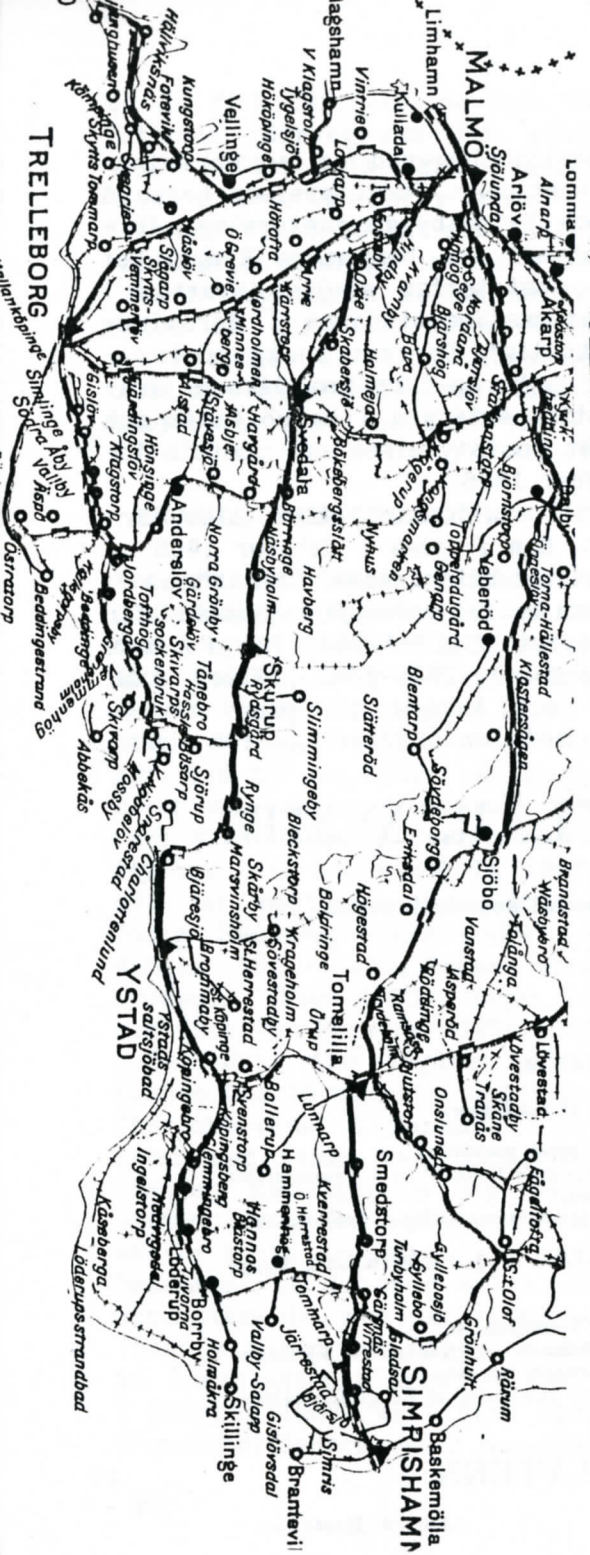
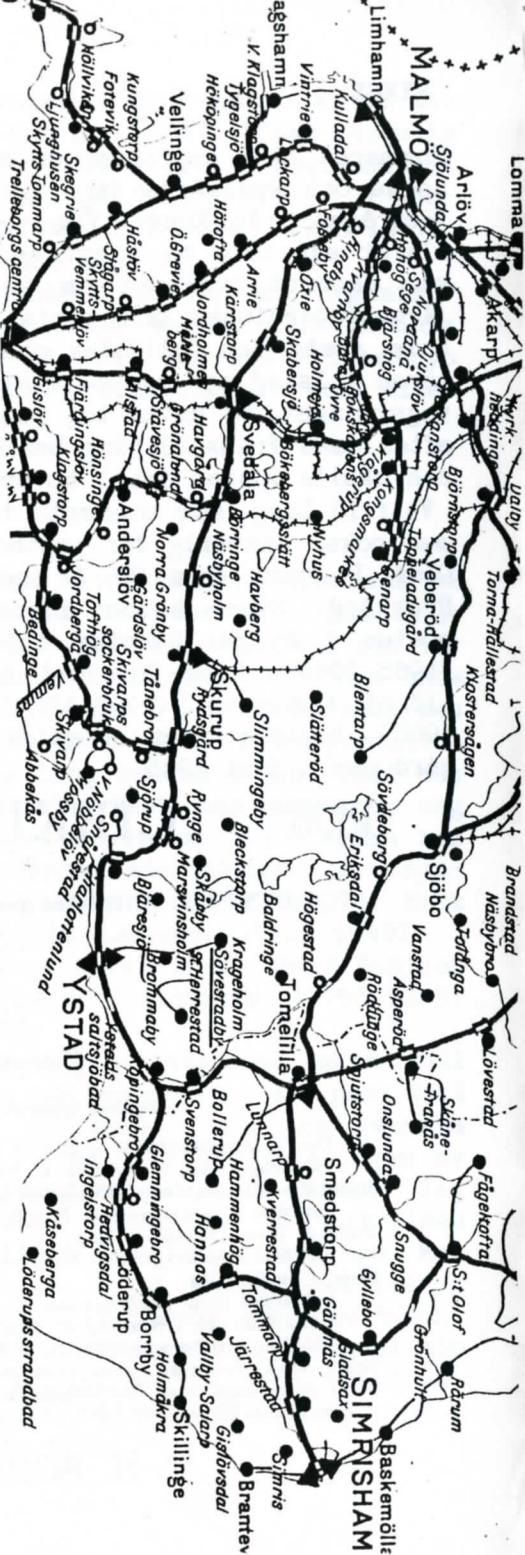


POSTEN VID JÄRNVÄGEN  
MALMÖ-YSTAD

ERIK LINDGREN



Enär försmåla för Stationsföreståndarna vid  
 Svedala Station blifvit så betydligt ökade och  
 kan på denna tiden inte ha skötat besättningen, som  
 Poststationsföreståndare, så för Skysbanan för Malmö  
 Ystad Jernvägs Aktiebolag härmed delat anskallan, om  
 förflyttning af Poststationen till annan lokal och samta  
 digt derved uttredigande för omvärnan af Föreståndaren  
 samt blifva förbundna om denna flyttning kunde  
 äga rum på fort och möjligt och i höjst härmed  
 för Augusti månads utgång detta år

Malmö den 28 Mars 1894

Å Skysbanan för Malmö Ystad Jernvägs Aktiebolags vägnar  
 Dr. Luthoff

u. Ansvarig och Verksf. Direktör

På omslagets baksida: Skillnaden mellan post- och järnvägskartorna för 1939 och 1948 (underst) kan observeras vid detaljstudium av dessa båda utdrag av den sydligaste delen.

INNEHÅLL

Börringe	sid 9	Oxie	sid 7
Charlottenlund	14	Rydsgård	11
Hindby	6	Rynge	13
Marsvinholm	11	Skurup	10
Näsbyholm	10	Svedala	8

I ett brev till poststyrelsen den 21 augusti 1874 anmälde ordföranden i styrelsen för Malmö-Ystads Järnvägs Aktiebolag att arbetena på järnvägen närmade sig sin fullbordan. Han bad att poststyrelsen skulle "inrätta poststationer å samtliga järnvägens mellanstationer och att stationsföreståndarna måtte förordnas att dem förestå". Han uppgav namnen på de tio "mellanstationerna" och utbad sig också att posten skulle befordras med vagnar som postverket ägde.

Mellanstationerna blifva följande:  
 från Malmö närmade: Hindby,  
 Oxie, Skobergsjö, Svedala, Börringe,  
 Näsbyholm, Skurup, Willie,  
 Marsvinholm och Charlotten-  
 lund. —

2<sup>o</sup> Att posten måtte befordras  
 med postverket tillhörige vagnar.

3<sup>o</sup> Att Kongl. General-Post-  
 Styrelsen ville upprätta och  
 till Styrelsen för järnvägen  
 öfversända projekt till kontrakt  
 Poststyrelsen och järnvägsbolaget  
 emellan. — Malmö 21 Augusti 1874

Å Malmö-Ystads Jernvägs  
 Aktiebolags vägnar.

C. A. Bunkerius  
 ordförande i Styrelsen

Det är om posten vid "mellanstationerna" som detta häfte handlar, medan postkontoren i Malmö och Ystad förbigås, då de inte hade annat samband med järnvägen än det som avsåg transporter mellan postkontoren och tågen.

Jag berör stationerna i den ordning de ligger från Malmö räknat. I flertalet fall blir det bara fråga om redovisning av vilka järnvägsanställda som haft ansvaret för posten samt uppgifter om när postverksamheten upphört vid stationerna. I den mån tillgängliga dokument avslöjar något annat av intresse redovisas det också.

Det kan vara på sin plats att här nämna något om bakgrunden till det numera till stor del upphörda samarbetet mellan post och järnväg. Det inleddes ursprungligen mellan postverket och statens järnvägar men kom senare att omfatta även de privata järnvägar som var intresserade, och det var snart sagt alla.

### Förenade poststationer

Det gick några år efter tillkomsten av de första järnvägarna innan förenade post- och järnvägsstationer blev verklighet. Under flera år hade samarbetet från postens sida med det nya kommunikationsmedlet inskränts till att sända brev med vissa tåg. Motståndet till mera ingående samarbete kom främst från chefen för Statens Jernvägsbyggnader Nils Ericsson. Denne meddelade i ett brev den 26 mars 1861 till poststyrelsen *"att föreningen av en Stations-Inspectors åliggande med befattningen av poststationsföreståndare möter betänkliga svårigheter derutinnan, att Stations-Inspectorerna hava sin mest ansträngande sysselsättning med passagerare- och godstrafiken närmast före och vid bantågens avgång från stationerna eller just på samma tid, då även den senare befattningen skulle taga deras uppmärksamhet och tjänstgöring i anspråk"*.

Järnvägsstyrelsen var också rädd för att stationshusens lokaler inte skulle räcka till, och det var osäkert hur mycket tid postarbetet krävde. Poststyrelsen lämnade nu ett förslag till chefen för statens järnvägsbyggnader som gick ut på att järnvägstjänstemän på orter, där det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition, skulle få antas till poststationsföreståndare mot 200 riksdaler i årsarvode.

I Nils Ericssons svar till poststyrelsen den 14 november 1862 förklarade han, att stationsinspektorerna fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen så att järnvägens arbete inte försumrades. Detta bottnade i hänsyn till kunderna.

Vid det laget hade den första förenade post- och järnvägsstationen redan inrättats, nämligen i Vårgårda den 1 januari 1862. Om denna berättas i häftet "Posthistoria från Vårgårda kommun" (Posthistorisk skriftserie nr 148). De första förenade poststationerna efter Ericssons formella medgivande inrättades i Hästveda och Osby den 15 november 1862 samt i Gnesta, Laxå och Floda den 1 januari 1863. Generellt började ett avtal om samarbetet tillämpas den 16 februari 1863. Poststyrelsens cirkulär nr 2 för 1863 innehöll bl a följande text: *"Med undantag endast för Södertelje öfre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektor, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället"*.

De båda första sidorna av detta cirkulär och kommenterar i anslutning till det ävensom en ritning över en postvagn redovisas i boken "Kommunikation i Allbo".

Det från början fastställda beloppet på 200 riksdaler som årsarvode för de järnvägsmän som skötte posten avsåg samarbetet med SJ. Det ändrades efter hand och för de enskilda järnvägarna tillämpades andra grunder. För järnvägen Malmö-Ystad föreslog järnvägsbolaget i ett brev till poststyrelsen den 24 november 1874 "240 kronor pr år med undantag av vid Svedala station, där med full säkerhet kan antagas att postgöromålen redan i början bliver betydligt större än vid övriga stationer, varför styrelsen anhåller att minimilönen där måtte bestämmas till 360 kronor pr år".

Sedan tågtrafiken varit i gång ungefär ett halvår hemställde järnvägsbolaget i ett brev den 8 maj 1875 om att arvodena skulle bestämmas till andra belopp, varierande mellan 300 och 480 kr. I det sammanhanget visade det sig att postarbetet varit mest omfattande vid Svedala, Börringe, Skurup och Rydsgård. I motsats till vad bolaget antytt visade det sig att den tyngsta belastningen för postarbetet låg i Skurup.

Tillkomsten av järnvägen medförde också vissa konsekvenser för postmästaren i Ystad. Han konstaterade att hans sportler (inkomster av bl a lösväskor till orter utan egna poststationer) hade minskat. Poststyrelsen förklarade emellertid i ett brev den 29 oktober 1875, att *"ansökan om ersättning*

för förlorade sportlerinkomster i år genom öppnandet utav Malmö-Ystads Järnväg och en del poststationers upprättande icke kunde till någon på Kungl.Styrelsen beroende åtgärd vidare föranleda".

Järnvägsbygget höll i stort sett den beräknade tiden och den 15 december 1874 kunde posttrafiken komma i gång. Samtidigt öppnades de tio planerade poststationerna. De kompletterades med en i Rynge efter 22 år. Några mindre trafikstationer tillkom också, men de berörs inte i denna uppsats, eftersom de inte blev förenade med poststationer.

## HINDBY

Stinsen Anders Johansson fick med 300 kr i årsarvode från postverket, inbakat i järnvägslönen, svara för postservice i Hindby när den förenade post- och järnvägsstationen öppnades den 15 december 1874. Stationen fick från 1875 års början en s k sidopost två gånger i veckan. Den passerades nämligen av postföraren på linjen Fosie-Hindby-Sallerup-Klågerup, vilken var en av de många linjer som inrättades på landsbygden i anslutning till att postverket övertog ansvaret för kronobrevbäringen. I samband med att lantbrevbäring infördes organiserades linjen om i februari 1879 så att sträckan mellan Fosie och Hindby drogs in, medan lantbrevbäring infördes på sträckan Hindby-Sallerup-Klågerup. De blott fyra år gamla poststationerna i Fosie och Sallerup drogs in den 31 januari 1879.

Tillkomsten av en annan järnväg, nämligen Malmö-Genarp, bidrog till att lantbrevbäringen drogs in. Postdirektör Hugo Winroth vid postkontoret i Malmö skrev den 5 september 1893 till poststyrelsen, att lantbrevbäringslinjen Hindby-Klågerup blev helt och hållet överflödig. De som använt sig av den, kunde i fortsättningen uträta sina postärenden i Kvarnby och Bjärshög på Genarps-banan eller i Nordanå och Djurslöv på järnvägssträckan Malmö-Dalby. Postdirektören kände viss lättnad över att få bifall på sitt förslag om indragning av lantbrevbäringen. Han skrev nämligen bl a, att lantbrevbäraren "i flera avseenden visat sig mindre lämplig för befattningen, enär han, oaktat honom givna förständiganden,

ej kunnat förmås att hålla tidtabellen, något varför han givit skulden till dåliga vägar och sjukdom, fastän det ej saknas anledning antaga, att det snarare berott på onykterhet, vilket likväl mot hans bestridande ej kunnat bevisas".

Stinsen Otto Fredrik Engström tog i april 1886 befälet i Hindby, nu mot ett till 360 kr höjt årsarvode för den delen av arbetet som avsåg postsysslan. Efter honom svarade följande järnvägsmän för posten i Hindby till dess poststationen blev indragen med 1947 års utgång: Nils Edv. Mattsson (1907-1912), Carl Peter Matias Juutinen (1912-1921), Svante Berlin (1921-1930), Alfred Olaus östberg (1931-1936), Folke Hansson (1936-1941), Stig Blad (1941) och A Jeppsson (1942-1947). I stället för att bege sig till den förenade post- och järnvägsstationen fick man nu uträta sina postärenden vid den då öppnade poststationen Malmö 15.

## OXIE

Stinsen Johan Wilhelm Rignell fick ta ansvar för posten i Oxie, där en förenad post- och järnvägsstation öppnades den 15 december 1874. Nils Karlsson tog över i april 1886, varefter följande järnvägsmän har haft ansvaret för samhällets postservice: Mauritz Anderson (1912-1916), David Viktor Ohlsson (1916-1928), Erik Georg Swedberg (1928-1944), Folke Erik Noord (1944-1948) och O B Håkansson (1948-1973).

Den 1 november 1973 skildes post och järnväg åt. I en barack på Oxie kyrkoväg 206 inrättades i stället en postexpedition, där Nils Arne Olsson fick ta ansvaret för posten. Det var en provisorisk lokal i väntan på att Oxie centrum blev färdigt. Där tog senare Per Engström ansvar för postservice till närmare 4000 hushåll i den stadsdelen av Malmö.



# Malmö—Ystads Jernväg.



N<sup>o</sup> 2.

Tidtabell för tågen från och med den 1 Februari 1875.

Stationer.	Mil.	Alla dagar.			Biljettpris från Malmö.			Stationer.	Mil.	Alla dagar.			Biljettpris från Ystad				
		N <sup>o</sup> 1.	N <sup>o</sup> 3.	N <sup>o</sup> 5.	Enkel biljett.		Tur & Retur.			N <sup>o</sup> 2.	N <sup>o</sup> 4.	N <sup>o</sup> 6.	Enkel biljett.		Tur & Retur.		
					1:sta klass.	3:dje klass.							1:sta klass.	3:dje klass.		1:sta klass.	
Malmö		Afgår	6,45 f. m.	2,15 e. m.	6,15 e. m.	Kr.	Kr.	Kr.	Ystad		Afgår	6,30 f. m.	10,30 f. m.	6,0 e. m.	Kr.	Kr.	Kr.
Hindby	0,76	Ankommer	6,57 "	2,27 "	6,27 "	0,60	0,30	0,90	Charlottenlund	0,8	Ankommer	6,50 "	10,50 "	6,20 "	0,60	0,30	0,90
		Afgår	7,4 "	2,34 "	6,34 "						Afgår	6,53 "	10,53 "	6,23 "			
Oxie	1,70	Ankommer	7,13 "	2,43 "	6,43 "	0,60	0,30	0,90	Marsvinsholm	1,1	Ankommer	7,1 "	11,1 "	6,31 "	0,65	0,35	1,00
		Afgår	7,17 "	2,47 "	6,47 "						Afgår	7,5 "	11,5 "	6,35 "			
Skabersjö	1,75	Ankommer	7,28 "	2,58 "	6,58 "	0,90	0,45	1,35	Rydsgård	1,7	Ankommer	7,17 "	11,17 "	6,47 "	1,00	0,50	1,50
		Afgår	7,33 "	3,3 "	7,3 "						Afgår	7,24 "	11,24 "	6,54 "			
Svedala	2,70	Ankommer	7,44 "	3,14 "	7,14 "	1,20	0,60	1,80	Skurup	2,3	Ankommer	7,34 "	11,34 "	7,4 "	1,40	0,70	2,10
		Afgår	7,50 "	3,20 "	7,20 "						Afgår	7,39 "	11,39 "	7,9 "			
Börringe	2,76	Ankommer	8,2 M <sup>ö</sup> ter Tåg 2	3,32 "	7,32 M <sup>ö</sup> ter Tåg 6	1,55	0,80	2,35	Näsbyholm	2,7	Ankommer	7,48 "	11,48 "	7,18 "	1,60	0,80	2,40
		Afgår	8,10 "	3,40 "	7,40 "						Afgår	7,52 "	11,52 "	7,22 "			
Näsbyholm	3,2	Ankommer	8,22 "	3,52 "	7,52 "	1,90	0,95	2,85	Börringe	3,3	Ankommer	8,5 M <sup>ö</sup> ter Tåg 1	12,5 e. m.	7,35 M <sup>ö</sup> ter Tåg 5	2,00	1,00	3,00
		Afgår	8,26 "	3,56 "	7,56 "						Afgår	8,14 "	12,14 "	7,44 "			
Skurup	3,6	Ankommer	8,35 "	4,5 "	8,5 "	2,15	1,10	3,25	Svedala	3,9	Ankommer	8,26 "	12,26 "	7,56 "	2,35	1,15	3,50
		Afgår	8,40 "	4,10 "	8,10 "						Afgår	8,32 "	12,32 "	8,2 "			
Rydsgård	4,2	Ankommer	8,51 "	4,21 "	8,21 "	2,50	1,25	3,75	Skabersjö	4,4	Ankommer	8,43 "	12,43 "	8,13 "	2,65	1,30	3,95
		Afgår	8,58 "	4,28 "	8,28 "						Afgår	8,47 "	12,47 "	8,17 "			
Marsvinsholm	4,8	Ankommer	9,10 "	4,40 "	8,40 "	2,90	1,45	4,35	Oxie	4,9	Ankommer	8,58 "	12,58 "	8,28 "	2,95	1,45	4,40
		Afgår	9,14 "	4,44 "	8,44 "						Afgår	9,2 "	1,2 "	8,32 "			
Charlottenlund	5,1	Ankommer	9,22 "	4,52 "	8,52 "	3,05	1,55	4,60	Hindby	5,3	Ankommer	9,11 "	1,11 "	8,41 "	3,20	1,60	4,80
		Afgår	9,25 "	4,55 "	8,55 "						Afgår	9,18 "	1,18 "	8,48 "			
Ystad	5,9	Ankommer	9,45 "	5,15 "	9,15 "	3,55	1,75	5,30	Malmö	5,9	Ankommer	9,30 "	1,30 "	9,0 "	3,55	1,75	5,30

**Obs.** För barn under 12 år erlägges half afgift. För barn under 3 år erlägges ingen afgift. Minsta afgiften för huru kort väglängd som helst utgör: för resande i 1:sta klass 40 öre och i 3:dje klass 20 öre. Hvarje resande eger, utan särskild afgift, medföra resgods till en vikt af 60 skålpund. Biljettluckorna öppnas en half timma samt stängas fem minuter före hvarje bantågs afgång. Godsexpeditionerna hållas öppna alla söcknedagar under April till och med September från kl. 6 förmiddagen till 8 eftermiddagen samt under Oktober till och med Mars från kl. 7 förmiddagen till 6 eftermiddagen. Fraktgods bör vara inlemnadt 2 timmar och ilgods 1/2 timma före det bantågs afgång, hvarmed godset skall afsändas. Minsta afgiften för gods är 25 öre. Gods till och från fremmande banor expedieras tillsvidare endast via Ystad. Sön- och helgedagar expedieras intet gods.

DIREKTIONEN.

Ystad, J. F. Petzold, 1875.

## SKABERSJÖ

Stinsen Axel Fredrik Virgin blev föreståndare för järnvägs-poststationen i Skabersjö, öppnad den 15 december 1874. Han avlöstes den 1 april 1907 av Otto Fredrik Engström, som hade varit föreståndare vid stationen i Hindby under mer än två decennier. År 1921 tog Carl Peter Matias Juutinen över, också han efter en tjänstperiod i Hindby. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Skabersjö till poststationens indragning med maj månads utgång 1964: J G L Pettersson (1927-1929), Ossian Dahl (1929-1940), Gösta Lundberg (1940-1942), Anton Nilsson (1942), Johan Jönsson (1942-1947), Arthur Wigerup (1947-1948), Knut Emil Alvrud (1948-1957) och Inga-Lisa Falkentoft (1957-1964).

Vid indragningstillfället hade poststationen bara tre direktbetjänade hushåll, medan resterande 264 hushåll med postadress Skabersjö betjänades av två lantbrevbärare. Lantbrevbäringen ändrades att utgå från Svedala.

## SVEDALA

Stinsen Sv.Nordstrand fick ansvar för posten i Svedala från den 15 december 1874, då poststationen öppnades i stationshuset. Hans arbetsbörda blev stor från första början och föreningen med postgöromålen blev allt besvärligare. I mars 1894 skrev styrelsen för järnvägsföretaget till poststyrelsen och begärde att poststationen skulle flyttas till en annan lokal och att järnvägsföreståndaren skulle befrias från postgöromålen. Under den följande remissbehandlingen instämde postdirektör Hugo Winroth i nödvändigheten att skilja post och järnväg åt. På förslag till ny poststationsföreståndare var handlanden Lars Olsson Hylén.

En annan tänkbar föreståndare var G M Pehrsson i Glemminge, som blivit uppsagd från sin befattning som poststationsföreståndare på grund av omorganisatiuon där i oktober 1894. Han kunde dock inte förordas till tjänsten i Svedala trots att han erbjöd sig att svara för poststationen mot lägre ersättning än vad som beräknats. Lars Olsson Hylén drog sig emellertid tillbaka, då den som skulle ha övertagit hans affär hade ångrat sig. Därigenom gick befattningen till G M Pehrsson när skilsmässan från järnvägen blev verklighet den 1 november 1894.

På grund av sjukdom måste Pehrsson avsäga sig befattningen efter en månad. Med december månads ingång 1894 förordnades förre fanjunkaren A E Hornej som vikarie och övertog befattningen formellt den 1 april 1895. Änkan Elvira Berta Hornej tog över efter honom 1898 och år 1902 gick befattningen till fröken Ellen Dorotea Charlotta Hornej.

Men åter skulle en järnvägsman sköta posten i Svedala, nämligen från den 1 juli 1916. Den då 60 år gamle och pensionerade Oscar Frick fick anställning som poststationsföreståndare. Hans årslön var då 900 kr i fast arvode och 900 kr i biträdesanslag jämte 480 kr för transporter mellan järnvägen och poststationen. Han blev dock inte så gammal i gården, för med utgången av november 1918 blev poststationen i Svedala indragen.

I stället inrättades ett förvaltningspostkontor. Det ansågs efter den tidens tänkesätt erforderligt med en administrativ chef där på grund av de många poststationerna i området. Ett antal postmästare fick under år som kom ansvara för såväl den lokala rörelsen som tillsynen av poststationer och lantbrevbärare inom förvaltningsområdet. Så hög status behöll posten i Svedala till och med januari 1953. En översyn av förvaltningsområdena i landet ledde till att Svedala miste sitt och i stället inrättades en postexpedition. I en uppsats på tre sidor i häftet "Posthistoria från Skurups kommun" redovisas innebörden av de olika termerna postkontor, postexpedition och poststation.

Under 1970-talets förändringsvåg blev postexpeditionen i Svedala ett lokalpostkontor för att från och med 1986 års ingång benämnas blott postkontor. Där fick Ingegerd Kjellman med titeln postmästare och distriktschef ta över ansvaret för postservice till mer än 4700 hushåll med adress Svedala och dessutom svara för samordningen med ett antal andra mindre postkontor i närområdet.

## BÖRRINGE

Axel Wilhelm Busch blev föreståndare för poststationen i Börringe järnvägsstation, öppnad för posttrafik den 15 december 1874. Han fick knappt tio år senare uppleva hur man

byggde en bibana söderut till Anderslöv med anslutning från stationen i Börringe. Under mer än 40 år svarade han för både post och järnväg och efterträddes den 7 april 1916 av Mauritz Harald Andersson, som hade varit föreståndare för poststationen i Oxie under mer än fyra år. Denne avled i juni 1928, blott 53 år gammal. Som vikarie tjänstgjorde David Viktor Ohlsson och blev ordinarie den 1 oktober 1928. Efter hans avgång i april 1934 har följande järnvägsmän ansvarat för postgöromålen i Börringe: Carl Einar Angelin (1934-1940), Ossian Dahl (1940-1952), Alvar Villehard Konstantin Bengtén (1952-1955), Andreas Rudolf Lindsén (1956), Elvir Bernhard Hedin (1957-1959), Anders Erik Frithjof Nilsson (1959-1961) och John Ivar Fredriksson (1961-1966). Poststationen drogs in med augusti månads utgång 1966 och ersattes med lantbrevbäring från Svedala.

#### NÄSBYHOLM

I Näsbyholm blev Petter André stins och postansvarig. Poststationen inrättades den 15 december 1874 samtidigt med nio andra järnvägsstationer vid Malmö-Ystads järnväg. Erik Hjalmar Jönsson tog över ansvaret 1907, följd 1911 av Gustaf Svensson. Denne avlöstes 1918 av Sigfrid Julius Ansell, som fick förflyttning till Södervärns station 1927. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten till poststationens indragning med maj månads utgång 1961: Ossian Dahl (1927-1929), Knut Göransson (1929-1935), Erik Frans Axel Siggelkon (1935-1941), S B Gistorp (1941), S Lindblad (1942-1948) och Jöns Evert Jönsson (1948-1961).

#### SKURUP

Stationen vid Malmö-Ystads järnväg närmast efter Näsbyholm, Skurup, redovisas i häftet "Posthistoria från Skurups kommun". Här görs en kort sammanfattning för att få järnvägssträckan komplett. Stinsen Gustaf Adolf Svensson fick an-



svara för posten i järnvägsstationen från den 15 december 1874. Trafiken utvecklades starkt och poststationen byttes ut mot ett förvaltningspostkontor den 1 april 1909 och samhället fick en kvinnlig postmästare, Caroline Mathilda Christine Charlier. Hon följdes av en lång rad manliga postmästare tills postkontoret degraderades till en postexpedition vid halvårsskiftet 1960, underställd Ystads förvaltningsområde. Omorganisationer under 1970- och 1980-talen har lett till att benämningen för postanstalten i Skurup åter är postkontor, där postmästaren har fått ansvar för postservice till mer än 4000 hushåll.

#### RYDSGÅRD

Även Rydsgårds förenade post- och järnvägsstation har blivit redovisad i häftet "Posthistoria från Skurups kommun". Här lämnas utrymme åt en kort sammanfattning. Ansvarig för posten blev vid poststationens öppnande den 15 december 1874 stinsen Johan Waldemar Walmstedt, följd av Per Pehrsson och Nils Håkansson. Trafikutvecklingen var stark och post och järnväg skildes åt den 1 oktober 1915. Nils Håkansson fick lämna över kassa och inventarier till hemmansägaren Per Axel Jönsson, som också var bankföreståndare. Efter hans pensionering övertog Malin Mårtensson poststationen för en kortare period, och den 1 mars 1949 blev den statushöjd till postexpedition med Anna Lisa Sjövall som föreståndare. Med förändringar av termerna under 1970- och 1980-talen har postexpeditionen fått benämningen postkontor, vars chef med titeln postmästare har ansvar för postservice till drygt 900 hushåll.



#### MARSVINSHOLM

Stinsen Alfred Mauritzson fick ansvaret för poststationen i Marsvinsholm när den öppnades den 15 december 1874. Han efterträddes i april 1907 av Johan Alfred Rydström, som efter

20 år fick förflyttning till Svedala. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för postsysslan: Carl Einar Angelin (1927-1934), Nils Edvard Hellner (1934-1941), Hugo Ekblad (1941-1946), Ove Harry Lennart Larsson (1946-1948), J A Mårtensson (1948-1952) och John Ture Davidsson (1952-1957), Poststationen drogs in med 1957 års utgång.

Postföringslinjen mellan Marsvinsholm och Skivarp organiserades om till en lantbrevbäringslinje mellan Marsvinsholm och Nöbbelöv 1879 och utgjorde på sätt och vis ett embryo till det omfattande och täta lantbrevbäringsnät som efter hand växte upp i området.

#### (SKANES) CHARLOTTENLUND

Med stinsen Gaufin Gyllsdorf som föreståndare öppnades en poststation i Charlottenlund den 15 december 1874. Han följdes i april 1891 av Anders Carl Johan Levau, som i sin tur fick Walfrid Lang till efterträdare i oktober 1908. Han hade dessförinnan tjänstgjort 12 år i Ryнге, d v s under hela den tid som det funnits en förenad post- och järnvägsstation där. Vid 62 års ålder beviljades Lang avsked i juni 1921 och efter en vakansperiod med trafikbiträdet som ansvarig tog Carl Einar Angelin över chefskapet i oktober 1921. Sedan han flyttat till Marsvinsholm 1927, ansvarade följande järnvägsmän för posten i Charlottenlund: Ossian Dahl (1927), Erik Georg Swedberg (1927-1929), Edvin Larsson (1929-1940), C Mohlin (1940-1942), Ragnar Larsson (1942-1946), Arne Manfred Grönvall (1946-1953), Hugo Vilhelm Wiktorsson (1953-1958) och Curt Hgo Persson (1958-1967).

Med 1958 års ingång ändrades poststationens namn till Skånes Charlottenlund. Ändringen motiverades av att post till Charlottenlund i Danmark ofta sorterades till den svenska orten med samma namn och vice versa. Vid handläggningen av ärendet tjänstgjorde jag på postdirektionen i Malmö. Jag erinrar mig att viss tveksamhet rådde om poststyrelsen skulle kunna acceptera ett så långt namn som föreslogs. Man befarade att det var svårt att få in så många bokstäver i datumstämpeln, men det visade sig inte bereda några problem.

Stämpeln med det långa namnet användes nära nog under tio år. Poststationen ersattes med lantbrevbärning från Ystad den 1 oktober 1967. Karl Erik Ohlsson vikarierade som poststationsföreståndare under den sista tiden.

#### RYNGE

Sommaren 1896 uppfördes en stationsbyggnad mellan Marsvinsholms och Rydsgårds järnvägsstationer. Poststyrelsen hade på förfrågan från Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen förklarat sig inte ha något emot att den benämndes Ryнге. Det var däremot tveksamt om en poststation skulle inrättas i järnvägsstationen och poststationsföreståndaren i Marsvinsholm ansåg den "alldeles obehövlig". Däremot ansåg postmästaren i Ystad att en poststation borde inrättas, liksom järnvägsbolaget. På detta tog postinspektionen i Malmö fasta och efter dess framställning beslöt poststyrelsen att poststationen skulle öppnas den 1 november 1896.

Valfrid Lang, som utnämns till stationsinspektor, blev därmed också ansvarig för posten. Han följdes i oktober 1908 av Olof Jönsson, som 20 år senare befordrades till stins i Rydsgård. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för posten i Ryнге: Henning Ahlqvist (1928-1935), Per Persson (1935-1946), Nils Reinhold Jönsson (1946-1952), Evert Axel Alfred Andersson (1952-1954) och Anders Malmqvist (1954-1965). Poststationen ersattes med lantbrevbärning från Rydsgård den 1 juni 1965.

## 1896. CIRKULÄR. N<sup>R</sup> XLIV.

(XXVIII. Tilldelas jemväl poststationerna.)

74.

### Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 1 nästinstundande november öppnas poststation vid *Hagalund*, i närheten af Hagalunds trafikstation & jernvägslinien Stockholm—Upsala, inom Stockholms län, vid den & jernvägslinien Nässjö—Oscarshamn belägna trafikstationen *Vallnäs* inom Jönköpings län, vid den & jernvägslinien Malmö—Ystad belägna trafikstationen *Ryнге* inom Malmöhus län, i *Murum* inom Elfsborgs län, i *Likenäs* och i *Sysslebäck* inom Vermlands län, vid *Johannisberg*, i närheten af Johannisbergs trafikstation & jernvägslinien Änge—Sundsvall, inom Västernorrlands län samt i *Kamlunge* inom Norrbottens län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 23 oktober 1896.

F. H. SCHLYTERN.

Albert Boström.