

Erik Lindgren

# Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg och anslutningar i Tyngelsjö och Vellinge



R-C

EX. B

POSTMUSEUM  
16FEBI394

### Förord

I postarkiven har jag bara funnit ett fåtal skrivelser som berör kontakterna mellan posten och järnvägsbolaget vid järnvägens framväxt. Dem har jag delvis utnyttjat för redovisning i det följande inledningskapitlet. I de därefter följande avsnitten lämnas för varje station uppgifter i vad gäller samröre med postverket. Varje ort presenteras i den ordning den kommer vid en tänkt resa söderut med avstickare från Tygelsjö resp Vellinge. Dessutom berörs några lantpoststationer i relativ närhet till järnvägarna.

Det är inte fråga om att beskriva postens utveckling i sin helhet på de olika orterna. Det blir i stället exempel på händelser av varierande slag på en och annan plats, händelser som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. I flertalet fall har jag inskränkt mig till att redovisa tidpunkter för tillkomst och avveckling jämte uppgifter på föreståndarnas namn, om jag lyckats få fram dem. Ofta vilade ansvaret på järnvägsstationens föreståndare men postsysslan sköttes av biträden, vars namn inte anges i postala handlingar. I min följande framställning får man sålunda inte veta vilka som i verkligheten fullgjort postgöromålen, men väl vilka som haft ansvaret för dem. Vid arkivstudier i Stockholm under sena kvällar på mitten av 1970-talet gjorde jag anteckningar om inte blott lantpoststationsföreståndarnas utan även järnvägspoststationsföreståndarnas namn fram till tiden för första världskriget, uppgifter som jag senare kunnat komplettera i viss mån fram till 1960-talet.

För läsarnas synpunkter på häftet är jag tacksam. Växjö i januari 1994.

Erik Lindgren



Förlagan till detta häfte har skrivits med ACER ordbehandlare och genom kopiering tillverkats i 20 nummerade exemplar, av vilka detta häfte fått nr 2.

J(almö-Trelleborg.

(S. D.)

(Från den 28 april 1855d.)

Br. N° 1.	LXV. N° 3.	1) n. Br. N° 5		Ueuna spalt läses nedifrån och uppåt.	
8,16	1, u	7,1	J(almö	7,15	6,14
8,,1	t, n	1, 0	V(älvid	7,19	6,18
854	2,31	7,51	T(älh/3-0	7,6	6,5
9,,	2,41	8,4	l(t)A+oprng, ...	6,58	5,57
9, u	a,,	8,14	l(11d)11g	6,10	5,47
9, H	3, ui	8,25		6,37	5,38
9, 11	3,50	8,36	SA-öfr	6,26	5,21
9,50	3, 0	8,50	T(rellbulU-	6,10	5,5
				N:r 2.	N:r 4.
				Ek. Br. LXV.	Br. LXV.

1) Med 11, H nr 2 och bofordru karterail poll t'adaat nit'lan Trelleborg och J(almö, br'djetnie mej J(eva h; roed ticet 01 1 fortht'fu tidniujar i ,i,1a till öfri,a post,rn,ult,n i liaun.

911-94

## Inledning

Malmö-Trelleborgs järnväg (MTJ) byggdes under åren 1884-1886 efter i april 1884 erhållen koncession och öppnades på sträckan Södervärn-Trelleborgs nedre station för allmän trafik den 28 april 1886. På den tre kilometer långa sträckan från Malmö västra station till Södervärn fanns redan spårförbindelse genom den 12 år tidigare öppnade järnvägen Malmö-Ystad. Utmed järnvägen på sträckan fram till Trelleborg fanns så småningom utöver i Södervärn anslutningar till andra bansträckor i Tygelsjö och Vellinge. Jag har funnit anledning att i detta häfte även beröra dessa anslutande järnvägar, 4 resp 18 km långa. De öppnades för allmän trafik den 26 oktober 1898 resp den 21 oktober 1898.

Postens engagemang i den nya järnvägen föranledde som vanligt åtskillig skriftväxling. Något av denna speglas i de följande avsnitten om respektive stationer, medan andra delar återges här. Den 3 augusti 1885 hemställde postinspektör Hugo Winroth hos poststyrelsen om "att två kupéer av minst 7 men ej uppgående till 10 kubikmeter måtte inredas för postbefordringen" och att ersättningen till järnvägsbolaget skulle utgå med 12,5 öre per trafikerad kilometer. Han utbad sig också poststyrelsens uppdrag att till bolaget överlämna en ritning över inredning av postkupéerna samt föreslog att poststationer skulle öppnas i Vintrie, Tygelsjö, Hököpinge, Vellinge, Håslöv och Skegrie.

I brevet den 3 augusti 1885 berörde Winroth också ersättningsfrågan till de olika platscheferna och anförde "att de föreståndare, vilka komma att hava besväret och ansvaret med sidoposters expedierande, böra komma i åtnjutande av något högre arvode, och får postinspektionen, med hänsyn härtill, och då densamma antagit, att från Vellinge poststation skulle komma att anknyta sig posten till Skanör, ödmjukast föreslå, att den blivande poststationsföreståndaren i Vellinge måtte tillerkännas 300 kronor i årligt arvode samt de övriga 240 kronor per år".

Winroth berörde också det faktum att "postexpedieringen å sagde bana torde påkalla omregleringar av åtskilliga landsvägspostlinjer, såsom att kärrposten Malmö - Skanör indrages och utbytes mot en postlinje Vellinge - Skanör - - - och

att lantbrevbäringslinjen Tygelsjö-Svedala indrages och ersättes med dylik postföring mellan Svedala och Lilla Månstorp...."

Bibanorna från Tygelsjö resp Vellinge kom också att utnyttjas för postbefordran. Den förstnämnda medförde tillkomsten av en ny poststation medan bibanan från Vellinge gav upphov till flera. I avsnitt med berörda orters namn lämnas uppgifter om tillkomst och avveckling för dessa poststationer.

## Södervärn (i Malmö stad)

I sin delredovisning till poststyrelsen den 3 augusti 1885 av åtgärder att vidta i anslutning till att järnvägen Malmö-Trelleborg skulle tas i bruk för posttrafik skrev postinspektör Hugo Winroth i Malmö bland annat att "postinspektionen ansett att, med beslut om poststations inrättande vid blivande järnvägsstationen i Södra Förstaden i Malmö i varje fall torde böra tills vidare anstå".

Som en av flera förändringar vid 1893 års omorganisation av postverkets distriktsorganisation blev Winroth postdirektör vid postkontoret i Malmö och dess förvaltningsområde. Han skrev i ett brev till poststyrelsen den 4 augusti 1893 bl a följande:

"I utkanten av staden således inom dess gräns, varest Malmö-Trelleborgs järnväg tillstöter Malmö-Ystads järnväg befinner sig en järnvägsstation benämnd Södervärn. Vid flera tillfällen har för undertecknad av korrespondenter, boende i närheten av berörde järnvägsstation, framhållits önskvärdheten därav att med densamma förenades poststation.

Vid den undersökning, som i anledning därav av mig anställdes, har visat sig att om ock ej förhållandena kunna anses för närvarande motivera inrättande av poststation, det dock måste betraktas som i hög grad påkallat, att en brevlåda uppsättes å järnvägsstationen därstädes, som av stationsföreståndaren å platsen skulle tömmas fem minuter före varje postförande tågs avgång från järnvägsstationen, varefter sagde föreståndare skulle ombestyra att berörde försändelser blevo avlämnade till vederbörande postkupé eller i förekommande fall utsorterade i de med tågen följande insatsbrevlådor".

Det fanns sannerligen inte mycket av delegering på den tiden, eftersom en postdirektör måste kommunicera med poststyrelsen om ett till synes så bagatellartat ärende som en brevlåda. Men i fortsättningen av det långa brevet förklarar sig Winroth också vilja avtala med stationsinspektoren Carl Gustaf Landgren om att tömma brevlådan samt anta honom till frankoteckensförsäljare. Därmed var första steget taget och efter ytterligare skriftväxling beslöt poststyrelsen den 30 augusti 1893 att godkänna förslagskontraktet med Carl Gustaf Landgren för tillämpning från den 1 september. Beslutet telegraferades till postkontoret i Malmö.

Korrespondenterna i trakten av Södervärn önskade mer än så. Den 9 juli 1894 daterades ett brev till poststyrelsen, undertecknat av många personer som önskade en poststation i Södervärns järnvägsstation. Överst bland de många hade major Robert Södermark tecknat sig och bland företagsunderskrifter fanns Malmö Choklad- & Konfekt-Fabriks AB, Engelska Svin-slakteriet, Malmö Yllemattfabrik, Bryggeriaktiebolaget Stenbocken och Malmö Spårvägs Aktiebolag. Ur deras motivering för en poststation citeras:

## Södervärn (i Malmö stad)

### Inledning

Malmö-Trelleborgs järnväg (MTJ) byggdes under åren 1884-1886 efter i april 1884 erhållen koncession och öppnades på sträckan Södervärn-Trelleborgs nedre station för allmän trafik den 28 april 1886. På den tre kilometer långa sträckan från Malmö västra station till Södervärn fanns redan spårförbindelse genom den 12 år tidigare öppnade järnvägen Malmö-Ystad. Utmed järnvägen på sträckan fram till Trelleborg fanns så småningom utöver i Södervärn anslutningar till andra bansträckor i Tygelsjö och Vellinge. Jag har funnit anledning att i detta häfte även beröra dessa anslutande järnvägar, 4 resp 18 km långa. De öppnades för allmän trafik den 26 oktober 1898 resp den 21 oktober 1898.

Postens engagemang i den nya järnvägen föranledde som vanligt åtskillig skriftväxling. Något av denna speglas i de följande avsnitten om respektive stationer, medan andra delar återges här. Den 3 augusti 1885 hemställde postinspektör Hugo Winroth hos poststyrelsen om "att två kupeer av minst 7 men ej uppgående till 10 kubikmeter måtte inredas för postbefordring" och att ersättningen till järnvägsbolaget skulle utgå med 12,5 öre per trafikerad kilometer. Han utbad sig också poststyrelsens uppdrag att till bolaget överlämna en ritning över inredning av postkupeerna samt föreslog att poststationer skulle öppnas i Vintrie, Tygelsjö, Hököpinge, Vellinge, Håslöv och Skegrie.

I brevet den 3 augusti 1885 berörde Winroth också ersättningsfrågan till de olika platscheferna och anförde "att de föreståndare, vilka komma att hava besvaret och ansvaret med sidoposters expedierande, bära komma i åtnjutande av något högre arvode, och får postinspektionen, med hänsyn till, och då densamma antagit, att från Vellinge poststation skulle komma att anknyta sig posten till Skanör, ödmjukast föreslå, att den blivande poststationsföreståndaren i Vellinge måtte tillerkännas 300 kronor i årligt arvode samt de övriga 240 kronor per år".

Winroth berörde också det faktum att "postexpedieringen å sagde bana torde påkalla omregleringar av tillskilliga landsvägspostlinjer, såsom att kullrposten Malmö - Skanör indrages och utbytes mot en postlinje Vellinge - Skanör - - - och att antbrevbaringslinjen Tygelsjö-Sveda/a indrages och ersättes med dylik postföring mellan Svedala och Lilla Mt.Jnstorp...."

Bibanorna från Tygelsjö resp Vellinge kom också att utnyttjas för postbefordran. Den förstnämnda medförde tillkomsten av en ny poststation medan bibanan från Vellinge gav upphov till flera. I avsnitt med berörda orters namn lämnas uppgifter om tillkomst och avveckling för dessa poststationer.

I sin delredovisning till poststyrelsen den 3 augusti 1885 av åtgärder att vidta i anslutning till att järnvägen Malmö-Trelleborg skulle tas i bruk för posttrafik skrev postinspektör Hugo Winroth i Malmö bland annat att "postinspektionen ansett att, med beslut om poststations inrättande vid blivande järnvägsstationen i Södra Förstaden i Malmö i varje fall torde bära tills vidare anställd".

Som en av flera förändringar vid 1893 års omorganisation av postverkets distriktsorganisation blev Winroth postdirektör vid postkontoret i Malmö och dess förvaltningsområde. Han skrev i ett brev till poststyrelsen den 4 augusti 1893 bl a följande:

"I utkanten av staden således inom dess gräns, varest Malmö-Trelleborgs järnväg tillstöter Malmö-Ystads järnväg befinner sig en järnvägsstation benämnd Södervärn. Vid flera tillfällen har för undertecknad av korrespondenter, boende i närheten av berörde järnvägsstation, framhållits önskvärdheten därav att med densamma förenades poststation.

Vid den undersökning, som i anledning därav av mig anställdes, har visat sig att om ock ej förhållandena kunna anses för närvarande motivera inrättande av poststation, det dock måste betraktas som i hög grad påkallat, att en brevlåda uppsättes å järnvägsstationen dnr stades, som av stationsföreståndaren å platsen skulle tömmas fem minuter före varje postförande tågs avgång från järnvägsstationen, varefter sagde föreståndaren skulle ombestyras att berörde försände/ser blevo avlämnade till vederbörande postkupe eller i förekommande fall utsorterade i de med tågen följande insatsbrevlådor".

Det fanns sannerligen inte mycket av delegering på den tiden, eftersom en postdirektör måste kommunicera med poststyrelsen om ett till synes så bagatellartat ärende som en brevlåda. Men i fortsättningen av det långa brevet förklarar sig Winroth också vilja avtala med stationsinspektoren Carl Gustaf Landgren om att tömma brevlådan samt anta honom till frankoteckensförsäljare. Därmed var första steget taget och efter ytterligare skriftväxling beslöt poststyrelsen den 30 augusti 1893 att godkänna förslagskontraktet med Carl Gustaf Landgren för tillämpning från den 1 september. Beslutet telegraferades till postkontoret i Malmö.

Korrespondenterna i trakten av Södervärn önskade mer än så. Den 9 juli 1894 daterades ett brev till poststyrelsen, undertecknat av många personer som önskade en poststation i Södervärns järnvägsstation. Överst bland de många hade major Robert Södermark tecknat sig och bland företagsunderskrifter fanns Malmö Choklad- & Konfekt-Fabriks AB, Engelska Svin- & slakteriet, Malmö Yllemattfabrik, Bryggeriaktiebolaget Stenbocken och Malmö Spårvägs Aktiebolag. Ur deras motivering för en poststation citeras:

"Förekommade försändelser komma oss genom vederbörande brevbärare sentidigt tillhanda, såsom bevis varpå torde få framhållas, att breven ej komma de i denna stadsdel postkontoret närmast boende till handa, förrän 3 à 4 timmar efter postförande tågs ankomst till Malmö. Också inhändigas brev i allmänhet så sent, att de ofta ej kunna på av avsändaren påräknad tid besvaras."

I ett långt brev redovisade Hugo Winroth det nu något komplicerade ärendet för poststyrelsen den 26 juli 1894. Han fann det vara "en tvingande nödvändighet att, för såvida brevbärareantalet i Malmö ej skall ökas, inskränka brevbäringen till stadens planlagda område".

Men nu förhöll det sig så att personer som bodde utom stadens planlagda områden redan blivit vanda att få sin post genom brevbärare. Olägenheten för dem att mista brevbäringen "torde dock kunna avhjälpas på ett för postverket föga kostsamt och för vederbörande korrespondenter i allmänhet fullt tillfredsställande sätt, om med järnvägsstationerna i Södervärn, tillhörig Malmö-Ystads järnväg och i Östervärn, tillhörig Malmö-Tomelilla järnväg, förenades poststationer. - - - Långt flera korrespondenter, än som skulle gå i mistning av fördelen att få sina försändelser utburna genom brevbärare, skulle emellertid komma att få fördel av ide ifrågasatta nya poststationerna, särskilt vad beträffar poststationen i Södervärn, av vilken samhällen, benämnda Borrebacka och Sofielund, skulle komma att begagna sig".

Sedan Winroth också redovisat de ekonomiska aspekterna beslöt poststyrelsen den 30 juli 1894 att de önskade poststationerna skulle få öppnas den 1 oktober 1894. Carl Gustaf Landgren fick frånträda sitt kontrakt som gav honom 60 kr om året för bestyret med brevlådan och teckna ett nytt, avseende 180 kr som poststationsföreståndare. I det beloppet ingick ersättning för brevlådsbestyren. I ett senare beslut ingick den naturliga åtgärden att poststationen i Södervärn skulle "träda i direkt utväxling med pkxp:na 30 och 33 på linjen Malmö-Ystad samt pkxp 65 på linjen Malmö-Trelleborg-Klagstorp".

Landgrens årsarvode för själva postsysslan höjdes etappvis, t ex till 360 kr räknat från den 1 september 1897 och genom 1903 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för de förenade post- och järnvägsstationerna till 600 kr. Poststationen blev emellertid inte så gammal, för med omorganisation av poststationsnätet i Malmö drogs den in med oktober månads utgång 1909.

1898-12-01-1961-12-31  
=Malmö 25 - 1990-09-29

## Kulladal (i Malmö stad)

Någon järnvägsstation blev inte anlagd i Kulladal men väl en hållplats. Det var i allmänhet inte möjligt att inrätta någon poststation vid hållplatser då dessa oftast inte hade någon personal utöver någon banvakt som på grund

av sitt arbete inte kunde svara för postärenden. Men det fanns åtskilliga korrespondenter i området med behov av postgång. Sålunda skrev i april 1896 till poststyrelsen skolläraren Sven Lindroth och trädgårdsmästaren Olof Rosengren tillsammans med många andra petitionärer i Fosie och Hindby och bad att "en lantbrevbärare måtte anställas för nämnda område, eller västra delen av Fosie by samt no. 1 och no. 6 Hindby".

Brevet var visserligen adresserat till poststyrelsen, men det lämnades in till postkontoret i Malmö, där man tog god tid på sig. Först den 10 november 1898 överlämnade postdirektör Hugo Winroth brevet till poststyrelsen "med vördsam hemställan, att berörda framställning ej måtte till någon Kungl. Styrelsens åtgärd föranleda".

Så långt låter det inte något vidare bra för sökandena, men den följande texten i postdirektörens brev hade följande lydelse.

"Vid i ärendet företagna undersökningar har nämligen visat sig, att vederbörande korrespondenters intressen bleve i postalt hänseende tillräckligt och bättre tillgodosedda, om poststation inrättades vid Fosie hållplats, varom jag samtidigt härmed gjort framställning till Kongl. Styrelsen.

Orsaken till att förstberörda framställning ej förut insänts till Kungl. Styrelsen är att söka däri, att frågan om anordnande av nämnda lantbrevbäring ansetts stå i så nära samband med det redan vid tiden för petitionens avgivande påtänkta inrättandet av station vid Fosie hållplats samt anordnande av poststation i Fosieby å den tilltänkta järnvägslinjen Malmö-Kontinenten, att petitionen ansetts ej kunna från min sida slutbehandlas förr än dessa frågor på ett eller annat sätt erhållit sin lösning".

Winroth hade fem månader innan han skrev det citerade brevet till poststyrelsen fått det brev som återges här

Malmö-Trelleborgs och Trelleborg-Rydals  
Jernväg.  
TRAFIK-CHEFEN.

Inkom till  
POSTKONTORET I MÄLMÖ  
den 9 JUN 98  
D-Nr. 36

Till  
Herr Postdirektören i  
Malmö  
Med respektfulla hälsningar  
Hugo Winroth

Med förhoppning om att fullständigt  
station kan komma att anläggas vid Fosie hållplats  
i Malmö-Trelleborgs järnväg, har jag härmed ären  
anträtt, att poststation inrättades vid Fosie hållplats,  
då stationen biför färdig, och berättas detta  
inträffa omkring den 15 in. Augusti eller 1  
September i Malmö, den 7 juni 1898

Hugo Winroth

Efter fortsatt korrespondens med järnvägsbolaget fick postdirektören veta att den blivande stationen vid Fosie hållplats skulle benämnas Kulladal och beräknas bli färdig den 1 december 1898. Knappt två månader dessförinnan hade den s k kontinentjärnvägen mellan Malmö och Trelleborg öppnats för trafik den 5 oktober 1898 (posthistorisk skriftserie nr 224). I ärendet skrev Hugo Winroth den 10 november 1898 bland annat följande.

*"Ehuru väl berörda hållplats ej är synnerligen långt avlägsen från den nyinrättade poststationen i Fosieby, (vid kontinentbanan) får, sedan jag å tjänsteresa övertygat mig om, att trakten omkring hållplatsen, de s k Borrebackar, är mycket tätt bebyggd, ävensom att behovet för den kring hållplatsen liggande nejen att erhålla poststation kan anses stort, liksom detta mål varit länge efterlängtat och varit en av de bidragande orsaker till att hållplatsen blivit förändrad till station, undertecknad härmed vördsamt tillstyrka bifall till den gjorda framställningen".*

Poststyrelsen beslöt i enlighet med framställningen och poststationen med namnet Kulladal öppnades den 1 december 1898. Stationsföreståndaren Gotthard Reinhold Hansson fick ansvar för posten med 120 kr i årsarvode för själva postgöromålen. Det steg i etapper, till 240 kr den 1 december 1900 och till 300 kr den 1 mars 1902 samt genom följande års reglering till 360 kr. Hansson avled den 1 maj 1915 och därefter ansvarade Gustaf Henning Holmqvist för posten i Kulladal till och med mars 1931. Då skildes post och järnväg åt och på 150 meters avstånd från järnvägsstationen öppnades en lantpoststation med samma namn.

Fröken Ellen Tomasine Tuveson med fem års erfarenhet från arbete som poststationsföreståndare i Järrestad fick nu ta ansvar för poststationen i Kulladal. Utvecklingen av poströrelsen blev positiv och den 1 mars 1947 fick hon uppleva att poststationen klassificerades som postexpedition. Hon fick därmed löneplansanställning och titeln "stationsmästare". Andra fick ta vid efter henne, t ex Bertil Dahlqvist, och i 1970-talet generella organisation började postexpeditionen kallas postkontor, innan detta drogs in med september månads utgång 1990.

1886-04-28--1987-03-08  
=Bunkeflostrand därefter

## Vintrie (Bunkeflo socken)

Den nordligaste förenade post- och järnvägsstation som öppnades samtidigt med att järnvägen togs i bruk för allmän trafik var den med namnet Vintrie. Stationsföreståndaren Anders Mårtensson Ljungqvist blev ansvarig för postgöromålen med 230 kr i årsarvode. Detta höjdes 1896 till 300 kr och genom 1902 och 1903 års regleringar till 360 resp 420 kr. Kontorsbiträdet Anders Ljungström tog över efter Ljungqvist den 1 april 1913 men förflyttades i oktober 1915 till Hököpinge. Då tog Herman Fabian Heinel över postansvaret i Vintrie.

Efter drygt tio år förflyttades denne i oktober 1936 till Skivarp, varefter

följande ordinarie järnvägsmän hade ansvar för posten i Vintrie: Johan Albert Wehlin (1936-1937), Tage Bernhard Holmberg (1937-1938), Gustaf Henning Holmqvist (1938-1940), Hugo Charles Andersson (1940-1946), J A Wehlin (1946-1948) och Sven Anton Ingemar Silvhage (1948-1962).

Sedan den sistnämnde förflyttats till Örtofta den 1 oktober 1962, uppehölls befattningen på vakans av kontoristen Karl Axel Nilsson till dess post och järnväg skildes åt den 1 mars 1965. Poststationen flyttades då med bibehållet namn till Bunkeflostrand, där nya lokaler togs i bruk i postområdets egentliga tätbebyggelse. Där infördes s k villabrevbäring medan övriga postkunder med postadress Vintrie fick den redan tidigare befintliga lantbrevbäringen utsträckt, så att alla kunde dra förmån av denna i bostadens närhet.

Poststationen höjdes i samband med skilsmässan från järnvägen till postexpedition. Chef blev Folke Persson med titeln stationsmästare. Det följande decenniets rivande utveckling med bland annat ändrad terminologi medförde att postexpeditionen kallades lokalpostkontor 1977. Prefixet lokal togs bort med 1986 års ingång och den 9 mars 1987 ändrades postkontorets namn till **Bunkeflostrand**. Marianne Karlberg fick ta över ansvaret för service till ca 2000 hushåll med postadress Bunkeflostrand, d v s i huvudsak de i Bunkeflo, Naffentorp, Skumparp, Strandhem, Vintrie och Ängslätt.

1908-02-01--1963-05-31

## Västra Klagstorp (Bunkeflo socken)

Tre kilometer söder om Vintrie kommer vi på vår tänkta färd utmed järnvägen till stationen med namnet Västra Klagstorp. Den fanns inte när tågen började gå 1866 utan byggdes först ett tjugotal år senare. I ett brev till trafikchefen C von Essen den 18 september 1907, underskrivet av ett stort antal petitionärer, anhöll dessa att *"Herr trafikchefen ville, vad på Herr Trafikchefen beror, ordna om att den nyanlagda järnvägsstationen även måtte bliva upplåten till poststation, och detta helst fortast möjligt"*.

Det därpå följande brevet från järnvägsbolaget till poststyrelsen remitterades till postinspektionen i Malmö. Därifrån hänvisades vid återsändandet till poststyrelsen till ett bifogat svar från postdirektören i Malmö. I detta höll denne före att den önskade poststationen *"onekligen kommer att för ett jämförelsevis stort antal personer skapa beaktansvärda fördelar, vilka också av berörda korrespondenter på det livligaste eftersträvas"*. Han ville emellertid inte förneka att hans tillstyrkan *"skett med en viss tvekan, icke därför att jag ej ansett den ifrågasatta poststationen kunna försvara sin plats, men därför att det i allmänhet möjligen skulle kunna sättas i fråga,*

huruvida inför de stegrade anspråken på förhöjda arvoden från resp järnvägspoststationsföreståndare, det kan från finansiell synpunkt anses för Postverket klokt att inrätta poststation vid varje järnvägsstation, som anläggas, även om denna skulle befinna sig på jämförelsevis kort avstånd från förut befintlig förenad post- och järnvägsstation, och således något mera oundgängligt behov av den nya poststationens inrättande icke kan anses förefinnas".

Detta var ett omständligt sätt att redovisa den synpunkten men jag har ansett det vara av visst intresse att citera det, inte bara för sakfrågan utan också för att visa hur kanslispenskan dröjde sig länge kvar, särskilt i skrivelser från äldre tjänstemän. Winroth kom också in på namnfrågan och framhöll att namnet "Västra Klagstorp hade ur postal synpunkt kunnat vara lyckligare valt, då inom Malmö postdistrikt redan finnes en poststation benämnd Klagstorp".

Till detta tog poststyrelsen inte någon hänsyn utan beslöt att den nya poststationen skulle öppnas den 1 februari 1908 med namnet Västra Klagstorp. Axel Ludvig Carlsson blev ansvarig för postgörömlen. Han fick vara med om att introducera nymodigheten "lådbrevbäring" på en framställning hösten 1912 från Västra Klagstorps kommun. Enligt ett kungligt brev till poststyrelsen den 22 mars 1912 kunde sådan utdelning medges på vissa betingelser. Det var på sätt och viss en förenklad form av den lokalbrevbäring, som blivit införd efter ett kungligt brev den 9 november 1861, vilken bl a av ekonomiska skäl inte kunde anordnas i önskvärd utsträckning.

Poststyrelsen beslöt den 13 december 1912 att lådbrevbäring med 1913 års ingång skulle "besörjas sex gånger i veckan å en linje Västra Klagstorps poststation - n:r 32, 5, 6 och 12 Västra Klagstorp - Västra Klagstorps boställe - Vägkorsningen (Tygelsjövägen-Lockarpsvägen) - n:r 1 och 28 Västra Klagstorp - Vingrensro - Erlandsro - Stamgård - n:r 4, 10 och 7 Västra Klagstorp - Västra Klagstorps poststation".

Så detaljerat var beslutet från högsta instans (diarienummer I b 2475:1912) Denna linje i ett av pionjärområdena för lådbrevbäring har i modern tid inrangerats i lantbrevbäringen.

Järnvägsmannen och poststationsföreståndaren Axel Ludvig Carlsson fick förflyttning till Tygelsjö 1932 och följdes av Johan Albert Wehlin (1932-1936) och Erik Olof Robert Månsson (1936-1954). Efter honom hade platsvakten Selma Månsson ansvar för postservice i Västra Klagstorp från och med april 1954 till och med maj 1963. Poststationen ersattes den 1 juni 1963 med lantbrevbäringslinjen Tygelsjö - Västra Klagstorp.

## Tygelsjö (Bunkeflo socken)

Det var ingalunda ett helt outvecklat postnät som den nya järnvägen drogs genom. Sålunda fanns sedan 1875 års ingång en poststation i Tygelsjö utmed kärrepostlinjen mellan Malmö och Skanör. Då fick Tygelsjö post fyra gånger i veckan enligt denna tidtabell, vilken också återger sidoposten från två platser utmed kärrepostlinjen, nämligen gångposterna från Fosie till Sallerup och från Vellinge till Södra Håslöv.

Malmö—Skanör. (Från den 17 maj 1875).								
—	12	midd.	0,3	Malmö postkontor .....	M. F.	12	—	midd.
2,20	12,30	e. m.	0,3	Fosie poststation .....	M. F.	11,30	11,40	f. m.
2,50	1,0	e. m.	1,0	Tygelsjö poststation .....	M. F.	11,0	11,10	f. m.
2,30	2,45	e. m.	1,5	Hvellinge poststation .....	M. F.	9,15	9,30	f. m.
5,0	—	e. m.	3,1	Skanörs poststation .....	M. F.	—	7,0	f. m.
Fosie—Sallerup. (Gläppost.) (Från den 18 maj 1875)								
—	1,0	e. m.	0,3	Fosie poststation .....	L. T.	10,0	—	f. m.
1,45	2,0	e. m.	0,1	Hindby poststation .....	L. T.	8,0	9,15	f. m.
				Westra Skredinge. Husie.				
4,0	—	e. m.	1,0	Sallerups poststation .....	L. T.	—	6,0	f. m.
Hvellinge—Södra Håslöv. (Gläppost.) (Från den 17 maj 1875).								
—	3	e. m.	0,3	Hvellinge poststation .....	M. F.	8,45	—	f. m.
3,45	—	e. m.	—	Södra Håslöfs poststation...	M. F.	—	8	f. m.

Enligt poststyrelsens beslut den 24 december 1874 hade skolläraren Olof Petersson antagits till föreståndare för poststationen i Tygelsjö med 200 kr i årsarvode. Ett cirkulär från poststyrelsen den 27 september 1875 uppdrog åt postförvaltarna att meddela uppgift på resultatet vid de minst lönsamma poststationerna. Enligt svar från postkontoret i Malmö den 12 februari 1876 hörde Fosie, Tygelsjö, Södra Håslöv och Skegrie till dem. Där hade "postuppbörden under förlidet år ej betäckt de till föreståndarna utgående arvodena". Därför ansåg postmästare B H P D Kjellman att poststationen kunde dras in. Den tjänstebrevsberättigade skulle i stället utnyttja lösväska som kunde utväxlas med postkontoret i Malmö eller poststationen i Skytts Vellinge, "båda ställena belägna på 3/4 mils avstånd därifrån".

Den föreslagna indragningen blev emellertid inte av och poststationen fick även vara kvar när lantbrevbäring infördes ett par år senare. Den gången var det landskansliet i Malmö som bromsade. I ett brev till poststyrelsen den 8 april 1878 skrevs därifrån bland annat:

"Vad angår förslaget att utsträcka postföringen å linjen Malmö-Skanör, 3,1

mil, till tre turer i veckan, därvid Fosie och Tygelsjö stationer ansetts kunna indragas tillika med postiljonsbeskickningen å linjen, så har Tygelsjö ansetts böra bibehållas; för den folkrika trakt som posten genomfar vore det enligt Landshövdingeämbetets mening nödigt att utsträcka postgången till tre turer. Under nuvarande förhållanden råder ett, såsom det synes, icke oberättigat missnöje med postgången, vars bristfällighet enskilda korrespondenter i Tygelsjö, Vellinge och Gässie samt ända ned i Håslöv sökt avhjälpa genom att hålla postbud å Malmö postkontor å dagar då posten icke går".

Det var inte precis bäddat för någon indragning i Tygelsjö då, men med järnvägens tillkomst drogs lantpoststationen in. Inventarierna flyttades till järnvägsstationen den 28 april 1886 och stationsföreståndaren Hans Larsson Stahre fick ta över ansvaret för postgöromålen med 240 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete. Från Tygelsjö utgick en lantbrevbäring till Svedala, vilken drogs in vid tågstarten. Den ersattes med lantbrevbäring mellan Svedala och Lilla Månstorp. Postinspektör Winroths förslag att i detta sammanhang dra in lantpoststationen Lilla Månstorp genomfördes inte, men däremot tolv år senare, då den ersattes med en förenad post och järnvägsstation vid Kontinentbanan. Namnet Månstorp byttes ut mot namnet Jordholmen (posthistorisk skriftserie nr 224).

Stationsföreståndare Stahres årsarvode i Tygelsjö höjdes efter tio år till 300 kr år 1896 och hans efterträdare den 1 september 1902 Nils Hansson Ahlström kunde glädja sig åt att 1902 års allmänna reglering resulterade i ett postarvode i Tygelsjö på 480 kr jämte 300 kr i biträdesersättning. Han efterträddes i oktober 1909 av Hans Henrik von Essen som till följd av posttrafikens positiva utveckling fick uppleva att post och järnväg skildes åt med mars månads ingång 1920.

Nu fick Hilda Elfrida Wehlin bli poststationsföreståndare i Tygelsjö, men hennes kontrakt upphörde redan den 15 november 1922. Efter en lång vakansperiod övertog Per August Cedergren poststationen formellt med september månads ingång 1923. Han hade varit postmästare i Vislanda under tio år innan postkontoret där degraderades till postexpedition (därom finns uppgifter i boken "Kommunikation i Allbo"). Cedergren avled i november 1927 och under de följande åtta åren var det hans 22 år yngre änka Anna Wilhelmina Cedergren som svarade för posten i Tygelsjö.

Den 1 oktober 1935 tog Margit Elvira Alexandra Nissen över. Vikarier fick börja anlitas i Tygelsjö efter tolv år, för fröken Nissen började i november 1947 att tjänstgöra såsom postbiträde vid olika postanstalter i Helsingborg. Under den tiden uppstod tanken på att åter förena post och järnväg i Tygelsjö. Detta berodde i första hand på att lantpoststationen var inrymd i en bristfällig lokal. Med detta som huvudmotiv hemställde postdirektionen i Malmö i ett brev till poststyrelsen den 19 juni 1948 att poststationen skulle förenas med järnvägsstationen.

På grund av reparationsarbeten i stationshuset kunde återföreningen inte genomföras förrän den 1 mars 1949, då ansvaret för postgöromålen föll på SJ:s kontorist J F Nilsson. Denne pensionerades med 1959 års utgång,

varefter följande SJ-anställda hade samma ansvar: Sven Krister Valdemar Christensson (1960-1968), Karl Axel Bjärheden (1969, jan-juli), Stig Hugo Lennart Hedblad (1969, aug-dec), Hilding Algot Manfred Larsson (1970-1971). Post och järnväg skildes åter den 1 september 1971 och nu blev Margit Elisabet Bengtsson föreståndare för lantpoststationen. Hon hade tidigare varit postbiträde och poststationsföreståndare i Lockarp och Klågerup och förordnades till stationsmästare som chefstiteln var för den postexpedition mot vilken poststationen i Tygelsjö utbyttes den 1 april 1975. Hon fick flytta in i nya lokaler i AB Eols hus ett par veckor senare med förbättrad service för de drygt 600 hushåll som berördes. Genom fortsatta rationaliseringar i närområdet har antalet ökat med närmare 300 hushåll.

1898-10-01--1990-03-30

## Klagshamn (Västra Klagstorps socken)

Styrelsen för Västra Klagstorp - Tygelsjö järnvägsaktiebolag skrev till poststyrelsen den 19 april 1898 och anmälde att järnvägen "numera anlagts samt järnvägsstation inrättats vid Västra Klagstorp". Här bör inskjutas att den poststation med namnet Västra Klagstorp som berördes i ett tidigare avsnitt i detta häfte då ännu inte hade blivit öppnad och det Västra Klagstorp som det var frågan om här, var ändstationen för den nya järnvägen från Tygelsjö. Stationen fick efter överläggningar namnet Klagshamn. De skäl som postdirektör Winroth anförde mot namnet Västra Klagstorp vid överlämning av ärendet till postinspektionen i Malmö var misstanken om risk för förväxling med poststationen Klagstorp på Börringe - Östratorps järnväg. Samma skäl åberopade postinspektionen när ärendet fördes vidare till poststyrelsen den 19 juli 1898 med förslag att en poststation skulle öppnas vid ändstationen och att den skulle kallas Klagshamn eller Klagstorps hamn. Järnvägsbolagets styrelse hade själv föreslagit detta i ett brev till postinspektionen den 14 juli 1898.

Den formella öppningsdagen för den nya poststationen, som således fick namnet Klagshamn, blev den 1 oktober 1898, men detta kan sägas ha berott på ett förhastat beslut genom desinformation. Postinspektionen i Malmö fick nämligen den 29 september 1898 här avbildade brev från järnvägsbolaget och telegraferade omedelbart in beskedet till poststyrelsen.

*Slutmed ännu underrätta, att Klagshamn Klagstorp - Tygelsjö järnväg kommer att öppnas för allmän trafik den 1 oktober nästa år.*

*En exemplar af tjänstgjörande biträdeschefen.*

*En Klagstorp - Tygelsjö järnvägsaktiebolag.*

*Myuna Stenroos*



I ett brev till poststyrelsen den 28 oktober 1898 anmälde postinspektionen att järnvägen hade öppnats för allmän trafik den 26 oktober och att järnvägen från månadens början hade låtit "verkställa postbefordringen medelst dressin". Formellt hade järnvägens stationsföreståndare Anders Olsson-Sjöberg ansvarat för posten i Klagshamn från den 1 oktober. Han avgick med pension den 1 november 1935, varefter befattningen uppehölls på vakans till dess att poststationen skildes från järnvägen med 1936 års ingång (diarienummer I b 1935:2319).

Ordinarie innehavare av lantpoststationen blev från 1936 års ingång kontorsbiträdet Karl Manfred Karlsson. Han var född 1884 och blev kvar i tjänst till och med november 1953. Nästa ordinarie poststationsföreståndare i Klagshamn blev Knut Folke Persson och från den 1 april 1964 tog Solveig Ingegärd Olsson över sedan Astrid Malmquist hade vikarierat under en övergångsperiod. Med 1975 års ingång organiserades poststationen som en s k C-postexpedition och fick med ny terminologi benämningen lokalpostkontor 1977 med prefixet lokal borttaget vid 1986 års ingång. Postkontoret drogs in med mars månads utgång 1990. I publikationen "Meddelande minnespoststämplar" presenterades ändringen på det sätt som framgår av illustrationen.

## POSTKONTORSÄNDRINGAR

### Indragningar

Fr o m 1990-04-01 dras postkontoret Helsingborg 6 in. Sistadagsstämpel kan fås på försändelser som sänds till Postkontoret, »Sistadagsstämpel», 250 06 HELSINGBORG.

Fr o m 1990-04-01 dras postkontoren Klagshamn, Klagstorp, Lund 6, Malmö 2 och Trelleborg 4 in.

Sistadagsstämpel kan erhållas på försändelser som märkts »Sistadagsstämpel» och som sänds till följande adresser:

Postkontoret  
230 43 KLAGSHAMN

Postkontoret  
230 20 KLAGSTORP

Postkontoret  
220 06 LUND

Postkontoret  
200 12 MALMÖ

## Tygelsjö—Klagshamn.

(S. D.)

(Från den 1 oktober 1998.)

Fk. Brl. Tåg 1.	Fk. Brl. Tåg 3.	Fk. Brl. Tåg 5.
8,55	3,0	6,55
9,10	3,15	7,7

Tygelsjö  
Klagshamn

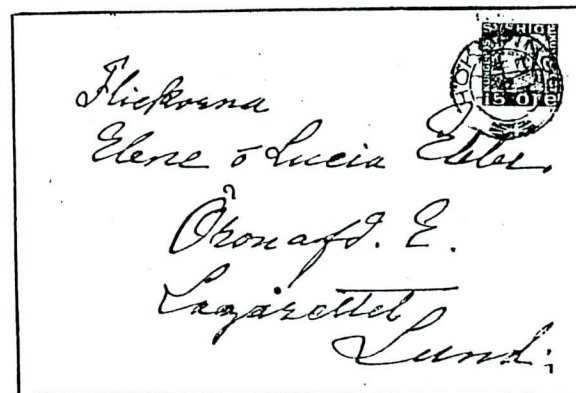
Denna spalt läses nedifrån  
och uppåt.

7,35	2,40	6,25
7,23	2,25	6,10
Tåg 2. Fk. Brl.	Tåg 4. Fk. Brl.	Tåg 6. Fk. Brl.

## Hököpinge (Hököpinge socken)

I Hököpinge fungerade enligt kommunalstämmans beslut den 17 december 1876 skolläraren L Guldstrand som kommunombud under tiden närmast efter att lantbrevbäring hade anordnats dit 1879. Någon lantpoststation hade det inte blivit tal om i samband med organisationen vid kronobrevbäringens upphörande. Men relativt snart fick Hököpinge kompensation genom att en förenad post- och järnvägsstation öppnades den 28 april 1886. Nils Pehrsson fick ansvaret för posten. Han förblev på samma plats till avgången ur tjänst den 31 januari 1915. Som vikarie fungerade därefter kontorsbiträdet Johan Albert Wehlin till och med september, varefter Anders Ljungström tog över med erfarenhet av motsvarande arbete i Vintrie. I Hököpinge blev han nära nog 30 år och pensionerades från september 1945. Då övertog Otto Waldemar Lindsjö ansvaret, redan 60 år gammal. Efter dennes pensionering tog S G Jönsson över den 1 oktober 1948, men även han var till åren kommen och följdes den 1 februari 1953 av Karl Emil Harry Svensson. Denne fick förflyttning till Ljungbyhed i april 1954 och befattningen var vakant under tre månader till dess att Evert Axel Alfred Andersson kom från Ryngge den 1 juli för att stanna till och med april 1957, då han fick förflyttning till Energyda. Ännu en period fick vikarier sköta både post och järnväg i Hököpinge till dess stationens siste ordinarie innehavare utnämndes per den 1 september 1957. Det var Olof Waldemar Nord. Han förflyttades till Örkelljunga den 1 oktober 1965 och nu tillsattes inte någon mer ordinarie befattningshavare. Postservicen uppehölls ändå till och med februari 1967, varefter poststationen drogs in. Ersättningen blev lantbrevbäring från Vellinge.

Till avdelningen kuriosar har man hänfört poststationen i Hököpinge på grund av att där stämplades i november 1934 ett brev till Elene och Lucia Ebbe på Lunds lasarett, vilket kom fram till örönkliniken i Lund i början av november 1990. Enligt uppgifter i pressen skulle brevet tas med i Guinness Rekordbok som ett rekord för långsam postgång. En tidningsartikel ledde till att den ena av de två mottagarna, Lucia Ebbe-Kloch i Torna-Hällestad, kunde få ta emot brevet 56 år efter att det skickats till henne och system.



Hvellinge 1875-01-01--1875-12-31  
Skytts Hvellinge 1876-01-01--1886-04-27  
(H)Vellinge 1886-04-28--1973-05-30  
Vellinge 1 1973-06-01--1990-03-31  
därefter utan tilläggsiffra

## Vellinge (Vellinge socken)

Med handlanden Anders Hansson som föreståndare öppnades med 1875 års ingång en poststation i Vellinge. Han fick från starten 250 kr i årsarvode. Namnet stavades då Hvellinge. På grund av förväxling vid sortering av post till bl a Wälinge i norra Skåne fick "vårt" Vellinge prefixet Skytts från 1876 års ingång.

För Vellinge gällde liksom för flertalet poststationer som tillkommit i anslutning till att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen, att dess bärighet skulle prövas. Detta skedde på grund av ett cirkulär från poststyrelsen den 27 september 1875. Postmästaren i Malmö redovisade i ett brev till poststyrelsen den 12 februari 1876 att även poststationen i Vellinge hade lägre frimärksförsäljning än vad som motsvarade föreståndarens årsarvode och tillade: "då stationen är belägen invid vägen halvvägs häremellan och Skanör och kunde tjäna till utgångspunkt för tjänstebrevsberättigade från andra håll, har kontoret ansett denna station böra bibehållas". Däremot föreslog Kjellman indragning av poststationerna i Tygelsjö och Södra Håslöv, vars civilstatstjänstemän i förekommande fall kunde hämta och lämna post i Vellinge. Om vanliga kunders postservice brydde man sig inte så mycket. Det visade sig emellertid senare att poststationen i Tygelsjö inte blev indragen och den i Södra Håslöv först flera år senare i samband med införande av lantbrevbäring.

När järnvägen öppnades för allmän trafik, blev lantpoststationen i Skytts Vellinge indragen och en poststation öppnades den 28 april 1886 i stationshuset. Den nordskånska poststationen med namnet Wälinge hade avvecklats i januari 1885 i samband med att en järnvägsstation öppnades i Rögle och det var inte längre behov av något prefix för den kombinerade post- och järnvägsstationen. Jag har inte lyckats få tag på namnet på den stationsföreståndare som tog över lantpoststationens inventarier från Anders Hansson den 28 april 1886 men med 1894 års ingång var det Carl Paul Axel Gerdman som ansvarade för postservice i Vellinge. Nils Hansson Ahlström tog över detta ansvar den 1 oktober 1909 efter sju år som poststationsföreståndare i Tygelsjö. Han fick uppleva att post och järnväg skildes åt den 1 juni 1917, då Dagmar Lindvall blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Hon avgick den 1 juli 1946 och under en period hölls befattningen vakant i avvaktan på planerad omorganisation. Denna genomfördes den 1 mars 1947 då poststationen höjdes till postexpedition. Stig Artur Larsson blev chef med titeln stationsmästare. Efter honom svarade bl a Sten-Axel Lennart Fredlund för postexpeditionen, som följde mönstret på 1970-talet och med ny terminologi förvandlades till ett lokalpostkontor och från och med 1986 kort och gott kallades postkontor

liksom alla fasta postanstalter med kundbetjäning. Senare har Anita Nord fått ta över ansvaret för service till de drygt 4200 hushåll som har postadress Vellinge.

Postexpeditionen i Vellinge fick tilläggsiffra 1 den 1 juni 1973 när poststationen i Jordholmen namnändrades till Vellinge 2 i postverkets strävan att minska antalet adressenheter. Tilläggsiffra 1 föll bort från och med april 1990, då postkontoret Vellinge 2 drogs in.

1904-05-18--1919-12-31

## Åkeshög (Vellinge socken)

Vi lämnar nu järnvägen mot Trelleborg och följer det spår mot Falsterbo som öppnades för allmän trafik den 18 maj 1904. Järnvägen medförde fem nya förenade post- och järnvägsstationer och samtidig indragning av två lantpoststationer, de i Skanör och Falsterbo. Den första stationen på sträckan fick namnet Åkeshög.

### *Kungörelse,*

*angående dels öppnandet, dels indragning af poststationer.*

Den 18 innevarande månad, då järnvägslinjen Hvellinge—Skanör—Falsterbo för allmän trafik upplättes, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda linje belägna trafikstationerna Åkeshög, Kungstorp, Foterik, Skanör och Falsterbo inom Malmöhus' län.

Samtidigt indragas däremot de nuvarande inom samma län belägna poststationerna Skanör och Falsterbo. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 13 maj 1904.

## E. VON KRUSENSTJERNA.

*Victor Melander.*

Jag har utgått från att poststationen i Åkeshög också var förenad med järnvägsstationen men har inte funnit namnet på den järnvägsfunktionär som i så fall hade ansvaret. Det förefaller emellertid som om det var fråga om en lantpoststation den 1 april 1907, då fröken Alma Elida Christina Lindqvist blev föreståndare. Enligt poststyrelsens beslut den 27 januari 1910 skulle hon få 180 kr i årsarvode. Detta höjdes gradvis och utgjorde från och med 1918 360 kr, vartill kom ett dyrtidstillägg på 72 kr. Det blev slutlönen, för poststationen drogs in med 1919 års utgång. Den 1 februari 1920 anställdes fröken Lindqvist som föreståndare för poststationen i Klagstorp, vilken den dagen skildes från järnvägsstationen.

1904-05-18--1959-12-31

## Kungstorp (Håslövs socken)

Stationsmästaren Per J:son Löfqvist fick ansvaret för posten i Kungstorp, när bandelen öppnades för allmän trafik den 18 maj 1904. Det blev ombyte den 1 oktober 1907, då Otto Valdemar Lindsjö tog över. Han hade dessförinnan varit föreståndare för stationen i Ljunghusen. Den 16 oktober 1920 tillträdde Ernst Arvid Berggren. Även han hade dessförinnan svarat för verksamheten i Ljunghusen. Han fick emellertid inte något gott eftermäle och trafikchefen skrev till postdirektionen den 22 februari 1922, att han hade bristande intresse för tjänsten och tillade: *"Skulle någon som helst anmärkning mot stationens skötsel framdeles förekomma, kommer Berggren att, såsom varande olämplig, omedelbart skiljas från sin befattning"*. Det gavs ingen pardon och med den observation som Berggren nu var föremål för, var utgången given vid minsta försummelse. Han skildes från sin befattning vid järnvägen den 10 december 1923 och därmed också från postarbetet. Det var hårda bud på den tiden. I våra dagar hade hans föreseelse möjligen kunnat föranleda en tillsägelse. Efter en lång vakans tillsattes Johan Fredrik Nilsson på befattningen i maj 1925. I mars 1935 tog Hulda Karolina Roupé över. Hon blev den sista på förståndaren i Kungstorp. Med 1959 års ingång drogs poststationen in.

1904-05-18--1955-08-31

## Fotevik (Stora Hammars socken)

Stationsmästaren Carl Otto Hultberg fick ansvar för postservicen i Fotevik från tågstart den 18 maj 1904. Den 16 oktober 1920 blev han förflyttad till Falsterbo och Otto Valdemar Lindsjö, som varit föreståndare i Kungstorp under närmare fyra år, tog över. Denne följdes i oktober 1934 av Johan Fredrik Nilsson, som också tjänstgjort i Kungstorp. Han blev kvar i Fotevik under 14 år och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten till poststationens indragning den 1 september 1955: Å H R Rigborn (1948-1949), Harry Valdemar Wilhelmsson (1949-1954) och Inga-Lis Valborg Nilsson (1954-1955).

1928-06-01--

Namn Höllviksnäs 1943-07-01--1985-11-30

## Höllviken (Stora Hammars socken)

Den allt mer ökande sommartrafiken fick bland annat till följd att en poststation öppnades i Höllvikens järnvägsstation den 1 juni 1928 (diarie-

nummer I b 902:1927 och I b 302:1928). Den var till en början endast öppen under månaderna juni-augusti men efter några år även i september. Ansvarig för postservicen var Einar Tage Kristiansson som under sommarmånaderna hade aspiranter till sin hjälp med postgöromålen.

Det gick inte i längden att begränsa öppethållandet eftersom antalet bofasta kunder ökade och den 1 maj 1941 måste post och järnväg skiljas åt (diarienummer I b 851:1941). Med öppethållande året om antogs fru Celia Beata Ingeborg Ohlsson till föreståndare för lantpoststationen på 230 meters avstånd från järnvägsstationen. Poststationens namn ändrades den 1 juli 1943 till Höllviksnäs.

När fru Ohlsson avled i oktober 1955, blott 54 år gammal, hölls befattningen vakant i avvaktan på utredning om den fortsatta organisationen. Den resulterade i att poststationen statushöjdes till en postexpedition från den 1 juni 1956. Märta Maria Larsson blev chef med titeln stationsmästare. Bland hennes efterträdare fanns Lennart Ahlquist. Postexpeditionens förändring till lokalpostkontor 1977 utan prefixet lokal från 1986 följde ett för hela landet generellt mönster. Namnet Höllviksnäs ersattes från och med december 1985 med det ursprungliga Höllviken. Postmästare Roland Ekström fick överta ansvaret för servicen till de drygt 4000 hushåll som har postadress Höllviken.

1945-07-16--1971-01-30

## Kämpinge (Rängs socken)

Från Höllviken gör vi på vår tänkta resa en avstickare landsvägsledes till Kämpinge. Där öppnades en poststation den 16 juli 1945 (diarienummer I b 2328:1945). Marta Elvira Persson blev föreståndare, följd vid 1954 års ingång av Iris Karla Davidsson. Hon pensionerades den 1 december 1970 och poststationen ersattes den 1 februari 1971 med lantbrevbäring från Höllviksnäs. Endast 68 bofasta hushåll hade anlitat poststationen under dess slutperiod. Sommartid tillkom ungefär 500 hushåll, vilka betjänades med s k stadsbrevbäring.

1905-05-01--1968-09-21

## Ljunghusen (Rängs socken)

Efter passage över Falsterbokanalen kommer vi på vår inbillade tågresä till Ljunghusen. Det gick nära nog ett år efter tågstart innan järnvägsstationen förenades med en poststation. När detta skedde den 1 maj 1905 fick stationsmästaren Otto Valdemar Lindsjö ansvaret för postservice, vilken

dock gavs bara under månaderna maj-september före 1910 men därefter året om fram till 1920. Ernst Arvid Berggren tillträdde den 1 mars 1917 och förflyttades till Kungstorp den 16 oktober 1920. Nu återkom en period med poststationen öppen endast under sommartid fram till 1941.

Under den första sommarsäsongen efter Berggrens frånträde var det hans efterträdare Bror Harald Anderberg som ansvarade för postservicen från och med maj 1921, därefter Carl Gustav Cassel maj-september 1932 och flera olika järnvägsmän under de följande somrarna fram till skilsmässan från järnvägen den 1 maj 1941.

Då blev Gulli Reinholdina Sarvik poststationsföreståndare med lantpoststationen förlagd till en fastighet på 220 meters avstånd från järnvägsstationen. Hon efterträddes vid 1955 års ingång av Evy Alvhild Bjärheden. Efter hennes avgång den 1 juni 1963 vikarierade bl a Anna-Greta Gustafsson med avtal från oktober 1965. Den 23 september 1968 ersattes poststationen med stadsbrevbäring från Höllviksnäs. Till skillnad från det normala fick stadsbrevbäraren på den linjen rätt att också fullgöra värdeförmedling på samma sätt som lantbrevbärarna (postdirektionens diarienummer 1759/1967).

1768-01-01--

## Skanör (Stad med Falsterbo)

Vår tänkta resa har nu fört oss till en plats med ett anrikt postkontor, som emellertid bara hade status av poststation lång tid innan järnvägen byggdes. Under andra hälften av 1700-talet fanns i Skanör den kraftfulle borgmästaren med namnet Leonard de la Rose, ditkommen 1752 efter en tid som stadsfiskal i Lund. Han lyckades i sin strävan att få ett postkontor och mot alla odds medgav ett kungligt brev den 12 april 1766 att ett postkontor skulle få öppnas i det lilla fiskeläget som då hade omkring 300 invånare. Beslutet verkställdes med 1768 års ingång och inte oväntat var det Leonard de la Rose som blev postmästare. Den befattningen behöll han till sin död i april 1784 i 61 års ålder. Därefter uppehölls befattningen av Jonas Jacobsson Kull 1784-1785), Carl Georg Cronsioe (1785-1813) och till sist av dennes son Severin Nilsson Cronsioe (1813-1871).

Postkontoret ersattes den 1 augusti 1871 av en poststation sedan ett kungligt brev den 14 juni 1871 medgett dess indragning. Postmyndigheterna hade tidigt kommit underfund med olönsamheten. Beräkningen under ett år visade att utgifterna var nära fem gånger så stora som inkomsterna vid postkontoret.

Som föreståndare för poststationen anställdes nu stadsfiskalen Niclas Johan Pålsson. Poststationen flyttades till hans bostad vid Östergatan från den tidigare platsen för postkontoret i borgmästaregården. Posten befordrades mellan Malmö och Skanör en gång i veckan, men år 1872 blev det utökning till två turer per vecka. Detta föranledde Pålsson att i ett brev till poststyrelsen den 18 september 1875 begära höjning av årsarvodet som

*Höllviksnäs Höf. Postkontor*



Dom Kongl. Maj:it uti Skrifvelse til Dess och  
Nilsens Causlie-Collegium under den 12  
April nästledit år i nåder förordnat, at et Post-Contoir må inrättas i Staden Skanör; och samma inrättning til följe häraf kommer at taga sin början den 1 Januarii nästinstundande år 1768; Så har jag velat gifva *Höf. Postkontor* sådant härmed til behörig efterrättelse tilkänna, samt at porto för Brev af Et Lods wigt betalas ifrån *Borås* til Skanör med *En Dre* samt efter den faststälte Taxan. Jag är

*Höf. Postkontor*  
Stockholm,  
den 19 Septemb. 1767.  
*Nilsen*

Detta är en reproduktion av det cirkulär som kungjorde tillkomsten av postkontoret i Skanör. Vid den tiden understeg antalet svenska postkontor 100 och varje cirkulärexemplar kompletterades för hand med uppgift om portots storlek för ett brev om ett lods vikt (ca 13 g) till Skanör från det postkontor, till vilket cirkulärexemplaret var adresserat (i detta fall Borås).

dittills hade utgått med 180 kr. Han var medveten om att föreståndarna för de från 1875 års början inrättade poststationerna i Vellinge och Södra Håslöv nu åtnjöt 250 kr i årsarvode, men han anförde också andra skäl för sin ansökan:

"Brevväxlingen och därmed göromålen hava ökats icke obetydligt, göromålen jämväl av den anledning att intill innevarande års början ägde direkt brevutväxling endast rum med Kungl. Postkontoret i Malmö, men nu

*jämväl med 4 poststationer. Ännu mera hava dock levnadskostnaderna stegrats, synnerligast hyrorna sedan vid vådelden den 22 juli sistlidet år nära fjärdedelen av staden och däribland jämväl min lägenhet nedbrunnit, samt följaktligen större efterfrågan med mindre tillgång på lägenheter till uthyrning förefinnes".*

Genom poststyrelsens beslut den 15 oktober 1875 höjdes Pålssons årsarvode till 240 kr. Vid planeringen för införande av lantbrevbäring fördes också på tal en ytterligare utökning av postturerna mellan Malmö och Skanör. Länsstyrelsen hade i sitt brev den 8 april 1878 till poststyrelsen följande synpunkter på detta ärende:

*"Vad slutligen angår förslaget att utsträcka postföringen å linjen Malmö-Skanör, 3.1 mil, till tre turer i veckan, därvid Fosie och Tygelsjö stationer ansetts kunna indragas tillika med postiljonsbeskickningen å linjen, så har Fosie station föreslagits till indragning, varemot Tygelsjö ansetts böra bibehållas; och synes i vad fall som helst, postiljon å denna linje kunna undvaras. För Skanörs stad erfordras visserligen icke för närvarande postgång med mera än två turer i veckan, varemot Skanörs postanstalt torde erhålla förökad vikt, då en gång den föreslagna båthamnen i Skanör bliver byggd så att de fartyg som passera sundet till ett antal av omkring 30.000 om året få tillfälle att när behov därav göres kommunicera med land samt avlämna och avhämta post i Skanör, men för den folkrika trakt som posten genomfar vore det enligt Landshövdingeämbetets mening nödigt att utsträcka postgången till tre turer, och under nuvarande förhållanden råder ett, såsom det synes, icke oberättigat missnöje med postgången, vars bristfällighet enskilde korrespondenter i Tygelsjö, Vellinge och Gässie samt ända ned i Håslöv sökt avhjälpa genom att hålla postbud å Malmö postkontor å dagar, då posten icke går.*

*Landshövdingeämbetet skulle emellertid tvekat att endast på grund härav tillstyrka utvidgningen om icke ett, för orten viktigt skäl tillkomme. Postentreprenören har nämligen inrättat persontrafik på linjen i en tvåspänd öppen vagn eller s k omnibus, som ganska mycket begagnas av lantbefolkningen i orten vid resor till Malmö och framför allt av Skanörs lotsar, som 25 till antalet äro i ständig verksamhet i och för lotsningen i Flintrännen och efter fulländad förrättning landsätts i hamnarna vid Sundet samt återvända över Malmö till Skanör; och torde det, särdeles med avseende å sistberörde förhållande, icke anses ligga utom postverkets omvårdnad att söka främja ifrågasvarande persontrafik särdeles som någon betydligare tillökning i kostnaden icke ifrågasättes. Vid den auktion som enligt Kungl. Styrelsens begäran hållits för infordrande av anbud å ifrågasvarande postföring har nämligen på så sätt Kungl. Styrelsen behagade inhämta av bifogade från Magistraten i Skanör inkomna protokoll, gästgivaren Olof Persson i Vellinge åtagit sig postföringen emot ersättning av 4 kronor för enkel tur. Med anledning av vad sålunda förekommit får Landshövdingeämbetet tillstyrka ifrågasvarande förslag".*

Resultatet blev också att Skanör fick landsvägspostförbindelse med Malmö tre gånger i veckan medan det normala för postföringen vid den tidsperioden var två veckoturer eller ännu mindre i glesbygd. Per Andersson i Skanör övertog senare kontraktet om postföring men han fick se det uppsagt när järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg öppnades för allmän trafik den 28 april 1886. Då var det tal om att höja frekvensen för postföringen till Skanör ytterligare. Postinspektör Hugo Winroth ville i ett brev till poststyrelsen den 11 februari 1886 *"på det livligaste tillstyrka, att den tilltänkta postförbindelsen mellan blivande post- och järnvägsstationen i Vellinge samt poststationen i Skanör måtte bliva om ej daglig så åtminstone sex gånger i veckan".* Poststyrelsen beslöt därefter att *"postförbindelse med häst och åkdon skulle underhållas en gång dagligen, fram och åter".* Efter infordran av anbud blev jordbrukaren Edvard Jönsson den som först fick kontrakt om daglig postföring mellan Vellinge och Skanör.

Den 1 juli 1903 tog stadsfiskal Pålssons dotter Emelie över poststationen i Skanör men hennes tid vid posten blev kort. Med järnvägens tillkomst i maj 1904 flyttades poststationen nämligen till järnvägsstationen, där stationsmästaren Johan Nilsson fick ta ansvar för postgöromålen. Tack vare järnvägen blev det dubbla postturer till Skanör på vardagar och en tur på helgdagar. Som 35-åring började nu postiljonen Bengt August Montén sina resturer och fortsatte tills han beviljades avsked 1928. Det blev snart nog stark trafikökning även för postverkets del och den 1 april 1919 skildes post och järnväg åter i Skanör.

En 69 år gammal pensionerad stins antogs som föreståndare för den till polisen Ekroths hus flyttade postlokalen. Efter hans död tog polisens hustru Sophia Ekroth vid 1922 men slutade på egen begäran efter halvtannat år. Hennes efterträdare fröken Vilma Anna Augusta Axelina Stjernfält tjänstgjorde från november 1923 under tio år. När hon entledigats den 1 november 1933 uppehölls befattningen på vakans och ett par månader efter att postverket börjat svara för lokalkostnader tillträdde den 1 juni 1934 Tyra Carolina Nilsson, som under ett halvårs tid hade vikarierat som föreståndare för poststationen i Löderup. Genom giftermål fick hon efternamnet Edmund-Månsson. Hon fick från 1936 också sköta televerkets telegraminlämning och samtalsexpedition under en tid. Hon fick pension den 1 april 1966 och en månad senare organiserades posten i Skanör som en postexpedition. Med chefstiteln "stationsmästare" hade bl a Åke Pettersson ansvar för postexpeditionen, vilken med ny terminologi blev (lokal)postkontor 1977. Med ansvar för service till 3000 hushåll övertog senare Vanda Andersson postkontoret.

## Falsterbo (Stad med Skanör)

Postinspektör Hugo Winroths besök i Falsterbo på våren 1898 fick det goda med sig för invånarna att han själv föreslog poststyrelsen att en poststation skulle öppnas där. Beslutet kom snabbt och den 1 juni 1898 kunde handlanden Nils Olsson börja betjäna postens kunder med ett årsarvode av 120 kr. Ett helt sådant kunde han inte kvittera ut, för han tröttnade genast och från den 1 oktober 1898 var det folkskolläraren Johan Lindberg som svingande poststämpeln. Det tycktes gå troll i denna, för Lindberg tröttnade också och hans efterträdare på det nya seklets första dag, kontorsskrivaren Olof Edvard Pålsson, gjorde sig omöjlig och fick sparken. Från den 16 augusti 1900 var det styrmannen Henrik August Rasmussen som tog över rodret och hade troligen kunnat styra skutan längre än han fick. Järnvägens tillkomst tvingade honom att lämna inventarierna till järnvägsstationen den 18 maj 1904.

Stationsmästaren Bror Olof Lindqvist tog emot dem och hade ansvar för posten till den 16 juli 1907, då kontorsbiträdet Nils Edvin Bergman tog över. Ytterligare två järnvägsmän ansvarade för posten, Georg Gabriel Nilsson (1909-1910) och O Alfred Nordström (1910-1917), innan post och järnväg måste skiljas åt den 1 maj 1917. På de 13 år som gått sedan järnvägen kom in i bilden hade omfattningen av poströrelsen blivit tredubblad.

Nu flyttades poststationen till skepparen Carl Nilssons fastighet vid Södergatan, där fröken Edith Nordström blev föreståndare för både post- och telestationen. Med samma göromål följdes hon vid 1919 års ingång av Marna Alfrida Cornelia Persson. Även nästa kvinna på posten, Lilly Alfrida Henrietta Lilja från den 1 maj 1924, fick sköta teletjänsten, men det provisoriet upphörde efter några år i samband med att poststationen flyttades till byggmästare Lindahls fastighet vid järnvägsstationen. Gunni Natalia Tegnér blev Lilly Liljas efterträdare den 1 juni 1947. Hon gick i pension med 1963 års utgång och Inga-Brita Börjesson tog över. Vid poststationens omorganisation till en s k C-postexpedition den 1 maj 1975 fick hon titeln (lokal)postmästare. Nya vindar blåste och i projektet "Nät 92" blev Falsterbo ett av många postkontor som lämnades över på entreprenad. Detta skedde den 1 november 1992.

## Håslöv (Håslövs socken)

Vi återvänder nu till knutpunkten i Vellinge och fortsätter vår tänkta järnvägsresa mot Trelleborg. Nästa järnvägsstation utmed linjen var den i Håslöv. Det fanns en poststation med namnet Södra Håslöv från 1875 års ingång till och med januari 1879. Om den har jag berättat i häftet "Kortlivad skånsk post" (posthistorisk skriftserie nr 85).

Efter sju år utan poststation var det ett välkommet tillskott för håslövsborna när de från den 28 april 1886 bekvämt kunde klara sina postärenden hos järnvägens stationsföreståndare Sven Kristensson. Han blev kvar på sin post tills döden skilde honom från arbetet den 20 september 1919 under hans 60:e levnadsår. Efter en vakansperiod övertog Johan Nilsson ansvaret för posten i Håslöv den 15 januari 1920. Han hade förestått poststationen i Skanör under 15 år, men hans tid i Håslöv blev en parentes. I augusti 1920 tog Johan Ludvig Norrman över till april 1928. Därefter ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda för posten i Håslöv: Nils Bergman (1928-1948), S G Jönsson (1948), K O V Bergman (1948-1950), Nils Gunnar Blomkvist (1951-1956), Sven Johan Bertil Nilsson (1956-1958) och Birgit Elisabeth Nilsson (1958-1959).

På grund av järnvägens nedläggning på delsträckan mellan Vellinge och Trelleborg organiserades poststationen som en lantpoststation från 1960 års ingång (diarienummer Dt 501:57). Birgit Nilsson, som varit platsvakt och i den egenskapen skött poststationen under dess sista tid som förenad, blev nu anställd genom kontrakt direkt med postverket. När poststationen i Håslöv drogs in den 1 maj 1972, fick hon anställning vid postens redovisningscentral i Malmö. Håslöv anslöts till Vellinge genom lantbrevbäring.

Ingen poststation

## Stora Hammar

Stora Hammars sockens kommunalnämnd gjorde med sex namnunderskrifter den 2 februari 1886 en framställning till poststyrelsen om att få en poststation inom socknen. De föreslog skolläraren A Nilsson till föreståndare. Ett bevis från denne om att ansvara för poststationens skötsel med 25 kronor i arvode under ett år bifogades framställningen.

Under den följande remissbehandlingen anförde postinspektör Hugo Winroth att det inte fanns något större behov att inrätta en poststation i Stora Hammar. Han tillade att den önskade poststationen skulle *"befinna sig invid den väg, som posten mellan Vellinge blivande post- och järnvägs-*

station samt Skanörs poststation skulle komma att passera". Han tillade också att önskemål av korrespondenter i Stora Hammar och Räng "kunde tillgodoseas därigenom att den ifrågasatta lantbrevbäringslinjen mellan Fjärdingslöv och Håslövs blivande järnvägs- och poststation bleve utsträckt till Reng". En begäran om en sådan sträckning av lantbrevbäringen hade insänts från Räng den 1 mars 1886, undertecknad av bl a kyrkoherde C J Collin och kommunalnämndens ordförande H Persson. Frågan löstes positivt utan någon poststation i Stora Hammar.

1875-01-01--1879-01-31

1886-04-24--1990-03-31

Namn Trelleborg 4 från 1973-06-01

## Skegrie (Skegrie socken)

I Skegrie fanns en lantpoststation under perioden januari 1875 - januari 1879. Om den perioden finns att läsa i häftet "Kortlivad skånsk post" (posthistorisk skriftserie nr 85). Med järnvägsanläggningen fick skegrieborna sin poststation åter och de kunde från den 24 april 1886 låta sig betjäna av stationsföreståndaren Nils August Malmberg. I sitt 64:e levnadsår tog han avsked från 1918 års ingång, följd efter en vakansmånad av Nils Edvin Bergman. Denne hade varit poststationsföreståndare i Skytts Tommarp sedan 1915. Post och järnväg skildes åt den 1 juni 1918, då fru Ebba Hedvig Serafia Bergman fick avtal direkt med postverket om poststationens skötsel. Hon följdes redan den 1 juli 1920 av sömmerskan Cecilia Nilsson, då 59 år gammal. Hon avled den 4 maj 1924 och för förre stationsinspektorn Axel Nilsson hade planerats ett kontrakt. Det kom dock aldrig att gälla utan nästa formellt ordinarie föreståndare blev från den 1 december 1924 trädgårdsmästaren Anders Nilsson under drygt två år. På egen hand skötte då dottern Signe Jeanna Nilsson poststationen och fick kontrakt om denna från och med november 1926. Hon fick senare efternamnet Viberg och blev mycket länge på tjänsten. Redan tolv år innan hon pensionerades den 1 maj 1970 fick hon medaljen för nit och redlighet i rikets tjänst.

Poststationen sköttes på vakans under tiden närmast efter fru Vibergs pensionering, från den 26 april 1971 av Ester Gunborg Arkenklo. Hon tillsattes som ordinarie den 1 december 1971 men begärde avsked från mars 1972. Nu hölls befattningen åter vakant med fru Marie-Louise Zinn som ansvarig i väntan på ordinarie anställning. Poststationens namn ändrades till Trelleborg 4 den 1 juni 1973 i samband med inflyttning i nya lokaler, inrymda i gamla brandstationen. Poststationen organiserades som C-postexpedition från maj 1974. Utvecklingen följde sedan det mönster som vi kan finna för de flesta orter, där trafikunderlaget inte är tillräckligt för att postanstalten skall vara lönsam - lokalpostkontor 1977, och postkontor 1986 enligt ny terminologi - samt slutligen indragning den 1 april 1990.



Posten Skegrie.

I personaltidningen "Regionposten Malmö" i april 1990 anfördes bl a följande som svar på en tänkt fråga varför man stängde postkontor:

*"Det är inte så att den postala servicen försvinner helt och hållet. Utan den förändras från postkontor till någon alternativ postservice. Utredningen 'Nät 90' skall resultera i ett delunderlag för beslut om 90-talets kontorsnät. I dag kostar 'Nätet', dvs postkontoren och lantbrevbäringen 5.4 miljarder kronor per år. Lantbrevbäringen kostar 1.2 miljarder. - - -*

*Antalet kundbesök har minskat. Man betalar sina räkningar via gireringar och tar ut pengar på sina plastkort i allt större omfattning. Förefagen utnyttjar möjligheterna till dörr-till-dörr-service på paketsdistributionssidan. Vägen över postkontoren används mer sällan. Så har utvecklingen varit under hela 80-talet. Antalet transaktioner i postkassorna har minskat markant. Omfattningen av kompletterande produkter är blygsam.*

*Antalet postkontor i Sverige har sedan 1982 minskat med 7% till 2075. Antalet anställda inom kassaområdet har varit i stort sett oförändrat. Våra kunder förändrar sina vanor, vi måste följa efter - om vi inte ska bli efter i konkurrensen."*

Till

Kungl. Generalpoststyrelsen

Stockholm.

1907 den 10<sup>de</sup> anm. i Kungl.  
Generalpoststyrelsen och c.p. (n. l.) skrifvelse till Post-  
mäst. i Trelleborg.

180 V.

Sedan från en del trafikanter vid de nyanlagda stationerna  
Vestra Klagstorp och Skytts-Tomarp å Malmö-Trelleborgs jernväg till  
undertecknad inkommit tvänne ansökningar med anhållan om inrättande  
af poststation vid de ifrågavarande stationerna, har jag härmed äran  
öfversända berörda ansökningar, och torde det nog föreligga stora skäl  
för att dessa ansökningar beviljas; från jernvägsbolagets sida möter  
ej hinder härför. Malmö den 1 Oktober 1907.

FÖR MALMÖ-TRELLEBORGS JERNVÄGS  
AKTIEBOLAG

*R. Brandt*  
Verkställande Direktör

1908-02-01--1955-04-30

## Skytts Tommarp (Västra Tommarps socken)

Efter en petition från korrespondenterna skrev jernvägsbolaget det brev till poststyrelsen som framgår av illustrationen. Sedan postmästaren i Trelleborg tillstyrkt framställningen, anmälde tf postinspektör Olof Thormark bl a till poststyrelsen att det var "en avsevärd fördel för korrespondenterna att kunna erhålla sin post vid den station, där de hava sin jernvägstrafik".

Snabbt kom poststyrelsens beslut och den 1 februari 1908 kunde stationsmästaren Carl Oscar Gustafsson börja betjäna postkunderna i jernvägsstationen. Han följdes vid 1915 års ingång av Nils Edvin Bergman, som från den 1 februari 1918 fick förflyttning till Skegrie. Efterträdare blev nu A Olof Berg. Efter hans pensionering den 1 februari 1939 ansvarade följande jernvägsanställda för postservice i Skytts Tommarp tills poststationen drogs in den 1 maj 1955: Olga Maria Ågren (1939-1943), Margit Ståhl (1943-1944) och Tyra Gunborg Hansson (1944-1954). Den sista perioden fullgjordes posttjänsten av en vikarie.