De första åren på 1900-talet fortsatte turisterna att strömma till Mölle. Gästerna vandrade upp mot Kullaberg, kvinnorna i långa kjolar och männen i kostymer eller friluftsdräkt.

Italienska vägen lockade till besök vid fyren. Hästdroskor erbjöd skjuts. De badsugna kunde bli förda till Ransvik av roddare. På Ransvik man kunde uppleva det aktiva badliv som blev känt och populärt vida omkring.

Turisterna blev fotograferade av fotograferna Kronholm och Lund och kunde skicka bilder hem. Det blev en utmärkt turistreklam!

Automobilen erövrade världen tidigt 1900-tal.
AUTOMOBILEN KOM TILL MÖLLE och Mölle blomstrade. Turismen gav sysselsättning åt trädgårdsmästare, vagnmakare, åkare, båtförare, tvätterskor, issägare. Det uppstod en flora av specialafärer för foto, skor, böcker, kemikalier, sybehör, badartiklar. Det fanns bank, läkare, polis, tullkontor. Detta spännande åkdon, gjorde sin entré i Mölle och man kunde få skjuts med droska till sina mål.

Järnväg till Mölle?!

Kring sekelskiftet 1900 var entusiasmen stor i Mölle över det stora uppsving som byn fått. Hotellen etablerades ett efter ett, och framtidstron hade inga gränser. Järnvägsbygge var på modet. Redan 1885 hade järnvägen mellan Helsingborg och Halmstad invigts. Det fanns en bibana till Höganäs. Varför inte göra en anslutning till Mölle? Tanken svindlade.

Åter var det en av familjen Corfitzons medlemmar, Nils Christian, som var pådrivande. Corfitzon samlade till ett möte i Höganäs i frågan i januari år 1905. Det var inte svårt att entusiasmera deltagarna. En av dem var baron Nils Gyllenstierna på Krapperup. Några månader senare hade också kommunalstämman sagt ja, och även satsat pengar i projektet. Det hela gick i rekordfart. Redan i november 1908 togs första spadtaget.

Rallarna sjöng under arbetet:

"Tack vare herr Corfitzon, kongen i Kulla,

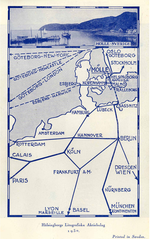
Vi faar snart en jarnvai som stadit ska rulla

Iåring mit touriister, mä folk ä mä fä

Å penga ska tjänas, ja lida på dät!"

DEN STORARTADE INVIGNINGEN ägde rum mindre än två år senare, den 30 april 1910. Närvarande var höga dignitärer med landshövdingarna De la Gardie och Tornérhjelm i spetsen. Tågen knöt samman Mölle med kontinenten. Hästdroskor och automobiler erbjöd skjuts från tåget till inkvartering och sevärdheter.

Under första världskriget upphörde turistströmmen, men återkom några år senare. Passagerarfartygen la till i Mölle hamn; hotell och pensionat fick gäster igen. Det kunde ligga både två och tre passagerarfartyg i hamnen. Tågen gick fulla. Segelbåtar lade till i hamnen även om vägorna blåsiga dagar var besvärliga. Bussen erbjöd under 30-talet bekväma resor till fyren på Kullaberg.
Färd med taxibilar eller droskor erbjöds och bensinmackar etablerades. Hästdroskorna var utkonkurrerade.



Välkommen till det snöiga Mölle i jul säger man på macken i Möllehässle.

BILTRAFIKEN ökade snabbt under 1900-talets första decennier. De flesta vägarna till Mölle var grusvägar utan permanent beläggning. Det blev hårt slitage på huvudstråken, och vägdammet var ett enormt problem för de som bodde nära en sådan väg. Det berättas att en pingstdag på 1920-talet passerade i medeltal en bil per minut förbi Strandbaden i riktning Mölle. Hela vägen stod i ett konstant dammoln! Åren 1929-31 asfalterades vägen Höganäs – Krapperup till mångas lättnad.

Tiden efter första världskriget
– *mellankrigstiden*

Ännu på **1930-TALET GICK JÄRNVÄGEN** ganska bra. Mölleryd berättar att extravagnar ofta fick sättas in till Mölle. Ibland var Mölletågen så långa att det inte gick att härbärgera dem på Mölle stationsområde, utan man måste backa dem tillbaka till Höganäs där de fick stå i beredskap. Sommaren 1938 sattes direkta sovvagnar in från Stockholm till Mölle. Från olika håll i Europa kunde man ta sig till Mölle med tåg.

Andra världskriget drabbar alla

När andra världskriget bröt ut stängdes hamnen i Mölle. Sjöfarten upphörde. Öresund blev minerat. Hamnen i Mölle var blockerad och utefter kusten byggdes Per-Albin-linjen med bunkrar. Ett exempel finns här vid hamnen. Den trafik som möjligen förekom var flyktingbåtar som under mörka nätter förde flyktingar från Danmark till Sverige.

Även 1943 uppmanades svenskar att **hemestra**. Under krigssommaren 1943 föreslår Hotell Ellverson semester på hemmaplan med den här reklamaffischen.

Biltrafiken försvårades på grund av bristen på bensin. Gengas som drivmedel blev en lösning som krävde gengasaggregat. I Mölle deltog Hans-Otto Pyk i arbetet att bygga och montera gengasaggregat som man kan se på bild.