidigare stått vid perrongen. Bangården inramas mot sydväst av en häck av oxel och mot nordöst av dubbla rader planterade uppvuxna oxlar. Växtligheten planterades sannolikt både för prydnad och som gnistskydd mot de första ångdrivna loken. Mellan oxlarna finns därtill en handpump i gjutjärn. Vegetation och äldre bilder visar att trädgård och växtlighet varit betydelsefull i järnvägs miljön. Tidigare klippes häckar och rabatter ansades av SJs egen personal. På en äldre bild syns att blomlådor monterats under bottensvåningens fönster på stationshuset.

Annexet bildar en fristående flygel till stationshuset. Tidigare fanns en pendang på västra sidan stationshuset som innehöll avträde men detta har rivits. Ett hundratal meter från stationen finns lastkajen som är uppbyggd av natursten. Det är möjligt att denna byggts under SJ-tiden och då fått en till synes mer påkostad och medvetet utformad perrong. Här har stått ett godsmagasin som rivits under 1970-talet.

På andra sidan om stationshuset, mot Mölle, finns idag busshållplats och bilparkering. På en blåkopia från 1908²⁷ ses planeringen av esplanaden från hamnen²⁸, den var tänkt att avslutas med en cirkelform, kanske någon form av rondell framför stationsbyggnaden. Platsen har således en bevarad funktion som hållplats för kollektivtrafiken även om stationshuset inte används som väntsal eller expedition. Intill stationshuset finns en sentida väntkur. Marken är asfalterad och en liten gräsplan skiljer parkeringen från gångvägen och bilvägen som fortsätter ner till hamnen. På gräsytan står den klocka som flyttats hit från perrongen. På denna plats framför stationen fanns tidigare en press-

²⁷ Riksarkivet, Stockholm

²⁸ Esplanaden byggdes och har idag namnet Gyllenstiernas allé

byråkiosk. Stråket mellan stationen och hamnen markeras genom en allé. Här har också nyplanterats alléträd.

Den före detta banvallen är avläsbar i miljön genom kopplingen till stationshus och den raka dragning som tydligt framräder på fäladen öster om Mölle, banval-len ligger inte på någon kraftig bank utan ligger i stort i nivå med omgivande landskap.

En del av den historiska järnvägsmiljön har rivits genom åren. Det första som försvann var lokstallet och vattentornet, de revs troligen i samband med elektrifieringen av järnvägen. När banan blev elektrifierad bör underhållsarbetena på lok ha minskat avsevärt och hantering av skrymmande kol och vatten minskat. Efter nedläggningen revs även toalettbyggnaden och godsmagasinet i trä.



Till vänster i bild syns den gjutna betongperrongen för persontrafiken, spåren löpte fram mot stationsbyggnaden där idag det sentida skär linjen.



Perrongen för godshantering som ligger längs med spåret är uppförd i tuktade naturstensblock med omsorgsfull tillpassning.

Byggnadsbeskrivning



Foto från tiden före ombyggnaden 1927, som visar att huvudentrén ändrats något, murpelaren som skiljer dörrarna åt på bilden togs bort 1927 och ersattes med en dubbeldörr. Järnvägmuseet i Gävle.

Byggnadshistorik

Stationen i Mölle invigdes 1910 och var då uppförd efter ritningar av August Ewe och Carl Melin. 1928 byggdes stationen om efter ritningar av Folke Zettervall. Arkitekterna bakom stationen beskrivs under kapitlet *Arkitekturen, från Ewe & Melin till Zettervall*, ovan. Redan 1921 hade Mölle station belysningsel men inte eldrift på tågen. Det fanns postkontor i flygeln. Personalen bestod av stationsföreståndare, kontorist och två stationskarlar. Avträdet som låg i söder var indelat i en mans- och en kvinnoavdelning, där den senare var hälften så stor som den förra. 1927 byggs det tidigare avträdet till och en redskapsbod inredds i den nya tillbyggnaden. Lastkajerna var anpassade för tre vagnar.²⁹ Ranby refererar i sin uppsats till Sveriges Järnvägar med fakta om stationerna 1921, i den klassificeras stationerna i klasserna I-VIII med undergrupper. Här benämns Mölle som IV B och därmed den mest avancerade av banans stationer i fråga om trafikomfattning postgång och personalstyrka.³⁰ Stationen förstatligades och elektrifierades, efter en utveckling på 1920- och 30-talen, minskade trafiken under 1950-talet och lades slutligen ned 1963. Från nedläggningen till 1979 stod stationshuset i Mölle tomt men det året startade den restaurering som skulle ge byggnaden en ny användning som bibliotek och samlingslokal.

²⁹ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 73

³⁰ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 73



Interiörbild från den då nyligen ombyggda väntsalen i stationen. Boaseringen på väggarna är troligen utförda i lackerad kryssfaner. Skjutluckorna till höger i bild innehöll tidtabeller. Idag har en målning satts i skjutpartiet. Bilden är från Järnvägs museet i Gävle.



Interiörbild från den då nyligen ombyggda väntsalen i stationen. Idag finns boaseringen till stor del kvar medan biljettluckorna satts igen och delar av bänkarna tagits bort, de lokalt producerade golvplattorna är bevarade. Ett av de låga stöden för bagage framför biljettluckorna är bevarade. Järnvägs museet i Gävle.



Bilder från ungefär samma vinkel 2014



Stationsbyggnaden sett från planen väster om, t v om stationsbyggnaden ses annexet. Framför stationen står stationsklockan.

Exteriör beskrivning stationshuset

Byggnaden har en rektangulär plan och är uppförd i en våning med källare och inredd vind under sadeltak. Båda gavlarna är försedda med utbyggnader i bottenvåningen, dessa utbyggnader kröns båda med balkong. Utbyggnaden i sydväst är ursprunglig och täcker halva gavelbredden medan den nordöstra är tillbyggd 1928 i hela byggnadens bredd. På långsidorna (mot perrong/spår samt mot Mölle/hamnen) finns huvudentréerna. Mot perrongen finns "Mölle" skrivet i den vita frisen under takfoten och under texten sitter två lampor. På båda sidorna om fasaden mot Mölle finns en vitputsad mur vars krön är täckta med röda tvåkupiga betongpannor. Murarna avslutas med en grindstolpe murad i gulrött tegel med pärlfog och krönt av en flat sten med omsorgsfullt huggna sidor. I grindstolparna finns fästen för de järngrindar som suttit här. Istället för murarna fanns här enligt äldre fotografier ursprungligen staket.

Byggnaden står på en **sockel** av gulrött hårdbränt tegel av Skrombergatyp murad med pärlfog. Sockelns översta varv är murat med en avfasad tegelsten. Fogbruket är ljusgrått och har tydlig ballast av gruskorn. Bortsett från den mindre tillbyggnaden i norr är sockeln sannolikt inte ändrad sedan uppförandet, små lagningar har gjorts där man frångått pärlfogen och på vissa ställen är fogen vittrad.

Fasaderna är uppdelade i fält med vit slätputs från sockeln upp till fönster och därovan spritputs i en gulockra ton. Under takfoten löper en slät vit fris som i flyglarna övergår i en profilerad gesims. Gesimsen på den ursprungliga flygeln mot sydväst var

enligt äldre fotografier en vit tandsnittsfris. Gavelröstena är slätputsade och vita. Binde-medlet i färgerna är troligen silikat eller motsvarande. Sockelstenen är uppdragen kring entrédörrarna på husets långsidor så att dörrarna tydligt ramas in. Vid gaveldörrarna samt den igensatta expeditionsdörren är sockelstenen uppdragen i samma höjd som det vitmålade fasadpartiet. Övergången mellan teglet och fasadputsen är markerade med pärlfog, liksom där teglet sluter an mot fönster och dörrar. Utbyggnaden vid nordöstra gaveln markeras genom att sockelstenarna är murade i liv med fasaden och placerade stående.

Sadeltaket är klätt med sentida rött enkupigt tegel, murat inock. Mot perrongen finns en takkupa med fyra spröjsade fönster, dessa fönsterglas är munblåsta. Mot staden finns en frontespis med tre spröjsade enlufts-fönster. Frontespisen är dekorativt putsad med vita band i slätputs och fält i gul spritputs, lika som på äldre fotografier, och fästet för flaggstången finns kvar. Vindskivorna är av trä, brunmålade, dubbla med dekorativa kontursågade avslut. Vattbrädorna är av sentida brunmålade plåt. Taket har en något utskjutande takfot som är kraftigare mot perrongen och bildar därmed ett skärmtak. Takfoten är klädd med brunmålade pärlspontpanel förutom mot perrongen där panelen är slät. Det är möjligt att taktassarna/sparrarna varit synliga mot perrongen men detta syns inte på äldre fotografier. Stuprören har skarpa vinklar, delar är äldre och delar nyttillverkade i samma utförande. På äldre foton kan ses en annan utformning av vattenkuporna. Inock sitter två skorstenar murade av mörkrött Helsingborgstegel med gjutna krön. Skorstenarna är ändrade sedan ursprunget³¹.

Fönstren är något indragna i fasaden med vita slätputsade fönsternischer. Avlastningsbågarna ovan fönstren är vita slätputsade och markerade med en slutsten i puts. Fönstren är kopplade spröjsade och brunmålade. Fönstren har generellt planglas, eftersom många rutor krossades när byggnaden stod tom på 1970-talet. Hörnjärn är i modell som var vanlig från sekelskiftet 1900 till mitten av 1900-talet. De yttre fönsterbågarna är sannolikt original. Hörnjärnen kan vara återanvända eller ommonterade eftersom några är fästa med stjärnskruv och andra med spårskruv. Det vänstra fönstret på fasaden mot perrongen skiljer sig vad gäller hörngångjärnen som är en rakare modell, båda modellerna förekom samtidigt i produktion. Fönsterbänkarna är klädda med Höganästegel med rektangulär form och avfasade för vattenavrinning. På ett foto från 1971 syns att annexets dörr i öster är grön och man kan ana en grön nyans på takkupan i stationsbyggnadens östra takfall.

Dörrarna är något indragna i fasaden med vita slätputsade nischer. Avlastningsbågarna ovan dörrarna är vita slätputsade och markerade med en slutsten i puts. Dörrarna är fyllningsdörrar med spröjsat glas i ovandelen och brunmålade i likhet med fönstren. Mot perrongen och mot stationsplanen är dörrarna dubbeldörrar och i sydvästra gaveln en enkeldörr vilka alla kan ha satts in under SJ-tiden. De två pardörrarna är i jämförelse med äldre fotografier inte från byggnadens ursprung, dessa var istället parställda enkeldörrar med ett murat parti emellan. Dubbeldörren i nordöstra gaveln är sentida men utförd i liknande stil. Glasen är planglas. Dörren mot samhället har dekorativt draghandtag och kraftiga ekollongångjärn, varav ett är utbytt under senare tid. Balkongdörrarna är också fyllningsdörrar med glasad övre del, i sydvästra gaveln en enkeldörr och i nordöstra gaveln två pardörrar. Mot perrongen är den tidigare dörren till före detta expeditionen igensatt och slätputsad i liv med fasaden.

³¹ På bostadshuset öster om stationen och på stationen i Strandbaden, kan det äldre utförandet, typiskt för byggnadstiden med inåtlutande krön och utan utkragad krans, iakttas.

Balkongerna på flyglarna har räcke av stående kontursågade brädor mellan trästolpar. Räckena är inte ursprungliga utan senare utförda i cirkelsågat virke men i liknande utförande som på äldre fotografier.

Alla utvändiga **trappor** är av pikhuggen granit. Den största trappan vetter mot samhället och är av rödaktig granit medan de andra är gråaktig granit. På den sydöstra trappan finns en fotskrapa av järn.



Stationshuset från f d bangårdsområdet. Den igensatta dörren från expeditionslokalen kan anas i högra hörnet.



Stationsbyggnadens entréparti från stationsplan, Nuvarande utformning är från 1927.

Interiör beskrivning stationshuset

Byggnaden innehåller källare, bottenvåning och inredd vindsvåning, samt över den en oisolerad vind. Det ritningsmaterial som återfunnits är ritningar från ombyggnaden 1927 samt ombyggnadsritningar från 1978 (se bilagorna).

På ritningen från 1927 innehåller **källaren** tvättstuga, pannrum och kollar. Mellan pannrum och tvättstuga finns ett större rum som delats med avbalkningar till ved, arkiv och mat. Avbalkningarna är borttagna och utrymmet bildar ett rum. Idag används källaren till förvaring och ytskikten är delvis förnyade. Golvet består av gjuten betong, de putsade väggarna är vitmålade och taket är ett putsat bjälklag av så kallade bremervalv, d v s flacka valv av tegel mellan I-balkar. I rummet vid västra gaveln spår ett putsat fundament av den typ som är vanligt till vedeldade bykgrytor. En äldre spegeldörr är på ena sidan klädd med plåt vilket kan indikera att den använts till pannrummet som legat här tidigare. En gjuten betongtrappa leder till bottenvåningen. Ingen äldre fast inredning med samband med järnvägsepoken kunde iaktas.



I bjälklaget mellan källare och bottenvåningen kan de tidstypiska bremervalven ses.



Boasering och dörrar finns kvar sedan ombyggnaden 1927, golvet, takmålningen och takfrisen är också äldre medan lamporna är senare.

Bottenvåningen domineras av väntsalen och den historiska publika funktionen. Rumsindelningen är i det närmaste intakt från ändringsritningarna 1927. I de ändringsritningar som dateras 1927 syns att en sammanslagning av mindre rum i bottenvåningen skapat den nuvarande stora väntsalen med en sittvrå i ena gaveln, att toaletter inte fanns inne i byggnaden utan att de var placerade i den västra flygeln. Vidare ses att den norra gaveln innehöll "Resgods" i ett rum och "Expedition" i ett rum. I väntsalen som benämns vestibul på ritningen, finns "mek. Tidtabellstavlor." som var konstruerade som skivor som kunde skjutas åt sidan in i väggen. Öppningen finns kvar och pryds idag av en tavla.³² På ritningen nämns även att en dricksfontän i väntsalen tagits bort 1927. Idag är bottenvåningens väntsal i det närmaste intakt från 20-talets slut med sina boaserade väggpaneler, väggfasta bänkar, vindfång till bangårdens entré, takmålningar och dekormålade hålkälslist i taket. Hålkälslisten är utförd i trä och förefaller att vara bevarad med sin originalmålning. Möjligen är dekormålningarna i taket utförda av Möllekonstnären Carl Wallentin som var verksam vid denna tid. Här finns även spår efter stationsfunktionen i den avlastningsbänk som står framför den igensatta luckan till f d expeditionen. Intaget till f d resgods har tagits upp och utgör en hel dörr med sentida dörrblad. Rummet som på ritningen 1927 betecknas resgods, har idag inretts med toalett och förrådsutrymmen, kanske har den byggts om 1979/80. Andra avvikelser från planen 1927 är att den dörr som ledde från expeditionen till perrongen har satts igen och att en förbindelse skapats mellan trapphuset och sittvrån i väntsalen. Den telefonbox som finns på ritningen och städskrubben har ändrats och dörren är av senare tillverkning. Den har dekormålats för att smälta in i den äldre boaserade miljön. Radiatorerna är av senare modell, spår finns efter

³² Vid besöket var öppningen tillfälligt igensatt med en skiva för att skydda tavlan.

elementskydd som tagits bort. I väntsalen finns fönster utförda som spröjsade tvåluftsfönster med kopplade bågar. En del bågar är utbytta mot liknande vid restaureringen men de är utförda med ospröjsade innerbågar och enklare profil men med dimensioner liknande övriga fönster. I ett fall är fönsterbågarna sentida men karmarna äldre eller ursprungliga. De skiljer sig även åt i färgsättning, vilket verkar vara generellt för väntsalens fönster. Beslag och fönsterhakar finns av åtminstone två typer varav en är en typ som förekom under byggnadstiden 1910 och troligen är de ursprungliga. Det finns även fönster med enklare beslag av en typ som förekommit långt senare. Fönstren är mörkbruna invändigt och troligen målade i samband med restaureringen med en sentida färgtyp. Även i fråga om övriga fasta snickerier så som dörrblad, golvsocklar, dörrfoder, fönsterfoder, fönsterbänkar förefaller dessa vara ursprungliga. Undantag finns som de dubbla dörrbladen mellan farstu och väntsal som är tillverkade vid restaureringen eller efter denna.



Detalj av takmålning och dekormålade hålkälslist.



Väggfast bänki väntsalen från ombyggnaden 1927.



Avlastningsbänk framför biljetluckan, från ombyggnaden 1927.

Farstu



Hallen utanför expeditionen har en disposition som stämmer med ritningarna från 1927 men ytskikten är förnyade. Dörrarna t v är tillkomna vid 1978-års restaurering eller senare. Ytterdörren är sentida men påminner om de dörrar som funnits här tidigare. T h i bild syns en sentida städskrubb, vägghpanelen är av äldre typ.



Den äldre, omålade, dörren t v leder in till f d expeditionen. Rakt fram syns dörren till väntsalen, denna dörr har tillkommit vid restaureringen 1978 och före dess fanns en låg disk i denna dörröppning.

Expeditionen



Rummet har en planlösning som överensstämmer med äldre ritningar men dörren ut till perrongen som fanns i rummets nordöstra hörn är igensatt även om vindfånget är bevarat. Fönstren och de fasta inredningssnickerierna är med profilhyvlade, ursprungliga eller av äldre datum. De målade ytskikten och golvet är sentida medan en rest av en brun linoleummatta kan ses på tröskeln mellan farstu och expedition. Väggen mot väntsalen, i vilken två expeditionsluckor fanns, är till största delen dold av en bokhylla.

Trapphuset/f d telefonkiosken



Vy av trapphuset som visare en senare upptagen passage, här fanns tidigare en telefonnisch som nåddes från väntsalen. Enligt ritningen från 1927 kan här ha stått ett element i trapphuset där passagen i dag finns. Golvet med höganäsklinker och trappstegen bär spår av många års bruk även om trappan tidigare troligen varit täckt med matta. Ytterdörren som ses till höger är ursprunglig eller äldre. Lister och fasta snickerier är ursprungliga eller av äldre typ.

Övre våningen är idag inredd som bostad med fyra rum och ett kök samt hall och garderob och toalett med wc. På ritning från 1927 kan ses att mindre ändringar i planlösningen genomförts och att man 1927 delat in övre våningen i två rum med kök samt två rum med kokvrå, i den gemensamma hallen finns toalett med torrklosett. Det som skiljer sig från dagens utformning är att kokvrån och en garderob tagits bort. En ändring som genomförts någon gång efter 1927 är att de takkupor som omgav den stora takkupan i södra takfallet (mot bangården) har tagits bort.





Vinden är inte inredd men bär spår av att två mindre vindsammare funnits, en i respektive gavel. Fönsterbyte och isolering av bjälklaget mot våningen under anas på fotot.

Annexet, exteriör beskrivning

Annexet har fungerat som godsexpedition och postkontor samt senare övernattningsrum för järnvägsanställda. Byggnaden är en långsmal byggnad i en våning med vind och källare. Huset består av en huskropp som utökats genom en tillbyggnad. Den äldre delen mot nordväst är högre än tillbyggnaden mot sydost. Annexet står på en **sockel** av gulrött hårdbränt tegel av Skrombergatyp murad med pärlfog. Sockeln kragar ut ½ sten utanför vägglivet och det översta varvet är murat med mörkrött tegel lagt i sluttande form för vattenavrinningen. Fogbruket är ljusgrått och har tydlig ballast av gruskorn. Sockeln är sannolikt inte ändrad sedan uppförandet, små lagningar har gjorts där man frångått pärlfogen och på vissa ställen är fogen vittrad.

Fasaderna är spritputsade i samma utförande och gula ton som stationshuset. Längs sockeln och takfoten löper vita slätputsade band som övergår i hörnen som också är slätputsade. Under de vita listverken finns spår av en underliggande färg i en mer gulbeige ton.

Taket är ett valmat sadeltak klätt med enkupigt rött sentida taktegel murat inock och med fotränna. Mot nordost finns två små järntakfönster med spröjs. På den lägre byggnaden finns en skorsten murad i liknande tegel som på stationshuset. Takfoten är klädd med en brunmålad bräda. Fotrännan på den högre byggnaden är av äldre utförande av brunmålad plåt och konformade konsoler som sluter tätt emot rännan. På den lägre byggnaden är fotrännan av koppar och skiljer sig något i detaljer. Stuprören har trattformade kupor och smala rör med mjuk böj och är brunmålade.

Fönstren är något indragna i fasade med vita slätputsade fönsternischer. Fönstren är kopplade och brunmålade. I den äldre delen är fönstren spröjsade och med hörnjärn lika som på stationshuset. Glasen är generellt munblåsta, de yttre fönsterbågarna är sannolikt original. Hörnjärnen kan vara återanvända eller ommonterade eftersom några är fästa med stjärnskruv och andra med spårskruv. Den lägre byggnaden har ospröjsade bruna fönster från mitten av 1900-talet. Alla fönster har fönsterbleck men under dessa finns Höganästegel, förutom på treluftsfönstret som vetter mot stationshuset.

Dörrarna, fyra stycken, är brunmålade och klädda med sentida panel, källardörren och dörren mot nordost är klädd med karosseripanel i nedre delen. Ett fönster från 1971 visar att åtminstone en av dörrarna då var grönmålad. **Trapporna** är av sten förutom källartrappan som är gjuten men med kanter av sten. Räckena är i 1950-tals stil brunmålade järnräcken.





Annexet, interiör beskrivning

På ritningen från 1927 postlokal i öster, publik del i mitten och i västra delen en ilgodsavdelning med en skrivpulpet. Efter nedläggningen användes västra delen som väntsal för busshållplatsen och har idag inretts som ateljé. Den västra delen, mot banområdet, inrymde kassaskåp och stämpelbord för posten samt postboxar. Under en byggdes mellanväggar i det stora rummet för att ge utrymme för övernattningsrum för banpersonal. Idag finns ingen inredning sammanhängande med de äldre funktionerna. Byggnaden används som galleri och ateljé. Ytskikten är förnyade och troligen tillkomna efter 1978-års restaurering. Bakom avbalkningen i bildens högra hörn fanns tidigare en dörr till banområdet, i ytterväggen till vänster i bild finns en dörr med trappa. Placeringen av dörr och trappa har någon gång ändrats.

Större förändringar

Stationsmiljön förändrades under verksamhetstiden till följd av moderniseringar och viss expansion. Lokstallet med vattentorn är rivet, troligen ganska tidigt efter att banan elektrifierats. I samband med nedläggningen 1963 revs godsmagasinet i trä och de västra uthusen (avtråde och redskapshus). Efter detta har själva stationsmiljön endast ändrats i fråga om växtligheten och kanske markbeläggningen. Omgivningen har ändrats genom att ny bebyggelse tillkommit på de tidigare obebyggda fälten norr och öster om stationen. Stationen genomgick en restaurering runt 1980 efter initiativ från och utförande av Mölle byförening mot att de fick disponera det. Fasaderna målades om och fönstren restaurerades, möjligen tillkom den bruna fönsterkulören då men det finns spår av underliggande kromgrön fönsterkulör. I planlösningen förändrades källaren då mellanväggar revs för att skapa ett större rum. På ritningen från 1927 finns avbalkningar markerade med "ved, arkiv och Mat." kanske var det träväggar som dessa som markerades för rivning på 1978 års ritning.

På ritningen av bottenvåning från 1978 är inga ändringar markerade, möjligen indikerar ett kryss utanför dörren på södra långsidan (åt spåren) att den satts igen. På samma ritning syns annexet med post och väntsal. På den syns att mellanväggar i södra halvan av huset rivits, rumsindelningen ger indikation på att övernattningsrum funnits här. I stationsbyggnadens övre våning finns en markering om rivning på 1978-års ritning och den gäller en mellanvägg som skiljde en garderob från klosetten, det gjordes för att inreda en ny toalett. Andra förändringar som gjorts någon gång mellan 1927 och 1978 är att övervåningen på 1927-års ritning förefaller att vara delad i två lägenheter, en med två rum och kök samt en med två rum och kokvrå, även balkongen i öster var delad mellan de två lägenheterna. Den passage som idag finns mellan väntsalens sittvrå i sydvästra hörnet och trapphuset finns inte på 1927-års ritning, den är alltså senare upptagen.

Redan under stationens andra år gjordes förändringar och Henrik Ranby citerar förvaltningsberättelsen för Höganäs-Mölles verksamhet 1911:

"Under året har uppförts bostadshus åt stationskarlarne i Mölle. Det gamla godsmagasinet har omändrats till postkontor och ett nytt godsmagasin af trä uppförts. Nytt afträdeshus har uppförts och det gamla inrättats till ilgodsmagasin."³³ Vidare förlängdes plattformen.

1927-28 byggdes stationen om och man gjorde en mindre tillbyggnad i öster, något som ändrade fasadernas proportionering något. Väntsalar fanns tidigare graderade i klasser men gjordes då till en större, eftersom originalritningar inte påträffats är detta ett antagande grundat på kännedom om andra stationer vid denna tid. Det östra uthuset förlängdes åt norr och gjordes något lägre än ursprungsbyggnaden. Tillbyggnaden utformades med småspröjsade fönster som senare har skiftats till ospröjsade. Bangården utökades med ett spår för persontrafik väster om de befintliga. Bostadshuset som byggdes 1911 finns kvar 1986 men den intilliggande potatiskällare har rivits då tomten styckats och bebyggts. Bostadshuset är förändrat med gula tegelfasader men en av skorstenarna har samma utformning som stationshuset ursprungligen hade.

³³ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 68

Andra stationsmiljöer

Genom att de nationella banorna, med få undantag byggdes efter ritningar av SJs egna arkitektkontor, skapades enhetlighet i fråga om utformningen av stationsmiljöerna. De första två chefsarkitekterna innehade tjänsterna under lång tid (Adolf Wilhelm Edelsvärd 1855-1895, Folke Zettervall 1895-1930) vilket borgade för kontinuitet. De skånska banorna uppvisar en viss variation men vanligtvis byggdes stationsbyggnaderna efter samma ideal längs en sträckning. Stationshusen var ofta påkostade och dekorerade byggnader som kom att skilja sig från annan lokal bebyggelse. Det kanske tydligaste exemplet i Skåne är Helsingborgs ångfärjestation som är byggd i nationalromantisk träarkitektur som sannerligen skiljer sig från lokal byggnadstradition. Förklaringen till det handlar kanske mer om den tillfälliga lösningen ångfärjestationen utgör och mindre om en arkitekturpolitisk handling från Statens järnvägars sida. Även bebyggelsen längs den privatfinansierade banan Lund-Bjärred skiljer sig från annan regional stationsbebyggelse genom att husen uppfördes i trä. Vanligen uppfördes stationshusen i Skåne i tegel, de ursprungliga stationerna i Malmö, Lund och Höör, är utförda med putsade tegelfasader och skiljer sig från de stationer som senare byggdes med bara tegelfasader.

1910, då Mölle station invigs, är järnvägar ingen nyhet, då har tåg rullat i landet sedan drygt ett halvt sekel men stationsbyggnaderna är fortfarande betydelsefulla symbolbyggnader. De signalerar en viktig knutpunkt och anses ha varit en del av marknadsföringen av järnvägen som transportmedel³⁴. Järnvägsstationer kom i vissa fall att introducera nationellt eller internationellt influerad arkitektur i miljöer där bearbetade eller utsmyckade byggnader varit sällsynta, företrädesvis på mindre orter. Linde menar att stationsbyggnader innehöll en del specifika detaljer som utmärkte dem i förhållande till andra byggnader, exempelvis skärmtak, stora fönster och tillbyggnader till följd av att trafikutvecklingen var svår att förutse³⁵. Samma detaljer kan även sägas utmärka en del industribyggnader och kanske vissa hotell.

De privatfinansierade järnvägarna hade mindre resurser att lägga på stationsbyggnader och ofta blev bebyggelsen till dessa enklare och mer lokalt präglad än de statliga banornas bebyggelse. Privatbanor bildade, efter en intensiv utbyggnad framför allt under 1800-talets slut, ett tätt nät över Skåne under 1900-talets början. Under 1880-talet stod investeringar i Skåne för drygt en fjärdedel av landets järnvägsinvesteringar³⁶ i landet, och Skåne uppvisade ett av de tätaste järnvägsnäten i Europa. Under 1920- och 30-talen förstatligades flera privata järnvägar på grund av lönsamhetsproblem och 1939 fattade riksdagen ett principbeslut om allmänt förstatligande av de privata järnvägarna och det ledde till ett omfattande förstatligande under 1940-talet.³⁷

I Skåne finns flera av stationerna som domkyrkoarkitekten Theodor Wählin ritade till Hvellinge-Falsterbo järnväg samt Lund-Bjärred bevarade. Nämnas kan att Bjärreds station fungerar som café o ungdomshus. I Skåne finns även bevarade stationer på sträckan Kävlinge-Barsebäck från 1907 där frontespisen bildar ett arkitekturmotiv liknande det i Mölle. Stationer finns även bevarade på andra samtida privatbanor som Lund-Revinge-Harlösa järnväg (1905) och Kävlinge-Harlösa-Sjöbo (1906) där Harlösa station i jugendutformning utmärker sig. Ritningarna utformades av samme Einar Sahlén som stod för banoutformningen i Mölle.

³⁴ Linde, Mats Järnvägsstationer i Skåne 1975 sid 5

³⁵ Linde, Mats Järnvägsstationer i Skåne 1975 sid 7

³⁶ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 27

³⁷ Ranby, Henrik *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg*. 1988 sid 28

I Brösarp finns en stationsmiljö som innehåller många karakteristiska delar i en historisk järnvägsmiljö. Här finns ett välbevarat stationshus, lokstall, godsmagasin, vändplatta och räls som trafikeras av en museijärnväg. Brösarp utgör huvudstation på den fungerande järnvägssträckan Brösarp-Sankt Olof. Längs sträckan finns bevarade stationer med stationshus, magasin, industribyggnader och järnvägshotell. Även stationsmiljön i Klippan med station, räls med fungerande trafik samt lokstall och kringbyggnader är väl bevarad.

Förutom den rivna stationen i Nyhamnsläge, är stationerna längs Höganäs-Mölle järnväg bevarade. Stationen i Höganäs, ritad av Folke Zettervall 1919 med fasader i rött tegel, skiljer sig från övriga i ålder och uttryck. Stationerna i Krapperup/Lerhamn och Strandbanden är bevarade och båda relativt väl bevarade. I Vattenmöllan utanför Mölle finns en bevarad banvaktsstuga.

Skyddade miljöer

Vid sökning på "järnvägsstation" och "Lagskydd: samtliga byggnadsminnen (BM+ SBM)", i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister³⁸ ges en lista på 100 anläggningar som saknar kartdata och 27 byggnader som har kartdata. En sökning på stationshus och "Lagskydd: samtliga byggnadsminnen (BM+ SBM)" ger 83 byggnader, därav i Skåne 9 anläggningar (saknar kartdata), av dessa är fyra skyddade som byggnadsminne och fem är hävda:

- **Eslöv** SJ stationshus o miljön präglad av 1913-års ombyggnad Folke Zettervall. Statligt och enskilt byggnadsminne.
- Höör station, SJ äldsta generationen 1858, hävt som byggnadsminne 2003.
- **Kristianstad CHJ**, 1865, första enskilda järnvägen i Skåne. Claes Adolf Adelsköld. Om- och tillbyggt. Lokstall, vattentorn och station. Statligt byggnadsminne.
- Kävlinge station uppfördes 1886 som privatbana. År 1919 gjordes en tillbyggnad som rymde bl.a. post och telegraf. Byggnadsminnet hävt 2003.
- Landskrona privatbana (hävt som byggnadsminne)
- Lunds station, SJ äldsta generationen 1858 (1972-2003 byggnadsminne, men hävt 2003)
- **Malmö** SJ äldsta generationen 1858, tillbyggnader (byggnadsminne)
- Trelleborgs station uppfördes 1898 efter ritningar av Lindvall & Boklund i Malmö (hävt byggnadsminne)
- **Ystad** 1863 privatbana, station ritad av Claes Adolf Adelsköld, byggnadsminne.
- Helsingborg ångfärjeterminalen fråga väckt, avslag. 2011 genomförde Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne en byggnadsminnesutredning "Ångfärjestationen- en plats för möten och minnen"³⁹. I den utreds kulturvärdena förknippade med Ångfärjestationen i Helsingborg.

Till de järnvägshistoriska miljöerna måste också den sedan 2002 byggnadsminnesförklarade **banvaktarbostaden i Håstad** räknas. Den är uppförd 1857 efter SJs typritningar.

³⁸ <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/sok/search.raa>

³⁹ Sträng, Maria & Blomén, Ingela Ångfärjestationen- en plats för möten och minnen. Regionmuseet Kristianstad 2011:10

Under 2012 utredde Södermanlands museum Nyköpings stationsområde⁴⁰. 2014 fattade RAÄ beslut om att skydda tre stationsmiljöer och en banvaktsstuga som statliga byggnadsminnen. Dessa beslut har fattats utan traditionella byggnadsminnesutredningar och vi har inte kunnat analysera den kulturhistoriska värderingen som har legat till grund för besluten. Räknar man bort de skånska stationshusen finns ett drygt 70-tal stationshus i landet som är skyddade som byggnadsminnen. Av dessa är minst 20 uppförda eller ändrade efter Folke Zettervalls ritningar. Övriga Sverige förefaller att ha förskonats från den eklut de skånska byggnadsminnena genomgick på 2000-talets början för att minska antalet skyddade byggnader i länet. Det skyddade beståndet innehåller såväl byggnader från järnvägens tidiga år på 1850- och 1860-talen som senare tider vid 1800-talets slut och 1900-talets början. Både statliga initiativ och privata är företrädade i beståndet. Det finns inga banor som är utpräglade badbanor bland de skyddade miljöerna.

⁴⁰ Forsblad, Dag & Wockatz, Eva Nyköpings stationsområde: del av kv Väster 1:2 m fl, Nyköpings kommun, Södermanlands län: byggnadsminnesutredning, Sörmlands museum ; 2012:10

Förslag till kulturhistorisk värdering

Sammanfattning kulturhistorisk värdering

Mölle station med omgivande miljö speglar järnvägens och turismens betydelse under tiden runt 1900-talets början. Stationsmiljön har ett högt kulturhistoriskt värde eftersom det, genom dess välbevarade utemiljö med perronger och planteringar samt stationsbyggnadernas exteriörer och interiörer, är möjligt att utläsa hur en järnvägsstation varit organiserad under 1900-talet. Stationsmiljön i Mölle är välbevarad med tanke på dess ålder men delar av miljön har fallit bort eller förändrats efter banans nedläggning. Värdekärnan är berättelsen om järnvägens och turismens framväxt och utveckling under 1800-talets slut och 1900-talets början. Mölle stationshus bidrar till att illustrera turismens och badlivets betydelse under denna tidsperiod. Mölle station har sitt ursprung i en privat finansiering till skillnad från flertalet skyddade miljöer som har ett statligt ursprung. Sett till det totala antalet historiska järnvägsmiljöer och dess samhälleliga betydelse är relativt få skyddade. Av de 2500 miljöer i landet som är skyddade som byggnadsminnen är cirka 80 järnvägsmiljöer.

Sammanhang

Nationellt perspektiv

Höganäs-Mölle järnväg kan sägas representera de så kallade badbanorna i landet. Badbanorna är en liten underkategori till den ur kulturmiljöhänseende betydelsefulla kategorin järnvägsstationer. Järnvägens betydelse för samhällets förändring är delvis svår att isolera från andra faktorer men troligen har den betytt enormt mycket i fråga om förbättrade kommunikationer och förutsättningar för näringslivet, befolkningens rörlighet, spridning av idéer och influenser. Järnvägen tillhör den stora berättelsen om det moderna samhällets framväxt. Järnvägen byggs upp av ett historiskt sett finmaskigt nät av spår, broar, lokstallar, verkstäder, stationer, bostadshus med mera. Till varje plats och miljö med järnvägshistoria, kan lokala och personliga berättelser knytas. I en luft tung av förväntan eller fadd av brustna förhoppningar, har människor träffats och skiljts åt, här har nya tekniska landvinningar prövats och praktfulla byggnader uppförts. I Sverige har funnits åtminstone en handfull utpräglade badbanor, d v s järnvägar vars utbyggnad varit beroende av den framväxande turismen och friskvårdskulturen som bland annat utövades som havsbad. (Höganäs-Mölle, Lund-Bjärred 1901-39, Hellinge-Falsterbo 1904-71, Göteborg-Särö (1903-65), Stockholm-Saltsjöbaden 1893-). Dessutom kan man räkna Vikbo-banan (Norrköping-Arkösund⁴¹ 1893-1966) till badbanorna även om den inte nämns i vanlig järnväglitteratur som exempel på sådan. I Skåne har funnits ett antal nationellt betydelsefulla badorter såsom Falsterbo, Båstad och Mölle. Den kustanknutna turismen och det tidiga badlivet kan sägas vara företeelser som bidragit till Skånes utveckling. Närheten till Danmark och Tyskland gav de skånska badorterna en internationell karaktär som badorterna längre norrut inte riktigt kunde få. Sett ur det perspektivet skulle Mölle stationshus ha en roll att spela för att illustrera turismens och badlivets betydelse i det sena 1800-talet och det tidiga 1900-talet. Mölle är en del av riksintresseområdet Kullaberg och stationsmiljön är en av nycklarna till att förstå den kraft med vilken badorter och turistorter av detta slag växte vid tiden runt 1900. Antalet privat finansierade järnvägar i Skåne var högre än i landet i övrigt och det kanske också bör synas i det skyddade be-

⁴¹ I Arkösund står stationshuset i trä kvar liksom det lilla lokstallet i tegel.

ståndet, om man tänker sig att det ska spegla en representation av hur samhället växt fram. Inga järnvägsbyggnader tillhöriga kategorin av så kallade badbanor är hittills skyddade som byggnadsminnen i landet.

Regionalt perspektiv

Även i ett regionalt perspektiv kan Höganäs-Mölle järnväg representera badbanorna. I Skåne har drygt 350 järnvägsstationer byggts, av dessa är cirka 100 rivna.⁴² Fyra av de 250 kvarvarande är skyddade som byggnadsminnen, det är stationerna i Malmö, Kristianstad, Eslöv och Ystad. De fyra stationerna är i bruk, möjligen bortsett från Ystad, som kompletterats med en senare pågatågsstation. Malmö och Eslöv är statliga sedan begynnelsen medan Ystad och Kristianstad anlagts som privatstationer för att senare förstatligas. I det avseendet speglar de skyddade stationerna i länet två skilda historiska ursprung. Arkitektoniskt utgör Eslöv och betydande delar av Malmö representanter för SJs arkitektavdelning. Kristianstads och Ystads stationer representerar Claes Adolf Adelskölds arkitekturgärning. En byggnadsminnesförklaring av Mölle station skulle berika det skyddade kulturarvet med en representant för det regionalt präglade byggnadsbeståndet. Det skulle också kunna sägas vara en fördel med tanke på representationen att miljöer med privat ursprung skulle vara i paritet med eller kanske till och med dominera något i förhållande till miljöer med statligt ursprung.

I det regionala perspektivet finns anledning att lyfta fram Kullaberg och Mölle som en historiskt sett viktig badort och turistmagnet. I ett regionalt perspektiv skulle Mölle stationshus kunna fungera som representant för badbanorna och de historiska privatbanorna. Även om stationerna i Bjärred och Falsterbo är bevarade, framstår de inte totalt sett som bärare av större kulturhistoriska kvalitéer än Mölle station.

Lokalt perspektiv

Stationsmiljön har ett stort värde som en av nycklarna till förståelsen av Mölle som en av landets på sin tid främsta badorter. De stora hotellen och hamnen fungerar som landmärken men stationen bidrar på ett avgörande sätt till känslan av den framtidsoptimism som förefaller ha präglat trakten under 1900-talets början. Ur ett lokalt perspektiv har stationsmiljön ett mycket högt värde. I miljöerna på Höganäs-Mölle järnväg kan vi se stor del ursprunglighet i bebyggelsen bortsett från att kärnfunktionen järnvägstrafik försvunnit. Eftersom byggnaderna inte har byggts om och till i mer än detaljer och endast stationen i Strandbaden rivits, finns möjlighet att få inblick i denna historiska miljö som Höganäs-Mölle järnväg utgjort. Det kan anses vara av stort värde att stationen i Lerhamn/Krapperup och Strandbaden samt banvaktsstugan i Vattenmöllan finns kvar. Det ger större läsbarhet åt stationsmiljön i Mölle än om den varit isolerad.

⁴²Länsstyrelsens kulturmiljöprogram 20140610 <http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/historia-utveckling/kom-landskap/Pages/Jarnvagsstationer.aspx>

Dokumentvärden

Byggnadshistoriskt värde

Två epoker, representerade av byggnadsåret 1910 och ombyggnadsåret 1928, präglar stationsbyggnaden. Byggnaden har inte genomgått större förändringar efter nedläggningen, något som ökar möjligheten att tolka den som en källa till förståelse av historien. Restaureringen 1979/80 påverkar möjligheterna till tolkning då ytskikt förändrats och historiska spår påverkats men då det handlar om restaurering och inte ändring och ombyggnad är dess konsekvenser för byggnaden mindre tydliga, och restaureringen är nedtonad till förmån för upplevelsen av 1928-års ombyggnad. Ett exempel utgör dörren i väntsalens sittvå som dekormålats för att smälta in i boaseringen. Två ägarkonstellationer representeras i byggnaden, den första ägaren är det privata järnvägsaktiebolag som bygger och utvecklar stationen och den statliga ägaren som övertar verksamheten formellt 1920 men redan tidigare drivit den till följd av den första ägarens ekonomiska problem. Genom att miljön är välbevarad är det byggnadshistoriska värdet av stationshus och annex högt men genom att lokstall, vattentorn, magasin, avtråde och spår rivits är det sammanlagda byggnadshistoriska värdet av miljön lägre.

Byggnadsteknikhistoriskt värde

Stationshuset med annex är representativt för sin tid och kategori men byggnadstekniken är konventionell för sin tid och sitt sammanhang vad kan antas från okulär besiktning⁴³ och från foton eller ritningsmaterial. Inget i byggnaden tyder på att man introducerat nya eller annorlunda byggnadstekniker vid uppförandet av Mölle station. Genom att byggnader för stödfunktioner rivits, så som godsmagasinet i trä och lokstall i putsat tegel, är miljön mindre komplex ur ett byggnadsteknikhistoriskt perspektiv.

Arkitekturhistoriskt värde

Troligen har inte stationshuset spelat så stor roll för arkitekturidealen i trakten eller i ett större sammanhang. I andra delar av landet finns mer tydliga och utvecklade stationer från denna tid, jugendepoken⁴⁴. Arkitekturen är inte helt uppenbar avseende funktionen som järnvägsmiljö. Det kunde kanske lika gärna fungerat som skola eller hotell från samma tid om inte ortnamnet Mölle stått målat på fasaden åt spåren. Generellt sett blev utförandet av bebyggelsen vid enskilda banor mer lokalanknutna och den utformades av lokala byggmästare som använde lokala material och detaljer.⁴⁵ Mölle kan ses som en representant för denna kategori.

Många andra stationer har genomgått stora förändringar i form av ombyggnader och kanske framför allt tillbyggnader, Mölle station har endast genomgått begränsade sådana. I fråga om interiören är stationsbyggnaden väl bevarad och i synnerhet i fråga om det mest betydelsebärande rummet, väntsalen eller vestibulen som det kallas på ritningen från 1927. Detaljeringen är autentisk, det är samma soffor, golv och dörrhandtag mm. Det ger möjlighet att uppleva en del av det som utgjort en nationell norm för stationsbyggnaders väntsal under 1920-30 talet, en tid då den arkitektoniska praktiken för järnvägsbebyggelse utövades från ett centraliserat nationellt kontor.

⁴³ Ingen håltagning eller förstörande undersökning har gjorts i samband med byggnadsminnesutredningen.

⁴⁴ Lallerstedts stationer på Ängelsberg-Vansbro 1900-1907 se Linde, Harlösa station,

⁴⁵ Ranby, Henrik Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg, sid 30

Samhällshistoriskt värde

Miljön har ett stort värde för möjligheterna att ge perspektiv på kommunikationernas betydelse och uppbyggnad under 1800-talets slut och 1900-talet. Mölles bebyggelseutveckling förefaller inte ha påverkats stort av stationen, en viss platsbildning med ett affärshus som nu är rivet men det ska inte ha haft något särskilt samband med stationsläget. Att isolera järnvägens betydelse för Mölle bebyggelseutveckling i förhållande till båttrafiken och privatbilismens framväxt är inte möjligt inom ramen för denna utredning men det kan antas att järnvägs kommunikationerna gynnade turismen under åtminstone tiden fram till andra världskriget. Kan järnvägen mellan Mölle och Höganäs haft effekt på spridningen av idéer och influenser? Även svaret på denna fråga måste vi lämna därhän, men då järnvägen etablerades relativt sent och det då sedan länge fanns regelbunden färjetrafik mellan Helsingborg och Mölle samt trafik mellan Köpenhamn och Mölle, kan vi förmoda att influenser strömmade in även utan järnvägen. Dessförinnan har Mölle fungerat som knutpunkt i den rederiverksamhet som utvecklades i trakten under 1800-talets andra hälft. Sjöfarten blev omfattande och redan här nåddes Mölle av nationella och internationella influenser, lägger man till turistströmmarna som växte till under 1800-talets slut, så är det rimligt att anta att järnvägen knappast kom som en chock för befolkningen i fråga om influenser utifrån. Snarast utgör järnvägen en exponent för det faktum att man såg kontakterna med omvärlden som betydelsefulla.

Järnvägen växte fram som ett viktigt transportmedel, till en början som komplement till sjöfart men senare med en egen betydelsefull roll. Under 1900-talets första hälft utvecklades lastbils- och personbilstransporten vilket ledde till järnvägstrafikens tillbakagång. Höganäs-Mölle järnväg framstår som en av de sena krusningarna på 1800-talets stora järnvägsboom.

Järnvägen Höganäs-Mölle är en exponent inte bara för järnväg utan också för turism och naturintresse. Det är det stora värdet med järnvägsstationen och det kan i ett större perspektiv bredda förståelsen för järnvägens genomslag och samhällsformande kraft. Den kan alltså inte bara sägas ha sin förklaring i statsmaktens önskan att stimulera ett jordbrukarland att ta klivet in i industrialismens tempo eller industriella verksamheters behov av smidiga landtransporter. Järnvägar anlades alltså också på spekulation för att kamma hem en del av de pengar som, den för tiden nya företeelsen, turismen, satte i omlopp och om det kan Mölle station berätta.

Socialhistoriskt värde

Mölle var inte bara en ort för semesterfirare från övre samhällsklasser. Järnvägen tydliggör det historiska faktum att även breda befolkningslager kunde njuta av natur och havsbad. Järnvägen gjorde det enkelt och billigt att nå Kullaberg för några dagars eller en enstaka dags vistelse. Stationen kan sägas symbolisera detta. Järnvägs miljön i Mölle är byggd en tid innan den generella semesterlagstiftningen införs i Sverige. Den första arbetstidslagstiftningen i Sverige införs 1919, då den så kallade normalarbetsdagen (åtta timmars arbete, åtta timmars fritid och åtta timmars vila) infördes. För första gången fick stora befolkningsgrupper något som kan kallas fritid. Interiört tydliggör omdaning av väntsalen 1928 den sociala nivellering som inleds på allvar med det moderna samhällets framväxt. Efter den ombyggnaden finns inte klassindelade väntsalar utan alla väntar i samma sal. Bostadsvåningen en trappa upp visar boendestandarden för lägre tjänstemän under 1900-talets första hälft. Ritningen från 1927 visar att våningen då var delad på två bostäder men senare har bostäderna slagits samman men det är oklart vid vilken tid-

punkt. Den väl bevarade rumsindelningen ger dock stor möjlighet till läsbarhet vilket ger miljön ett högt socialhistoriskt värde. En kanske tidstypisk yttring är att Mölle byförening på 1970-talets slut tog initiativ att bevara stationen när Höganäs kommun ville riva. Ågerandet från lokalsamhället och den överenskommelse man nådde med kommunen innebär ett säkerställande av byggnaden och att den åter gavs funktion i form av samlingspunkt på orten. Man skapade en biblioteksfilial, lokal för utställningar, sammankomster och en övernattningsvåning. Under senare år har byggnaden inte varit hotad utan ses som en etablerad del av Mölle även om diskussioner väckts om byggnation av banområdet.

Upplevelsevärden

Patina och autenticitet

Genom de välbevarade exteriörerna och interiörerna samt landskapselementen med perronger och banvall ger stationen och stationsmiljön en besökare möjlighet att uppleva känslan av hur en landsortsstation kan ha sett ut under 1900-talets första hälft.

Utemiljön: På fasaden mot perrongen finns ortsnamnet Mölle skrivet med tidstypiskt typsnitt, det ger en tydlig indikation på att byggnaden har och har haft en officiell funktion. Banvallen är kvar men här finns ingen trafik, ingen räls, inga tåg och inget lokstall⁴⁶, något som påverkar värdena negativt. Miljön är inte komplett och möjligheterna att läsa miljön som en historisk järnvägsmiljö påverkas av detta. Av spåret finns stoppbocken och en par meter räls kvar, men järnvägens sträckning är fortfarande avläsbar tack vare den öppna långsmala platsen som omsluts av vegetation. Där spårets slut markeras av stoppbocken finns även en kontaktledningsstolpe på vilken en belysningsarmatur är monterad samt en rundad rabatt. En likadan stolpe, men utan lampa, står mellan stationshuset och posthuset. Dessa detaljer har ett stort värde för upplevelsen av platsens historiska bakgrund. På den tidigare spårsträckningen finns idag en boulevard i inhägnad med ett lågt vitt trästaket. Trästaket är visserligen att betrakta som en tillfällig installation som underlättar dagens användning av platsen men rent bebyggelsehistoriskt stör det läsbarheten av spårområdet. Den före detta banvallen är avläsbar i miljön genom kopplingen till stationshus och den raka dragning som tydligt framträder på fälleden öster om Mölle.

Interiört. I väntsalen finns det nötta tegelgolvet, de boaserade panelerna och de väggfasta bänkarna kvar. Målerierna i taket och de hyvlade trädetaljerna samt avlastningsbänken framför biljettluckan bidrar starkt till känslan av en autentisk miljö. Den välbevarade rumsindelningen med ursprungliga snickerier i övervåningen ger en uppfattning om hur boendemiljön kan ha sett ut.

Förändringstrycket i järnvägsmiljöerna, och deras i många fall relativt höga ålder, har lett till omfattande successiva förändringar i de flesta byggnader inom denna kategori. I flera fall har stationerna rivits för att ersättas med senare så som i Eslöv och i Helsingborg. De miljöer som inte expanderat i så hög grad, kan uppvisa de mest ursprungliga miljöerna. Till dessa, de ursprungliga bör man räkna Mölle, även om rälsen, som får anses väsentlig i en järnvägsmiljö saknas.

⁴⁶ Lokstall fanns förstås inte vid varje station men ofta vid huvudstation eller ändstation, i Arkösund finns det exempelvis kvar.

Arkitektoniskt värde

Stationsmiljön är tämligen lågmäld i förhållande till en del andra samtida stationsbyggnader. Den innehåller inga uppseendeväckande effekter i form av dubbel takhöjd, spektakulära tornmotiv eller lanterniner. Mölle station representerar en form av bruksarkitektur präglad av funktion. Topografin i Mölle är dramatisk och placeringen av Grand hotel förhöjer effekten av en byggnad som visserligen är stor men med hjälp av placeringen ter sig rent av uppseendeväckande. Stationen ligger inte i samma dramatiska topografi utan på slätten och stationen framträder därför inte heller särskilt tydligt i förhållande till annan bebyggelse i dess närhet. Stationens fasader är putsade, vilket skiljer den från den övervägande majoriteten av skånska stationer, fasadutformningen har en koppling till Mölle och stationens omgivning. Putsen skiljer Mölle station från andra skånska stationer som kanske är mera stationsort/industriorter. Putsen kopplar även samman Mölle med Hvellinge-Falsterbo och Kävlinge-Barsebäck, som alla har stationsbyggnader med putsade fasader.

Miljöskapande värde

Mölle station har en stor lokal påverkan på den omgivande närmiljön. Gyllenstiernas allé från hamnen till stationen ger en viss känsla av stadsmässighet sammanhängande med stationsmiljön. Banområdet som löper österut mot Vattenmöllan och de kvarvarande perrongpartierna i form av personperrong och lastperrong, samt de uppvuxna oxlarna i norr och den förvildade oxelhäcken i söder, förstärker upplevelsen av den historiska järnvägsmiljön. Om den byggnation som diskuterats på det tidigare spårområdet genomförs, kommer läsbarheten att minska drastiskt. Stationshuset har i sig inte den starka tydliga prägeln av stationshus som en del andra äldre stationer har och kräver därför sin stödjande omgivning för att inte förlora ytterligare i dignitet. Frånvaron av järnvägsräls är en brist i det miljöskapande värdet.

Identitets- och symbolvärde

Påståendet att "det gick till och med direkttåg mellan Berlin och Mölle" är en vanlig uppfattning hos Möllebor men sådan trafik bedrevs aldrig. Kanske planerades en sådan förbindelse men det genomfördes inte. Nu när Båstad, Visby och Marstrand har långt större turistströmmar, ger stationen och de gamla hotellen i Mölle en känsla för vad orten kan ha varit. Eftersom tågtrafiken varit nedlagd i drygt 50 år är det allt färre som har egna minnen av tågresa på denna sträcka. Men busshållplatsen ligger här och byggnaden har fortfarande en publik funktion. Visserligen var Skåne ett mycket järnvägstätt landskap och här har byggts drygt 350 stationer men långt ifrån alla orter nåddes av järnväg. Järnvägen var det transportslag som hade störst nimbus av framåtskridande och modernitet innan massbilismen slog igenom på 1950-talet. Att en påkostad station byggdes i Mölle visar ortens historiska betydelse. Stationsmiljön har utgjort en mötesplats mellan tillresande turister och bofasta, och miljön fungerar som samlingspunkt än idag.

Kontinuitetsvärde

Stationen fungerar som publik byggnad och samlingsplats i samhället. En busshållplats bevarar betydelsen som kommunikationsnod. Banvallen byggdes om till cykelbana och den fungerar till största del fortfarande som detta vilket gör att funktionen som transportled kan sägas bestå.

Administrativa och tekniska uppgifter

Länsstyrelsens beslut Dnr. 432-8167-2014

Socken/Stad Brunnby sn, Mölle

Fastighetsbeteckning Mölle 15:12

Ärende Byggnadsminnesutredning

Landskap Skåne

Kommun Höganäs

Arkiv Kulturen

Referenser

Muntliga källor

Ranby, Henrik: Stadsantikvarie Höganäs, samtal på plats i Mölle 20140520

Hemsidor

Arkitektur- o designcentrum <http://www.arkdes.se/upptack/samlingarforskarservice>
20140527

Bebyggelseregistret
<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/home.raa>

Fotografier på svenska järnvägsmiljöer
<http://jvgfoto.se/>

Höganäs kommun 20140810 <http://gis.hoganas.se/silverlight/data/doc/DP/1284-P172.pdf>

Kulturmiljöbild,
<http://kmb.raa.se>

Länsstyrelsens kulturmiljöprogram 20140610 <http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/historia-utveckling/komlandskap/Pages/Jarnvagsstationer.aspx>

Sveriges tåg och banor
<http://www.jarnvag.net>

Trafikverket
<http://www.trafikverket.se>

Opublicerat material

Ranby, Henrik: *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg – historia och bevarande* Examensarbete 10 p Åk 3 1986-87 Bebyggelseantikvarisk linje, Institutionen för konservators- och bebyggelseantikvarisk utbildning Göteborgs Universitet

Litteratur

Améen, L och Tägil, T. 1978. *Stationsarkitektur ur geografisk miljösynpunkt*. s. 89-115. I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1978, Werdenfels Åke (red), Kristianstad/Lund.

Emmelin Inga: *Järnvägsbyggnader i Malmöhus län*. Rapport från en inventering 1978, Skånes hembygdsförbund, 1980.

Eskeröd, Carita, Melchert, Daniel & Borg, Henrik: *Fritidens landskap vid kusten*. Länsstyrelsen Skåne län 2013

Forsblad, Dag & Wockatz, Eva: *Nyköpings stationsområde : del av kv Väster 1:2 m fl*, Nyköpings kommun, Södermanlands län: byggnadsminnesutredning, Sörmlands museum ; 2012:10

Linde Bjur, G. & Engström Krister 2010. *Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige*. Balkong förlag Stockholm.

Linde, Mats: *Järnvägsstationer i Skåne*, Frank Stenvalls förlag, Malmö 1975

Magnusson-Staaf, Björn & Tyke Tykesson: *Arkitekterna som formade Malmö*

Magnusson, Erik & Täckström, Frederic: *Här ha vi det ljuvligt, hotel och pensionat i Mölle och Arild genom tiderna*. Stilbildarna i Mölle 2012.

Sträng, Maria & Blomén, Ingela: *Ångfärjestationen- en plats för möten och minnen*. Regionmuseet Kristianstad 2011:10

Bebyggelsehistorisk tidskrift. Järnväg, bygd och bebyggelse.

Nr 12, 1986. Stockholm.

Unnerbäck, Axel: *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*, Riksantikvarieämbetets förlag, Stockholm, 2002

Arkiv

Kulturen, Kulturhistoriska föreningen för södra Sverige, arkivet.

Riksarkivet⁴⁷

"Höganäs-Mölle jv AB ((HMÖJ)

Koncessionsnummer 336.

Från 1908 finns en ritning i Riksarkivet med titeln:

"Höganäs-Mölle järnväg. Plan och profil. Förslag till järnvägsplanaden i Mölle."

Höganäs-Mölle järnväg. Stationsplaner + beskrivning.

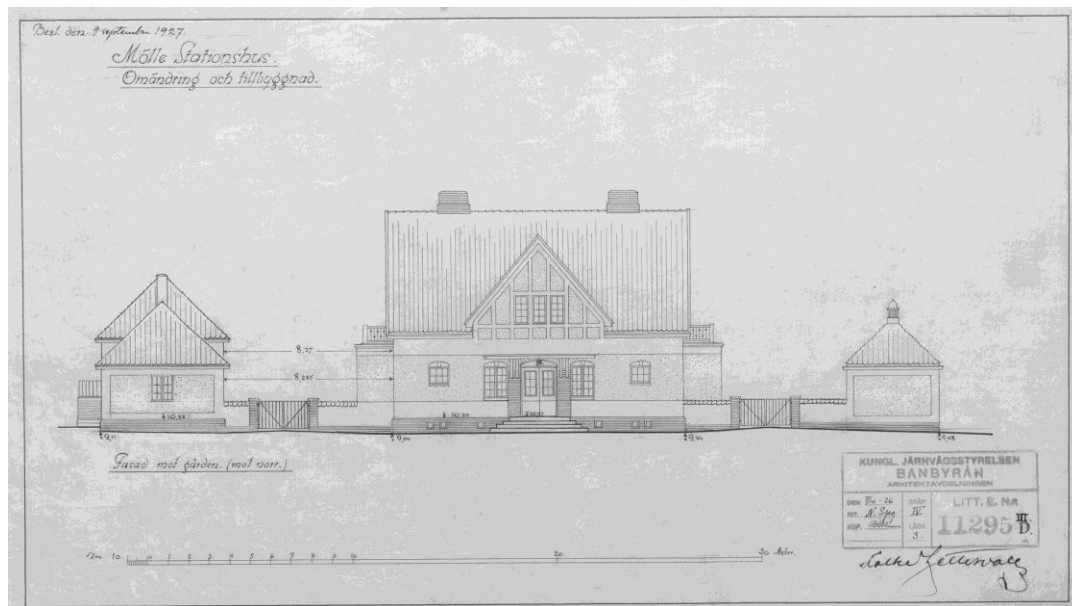
Mölle. Stationshus med flera byggnader. Fasad, plan, sektion. År 1927.

⁴⁷ <http://sok.riksarkivet.se/nad> 20140520

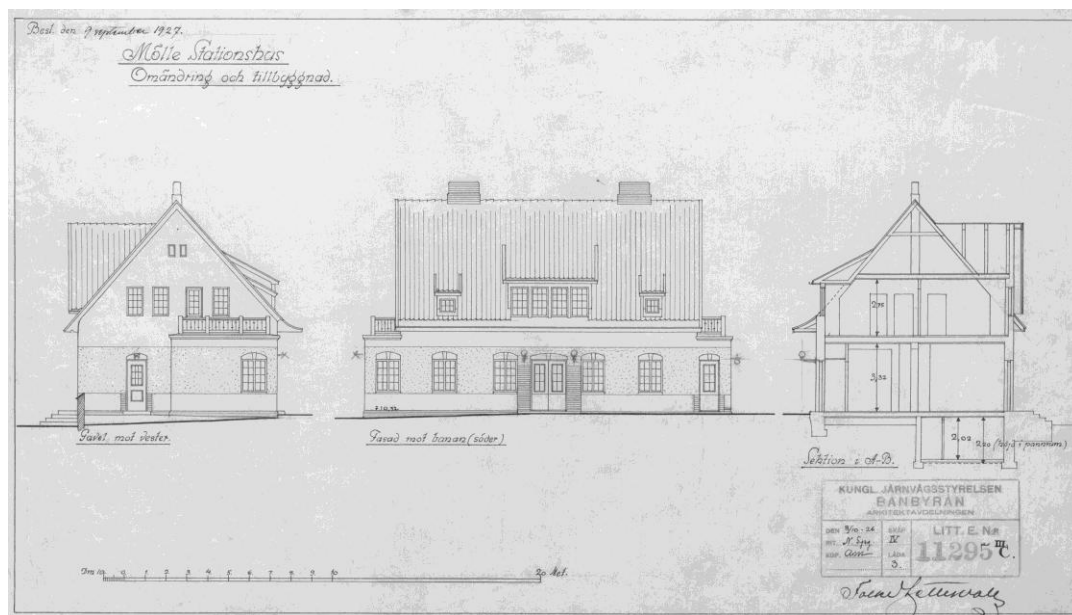
Bilagor

1. Bilaga ritningar från ombyggnad 1927 Riksarkivet
2. Bilaga ritning över stationsområdet 1908 Riksarkivet
3. Bilaga ritningar från ombyggnad 1978 Höganäs kommun

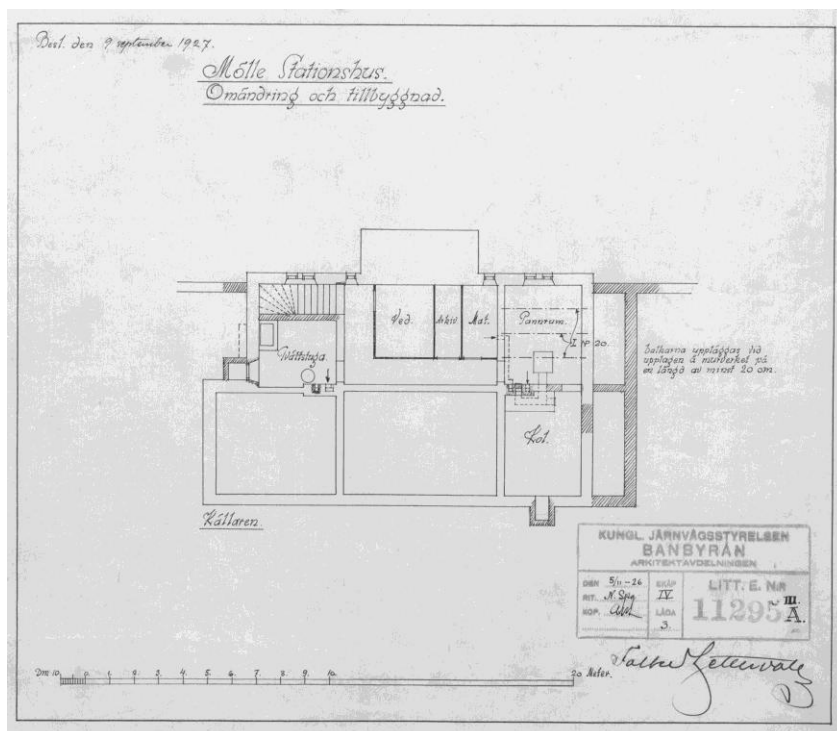
Bilaga 1 ritningar från ombyggnad 1927 (Riksarkivet)



Stationens huvudfasad från norr



Stationen från bangården (söder) samt västra gavel och sektion



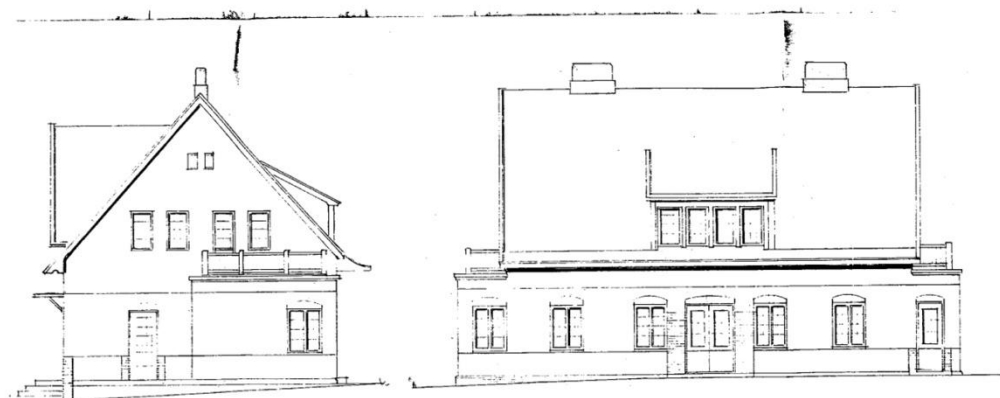
Plan över källaren 1927

Bilaga 2 ritning över stationsområdet 1908 (Riksarkivet)

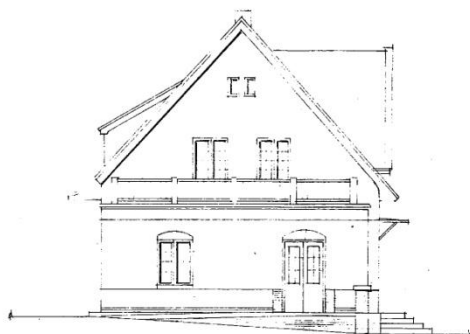


Plan över stationsområdet i Mölle 1908

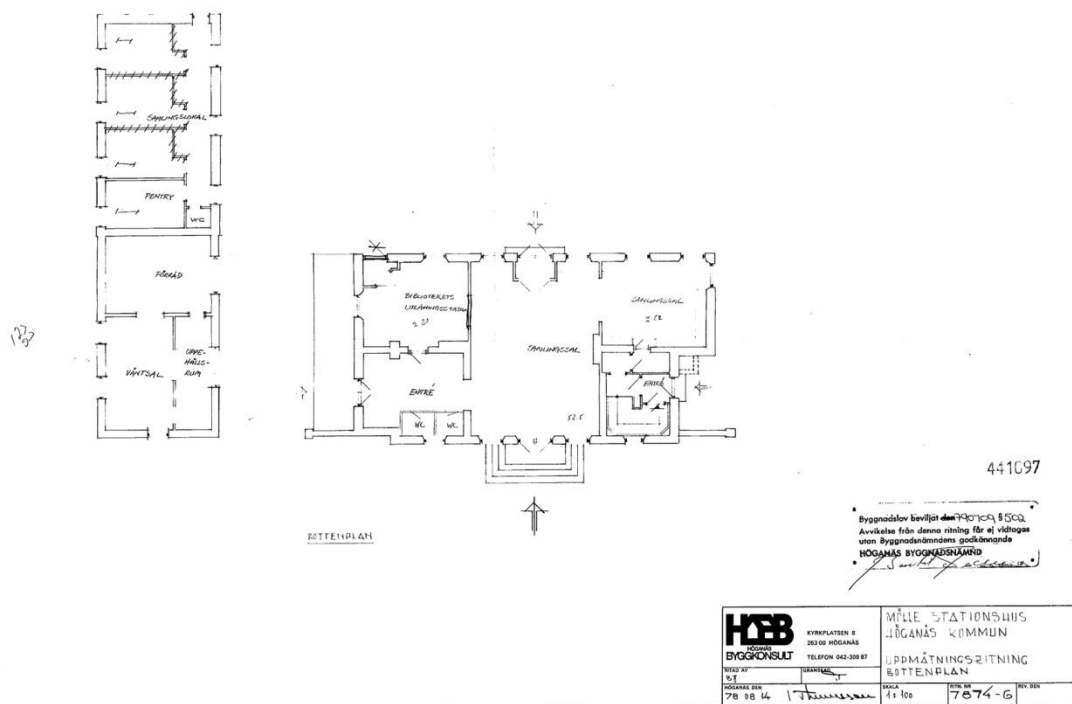
Bilaga 3 ritningar från ombyggnad 1978 (Höganäs kommun)



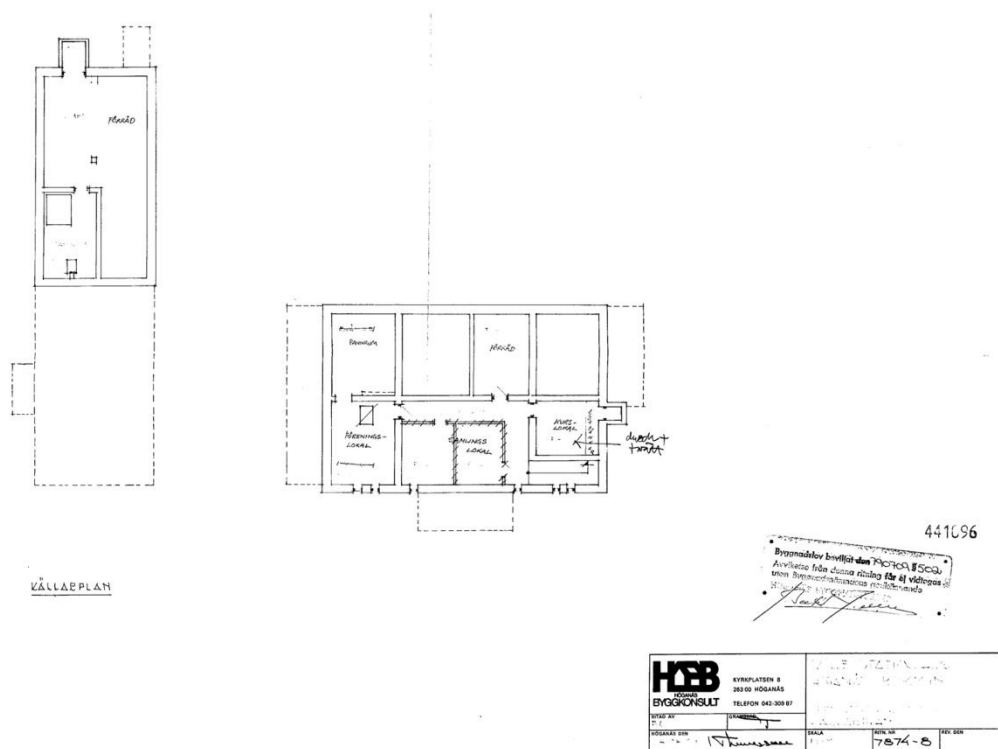
441101



441102



Plan stationshusets och annexets bottenvåning 1978 års ritning



Plan stationshusets och annexets källare



Drummeder briefte den 7. 4. 1951, daß
Auch eine sehr kleine Menge für 40 Stück
von dem entsprechenden Produkt
bestellt werden sollte.

	KORREKTURPLATIN 8 261 03 HÖGANÄS	MÖLLE STATIONSLÄUS HÖGANÄS KOMMUN	
	TELEFON 042 30897	UPPMÄTNINGSSEITNING FÖRE PLAN	
SÄLJ. RT 1/1 1/10 00 1/10 00	1/10 00 1/10 00	1/10 00 1/10 00	1/10 00 1/10 00