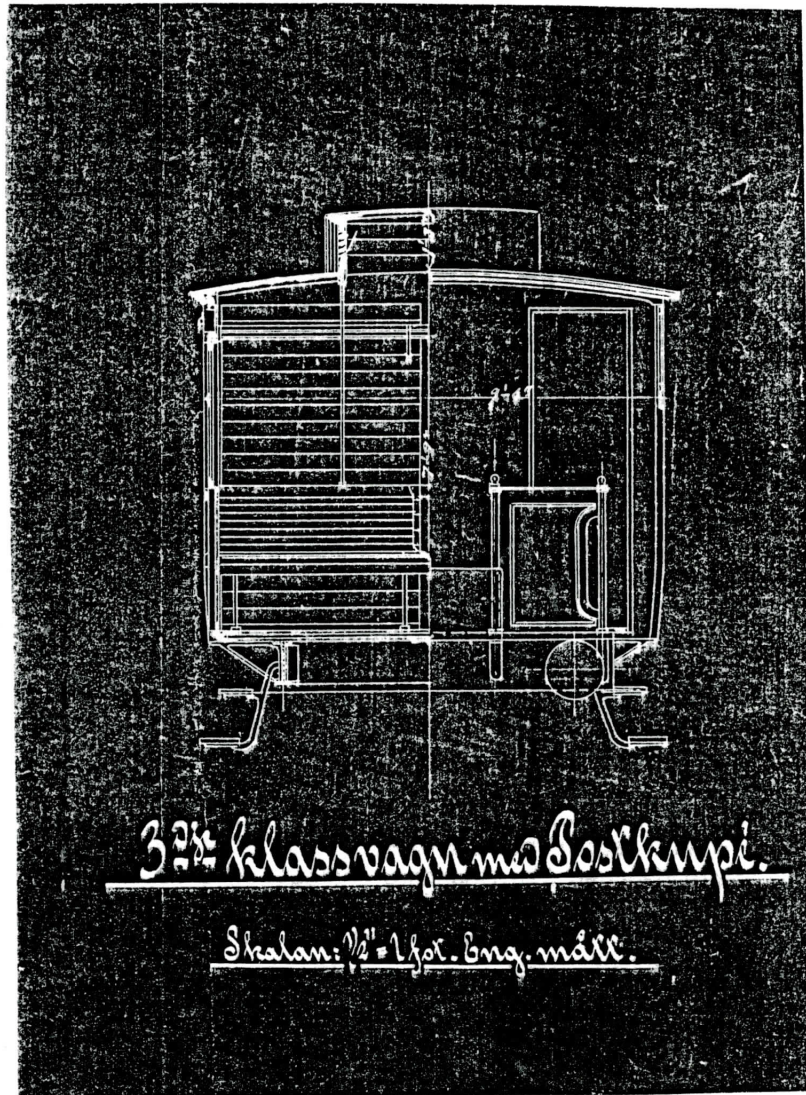


Erik Lindgren

Något om posten vid
Väst kustbanan
del 1, delsträckan
Malmö-Billesholm-
Åstorp-Ängelholm
och dess närhet

I n n e h å l l

	sid		sid
Inledning	3	Teckomatorp	26
Arlöv	12	Svalöv	27
Alnarp	13	Källstorp	31
Lomma	13	Axelvold	33
Önnerup	14	Kågeröd	34
Flädie	17	Stenestad	34
Bjärred	18	Böketofta	36
Stävieby	19	Billesholms gruva	36
Furulund	19	Norra Vram	39
Kävlinge	21	Ekebro	40
Södervidinge	23	Björnekulla	42
Norrvidinge	23	Åstorp	42
		Heagård	43



Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 317

Förord

Den sydligaste delen av den järnväg, som vi nu känner som Väst kustbanan, blev sträckan mellan Malmö och Åstorp. Järnvägsentusiasterna känner kanske denna del bättre som Malmö - Billesholms järnväg (MBJ). Med det namnet öppnades en 60 km lång normalspårig järnväg för allmän trafik den 18 september 1886. De resterande sträckorna mellan Billesholm och Åstorp samt mellan Åstorp och Ängelholm var redan byggda som en del av Landskrona - Ängelholms järnväg. I tidigare utgivna skrifter har jag berört mellanliggande stationer på dessa delsträckor.

Syftet med denna skrift är att ge exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och järnvägen eller mellan Posten och samhället.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de följande stationsvis redovisade avsnitten. I samtliga fall har jag försökt redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. Alla postala uppgifter är hämtade ur avskrifter från den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns kopior deponerade på postkontoret i Växjö till oktober 1995.

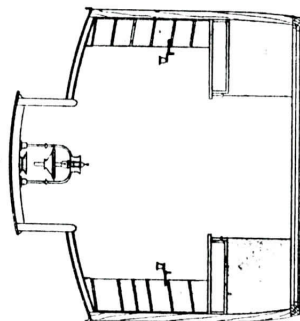
Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Malmö till Åstorp.

Erik Lindgren

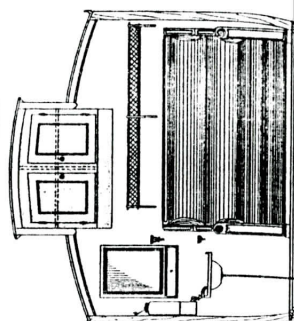
Ritning efter inredning i svensk
postkupé, använd i sträckan
Köpenhamn—Helsingborg—
Själlborg—Kristiania.

Skala 1/20

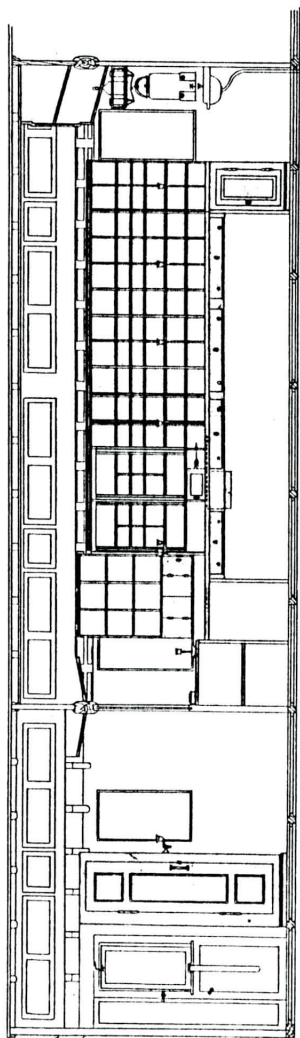
Profil.



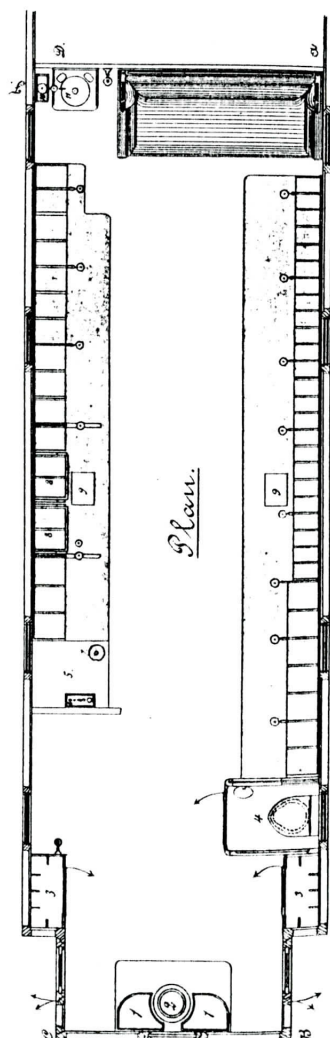
Section 55



Section 50



Plan.



Inledning

Efter beviljad koncession i september 1884 för sträckan Malmö - Billesholms gruva kunde den 60 km långa järnvägen öppnas för allmän trafik den 18 september 1884. Denna kan sägas vara den sydligaste delen av det förhållandevis komplicerade nät, som så småningom skulle sammanfattas i beteckningen Västkustbanan. Till denna har fogats delar av Landskrona-Ångelholms järnväg, Skåne-Hallands järnväg, Mellersta Hallands järnväg och Göteborg-Hallands järnväg. Om de berörda järnvägspoststationerna och i några fall även närliggande lantpoststationer berättas i detta häfte samt i de tre närmast följande med skriftnummer 318, 319 och 320, För att få kontinuitet till de sistnämnda häftena förlänger jag den tänkta färden på Malmö-Billesholms järnväg från Billesholm via Åstorp fram till Ångelholm.

Ett omfattande ärende i Postens centralarkiv berör en rad omorganisationer som följde i spåren av den nya järnvägen. I detta avsnitt begränsar jag mig till att beröra kontakterna mellan järnvägsbolaget och postverket i de mera övergripande frågorna. I de följande stationsvis redovisade delavsnitten berör jag i några fall andra detaljer som finns att hämta vid studium av huvudärendet. Det sker slumpvis. Att redogöra för alla ändringar i landsvägsnätet i anslutning härtill skulle kräva alltför stort utrymme.

Det faller sig naturligt att den första kontakten från järnvägsbolagets sida avsåg vagnparken i den mån denna berördes av den förmodat blivande postföringen. För denna del behövdes god framförhållning, eftersom eventuell specialinredning av en järnvägs-vagn för poständamål krävde sin tid. Med ett brev den 24 april 1885 överlämnade järnvägsbolagets styrelse till poststyrelsen "en ritning över dess till inredning med postkupé avsedda 2dje klass vagn". En del av ritningen återges på nästa sida. Det är en kopia av en s k blåkopia av det slag som användes för bl a byggnadsritningar då för tiden och kan måhända te sig litet främmande för mina läsare.

Järnvägsbolaget önskade att poststyrelsen skulle, om en sådan kupé skulle komma ifråga vid tågstarten, "ingiva detaljritning över sådan inredning för att av oss till Kockums Mek.verkstad, där vagnarna tillverkas, överlämnas till utförande för postverkets räkning".

I ett brev en månad senare sände järnvägsbolaget nedan återgivna meddelande, varigenom postens ansvariga fick ett begrepp om vilka orter som berördes av den nya järnvägen

Tvågersadress:
BILLESHOLMBANAN,
Malmö.

MEDDELANDE

från MALMÖ-BILLESHOLMS JERNVÄGS-AKTIEBOLAG.

Gustaf, Göteborg. 12

Malmö den 27. 7. 1885

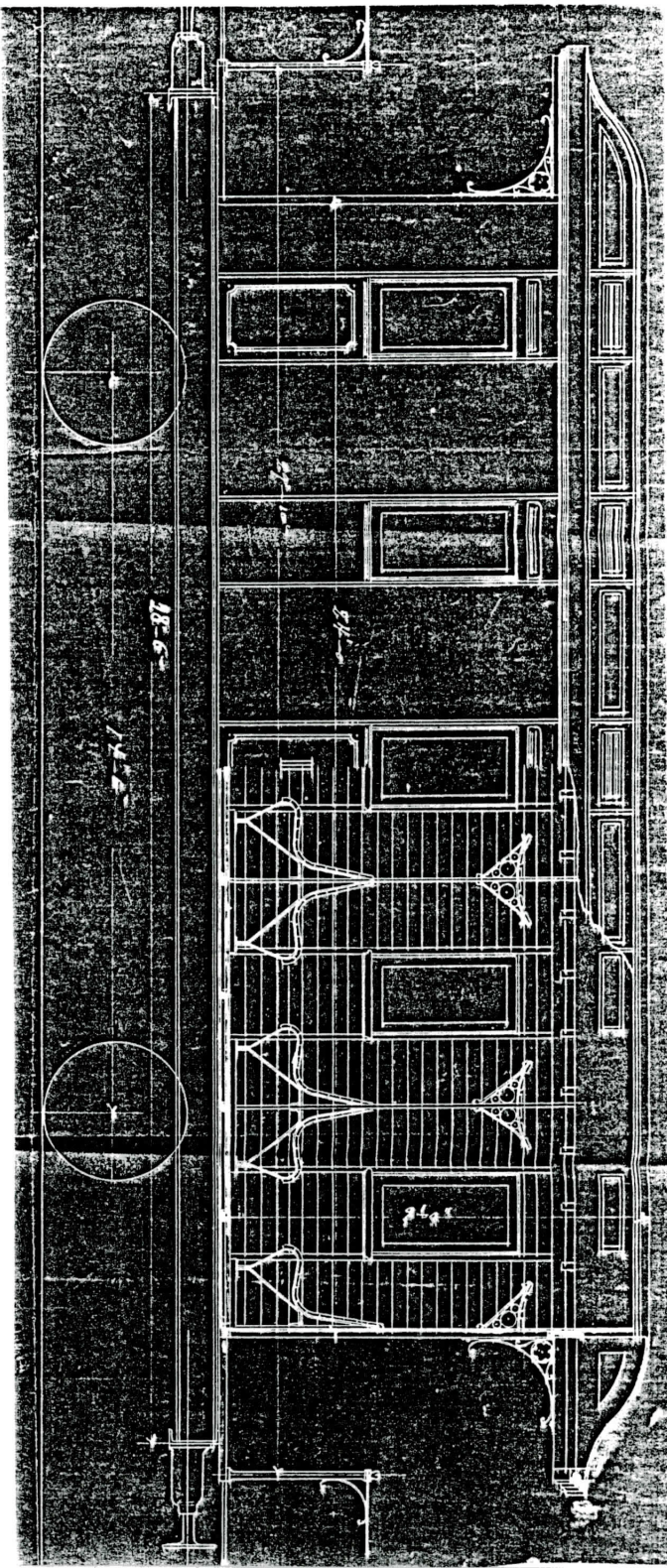
Afstående mellan stationerna äro följande:

Arlöf	Somma	4.6	Km
Somma	Stadie	5.8	"
Stadie	Stävie	4.0	"
Stävie	Kjeflinge	4.6	"
Kjeflinge	Föckerhvirvinge	3.4	"
Föckerhvirvinge	Stekomatorp	5.2	"
Stekomatorp	Svaluf	5.3	"
Svaluf	Älvsåsa	6.9	"
Älvsåsa	Kägeröd	3.5	"
Kägeröd	Pöketofta	3.5	"
Pöketofta	Billesholm	6.5	"
		Sms 53.9	Km.

Postinspektör Hugo Winroth uppgav i ett brev till poststyrelsen den 14 juni 1885 att ersättningen till järnvägsbolaget enligt en kungl. kungörelse den 5 november 1882 "för befordran av dylik postkupé av nära 15 kubikmeters rymd torde komma att utgöra 15 öre per kilometer. Två postkupéer torde bliva nödvändiga att inreda, något som Järnvägsstyrelsen också ifrågasatt".

I ett brev till poststyrelsen den 27 juli 1885 bekräftade järnvägsbolaget sin beställning av inredning för två postkupéer samt meddelade att "enligt det med byggnadsentreprenören upprättade kontrakt skall banan vara färdig att för allmän trafik upplåtas den 1 augusti 1886 och möter ej å järnvägsbolagets sida något hinder för att de vid järnvägen då anställda stationsföreståndarna, mot åtnjutande av vanligt arvode från postverket, förordnas förestå de poststationer vid linjen som komma att inrättas".

Detta är en kopia av en del av en s k blåkopja, vilken poststyrelsen fick i april 1885 från Malmö-Billesholms Jernvägs Aktiebolag som underlag för en önskad detaljritning för inredning av en postkupé.



Därmed hade startsignalen gått och medan vagnsinredningen pågick i takt med järnvägsbyggnation hände inte så mycket för den fortsatta planeringen. Man beräknade ju att omkring halvtannat år skulle förflyta före tågstart.

Postinspektionen fick den 2 april 1886 poststyrelsens uppdrag att *"avgiva yttrande och förslag dels beträffande de poststationer, som vid ifrågavarande järnväg må anses böra inrättas, samt arvodesbeloppen till blivande föreståndare, och dels, var och i vad mån förändringar i nuv. landsvägspostföring genom postbefordrings vidtagande å nämnda järnväg böra föranledas"*.

Detta föranledde postinspektionen att ta kontakt med postmästare vid de berörda förvaltningsområdena. Men det behövdes inte några direkta initiativ från deras sida, för de olika församlingarna var självmant noga att bevaka möjligheterna att få bättre service. Därom vittnar protokollsutdrag från kommunalstämmor i församlingar vid och i närheten av spåret. En sådan stämma hade hållits redan den 13 februari 1886 med Stenestads församling och andra stämmor med preciserade önskemål hölls t ex

den 30 maj 1886 i Barsebäck

den 6 juni 1886 i Hofferup

den 20 juni 1886 i Annelöv, Torrlösa N.Skrävlinge och Källs
Nöbbelev

den 21 juni 1886 i Saxtorp, Svalöv, Lilla och Stora Harrie,
Felestad, Tirup och V.Karaby

den 25 juni 1886 i Sireköpinge

den 6 juli 1886 i Halmstad (en socken sydväst om Kågeröd) och

den 10 juli 1886 i Höj.

I allmänhet fick postinspektionen tillsammans med protokollsutdragen synpunkter av berörda poststationsföreståndare eller postmästare. Efter utlysning från predikstolarna om lediga uppgifter kom också anbud från postförare eller lantbrevbärare om att fullgöra postföring resp lantbrevbäring på nytillkommande eller ändrade linjer. Det rörde sig i konsekvens härmed ibland också om uppsägning av gällande avtal till upphörande i samband med den formella tågstarten.

Datum för denna var som nämnts tidigare ungefärligt angiven till den 1 augusti 1886, men det skulle i realiteten dröja något över tiden. För några lantpoststationer i järnvägens närhet måste postinspektionen begära poststyrelsens bemyndigande att säga upp föreståndarna i de fall det stod klart att lantpoststationerna skulle dras in vid tågstarten.

Samtidigt sände postinspektionen en preliminär sammanfattning över behovet av andra uppsägningar. Det gällde bl a lantbrevbärarna på linjerna Lund - Höj, Örtofta - Västra Karaby - Saxtorp och Tågarp - Kågeröd. För andra lantbrevbärare fanns det klausuler i deras avtal *"så avfattade, att någon uppsägning ej för närvarande nödvändiggöres"*. Bevis om erforderliga uppsägningar skickades till poststyrelsen med ett brev den 8 juli 1886.

En dag senare skickade postinspektionen en mera preciserad redogörelse på sju sidor med hemställan om poststyrelsens beslut i många detaljer, däribland att poststationer skulle öppnas i de blivande trafikstationerna i Lomma, Flädie, Stävie, Kävlinge, Svalöv, Axelvold och Kågeröd samt i Södervidinge och Böketofta, de båda sistnämnda av lägre klass.

Förändringarna i landsbygdsnätet skulle enligt postinspektionens hemställan omfatta

flyttning av lantpoststationen i Lomma till järnvägsstationen där och indragning av gångposten mellan Åkarp och Lomma, utbytande av gångposten på linjen Lund-Barsebäck mot gångpost på en linje Flädie-Barsebäck,

indragning av lantbrevbäringslinjen Örtofta-Västra Karaby-Saxtorp och karrposten Billeberga-Annelöv-Västra Karaby mot en gångpost mellan Kävlinge och Västra Karaby respektive en lantbrevbäring mellan Billeberga och Annelöv.

utbyte av en lantbrevbäring i Teckomatorp mot en lantbrevbäring från Svalöv över Felestad till Tirup, ersättande av lantbrevbärningen Tågarp-Kågeröd med en lantbrevbäring Axelvold-Duveke-Halmstad-Brödåkra.

Efter vissa kompletteringar beslöt poststyrelsen den 13 augusti 1886 om bifall till hemställan. Vissa justeringar måste ändå göras i sista stund och datum för tågstart var ännu oklar. Med ett missivbrev till den handskrivna tidtabell som reproduceras på nästa sida angavs sålunda att denna avsåg *"de dagar i september månad, under vilka järnvägen kommer att vara upplåten för trafik"*.

Postinspektionen sände tidtabellen till poststyrelsen den 8 september med uppgift om järnvägsbolagets förmodade antagande att järnvägen skulle *"för allmän trafik öppnas den 15 dennes"* och hemställde att postkupéexpedition 71 skulle få befordras i tågen nr 8 och 7 samt postkupéexpedition 72 i tågen nr 6 och 1 samt att i tågen nr 2, 3, 5 och 5 skulle befordras brevlåda, tillgänglig för postanstalter i Malmö, Teckomatorp och Billesholms gruva. I tåg 4 befordrades tidningar. Hur det blev framgår bättre av posttidtabellen på sid 9, gällande från tågstarten, som blev den 18 september.

Stationer	Middag		Middag		Stationer	Middag		Middag	
	Nr 2.	Nr 3.	Nr 4.	Nr 5.		Nr 2.	Nr 3.	Nr 4.	Nr 5.
Malmö	8.50 fm	6.30 pm	6.00 em	8.15 em	Malmö	8.50	6.30	6.00	8.15
Ärlöf	8.35	6.45	6.11	8.10	Ärlöf	8.35	6.45	6.11	8.10
Lomma	8.40	6.47	6.17	8.05	Lomma	8.40	6.47	6.17	8.05
Fladdie	8.50	6.54	6.28	8.00	Fladdie	8.50	6.54	6.28	8.00
Stafvie	8.55	6.58	6.35	7.55	Stafvie	8.55	6.58	6.35	7.55
Kjeflinge	9.10	7.03	6.48	7.40	Kjeflinge	9.10	7.03	6.48	7.40
Teckomatorp	9.15	7.08	6.51	7.35	Teckomatorp	9.15	7.08	6.51	7.35
Billesholms gr.	9.22	7.15	7.01	7.30	Billesholms gr.	9.22	7.15	7.01	7.30
Ärlöf	9.27	7.20	7.07	7.25	Ärlöf	9.27	7.20	7.07	7.25
Lomma	9.32	7.25	7.13	7.20	Lomma	9.32	7.25	7.13	7.20
Fladdie	9.37	7.30	7.19	7.15	Fladdie	9.37	7.30	7.19	7.15
Stafvie	9.42	7.35	7.25	7.10	Stafvie	9.42	7.35	7.25	7.10
Kjeflinge	9.47	7.40	7.31	7.05	Kjeflinge	9.47	7.40	7.31	7.05
Teckomatorp	9.52	7.45	7.37	7.00	Teckomatorp	9.52	7.45	7.37	7.00
Billesholms gr.	9.57	7.50	7.43	6.55	Billesholms gr.	9.57	7.50	7.43	6.55

Malmö, 3 Septembe 1886

e. h. n. • Biljetter ad tag 8 24 år skammar

Malmö—Billesholms gruva.

(S. D.)

(Från den 18 september 1886.)

Br. Nr 2.	LXXI. Nr 8.	LXXII. Nr 6.	Br. Nr 4.		Br. Nr 5.	LXXI. Nr 7.	Br. Nr 3.	LXXII. Nr 1.
6.40	8.25	3.20	6.0	Malmö	9.55	1.15	7.10	10.15
—	8.40	3.31	—	Ärlöf	—	4.5	—	—
—	8.55	3.43	6.35	Lomma	—	3.50	—	10.0
—	9.15	3.57	6.51	Fladdie	—	3.31	—	—
—	9.25	4.5	7.3	Stafvie	—	3.23	—	9.30
—	9.36	4.16	7.12	Kjeflinge	—	3.12	—	9.20
—	9.41	4.19	7.18	Kjeflinge	—	3.8	—	9.27
—	9.48	4.25	—	Söderhövdinge	—	3.3	—	—
7.10	10.2	4.39	7.39	Teckomatorp	8.13	2.50	5.25	9.9
7.16	10.20	4.50	7.50	Teckomatorp	7.35	2.40	4.25	9.6
—	10.19	5.7	8.8	Svalöf	—	2.27	—	8.57
—	11.11	5.27	8.24	Azelvold	—	2.7	—	8.43
—	11.22	5.38	8.34	Kägerod	—	1.54	—	8.35
—	11.33	5.48	—	Boketojta	—	1.43	—	—
8.50	11.50	6.3	8.50	Billesholms gruva	6.30	1.25	3.10	8.17

Med tågen nr 2, 3, 4 och 5 befordras vanliga bref i brefåda endast från och till Malmö, Teckomatorp och Billesholms gruva samt med tåget nr 1 dessutom tidningar i väska till samtliga postanstalter å linjen med undantag af Ärlöf och Teckomatorp.

"Omvandlingen" av uppgifterna från vidstående sidas handskrivna tidtabell blev det resultat som framgår av reproduktionen ovan. Man hade nu slutat att ha särskilda kolumner för att ange "fm" eller "em" i posttidtabellerna. För att skilja dagtid från nattid hittade man på att inrama de tidangivelser som avsåg kl 18.0 - 06.0. Även detta system tedde sig tungrott och man gick senare över till att markera skillnaden genom att stryka under minuttalen för motsvarande tidsperiod till dess 24-timmarsberäkningen infördes. Man förklarade senare också sättet att ange postkupenumren. På denna tidtabell förekommande uppgifter LXXI resp LXXII skrevs sålunda senare med arabiska siffror 71 resp 72.

Drygt ett år tidigare hade delsträckan Ängelholm-Halmstad blivit öppnad för allmän trafik och dagen efter trafikstarten mellan Malmö och Billesholms gruva öppnades även Mellersta Hallands järnväg (sträckan Halmstad-Varberg) för allmän trafik. Man kunde nu färdas med tåg direkt från Malmö till Varberg. Innan den sista delsträckan var klar fram till Göteborg skulle det dröja nära nog två år.

Det var inte bara genom tidtabellen som information lämnades till dem inom posten som berördes av förändringarna. På annan plats i postens omfattande cirkulärsamling presenterades förändringarna på sätt som framgår av reproduktionen på nästa uppslag. Informationen där avser även förändringar genom att sträckan Halmstad-Varberg öppnades för allmän trafik den 19 september 1886.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 18 dennes, då bandelen *Malmö—Billesholms grufva* öppnas för allmän trafik, skall post å densamma befordras dels i två nya postkupéexpeditioner, med N:r LXXI och LXXII, med ett tåg om dagen, i hvardera riktningen, dels ock i brevlåda med två tåg om dagen, fram och åter.

Från och med den 21 dennes, då postbefordran vidtager å den nya bandelen *Halmstad—Varberg*, framgå postkupéexpeditionerna N:r LXI och LXIV jemväl å denna sträcka med ett tåg om dagen, i hvardera riktningen.

Poststationer:

Axelvolds, Flädie, Kjeftinge, Kågeröds, Stäfvie och *Svalöfs* poststationer (nya), tillhörande första klassens lägre afdelning, skola lyda under postinspektionen i Södra jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionerna N:r LXXI och LXXII.

Böketofta och *Söderhvidinge* poststationer (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postinspektionen i Södra jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionerna N:r LXXI och LXXII.

Lomma poststation utvexlar från och med den 18 dennes post direkt äfven med postkupéexpeditionerna N:r LXXI och LXXII.

Harplinge, Hebergs och *Långås'* poststationer (nya), tillhörande första klassens lägre afdelning, skola lyda under postinspektionen i Södra jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionerna N:r LXI och LXIV, hvarjemte *Harplinge* poststation derjemte direkt utvexlar post äfven med postkupéexpeditionen N:r LV.

Getinge och *Slöinge* poststationer skola från och med den 21 dennes tillhöra första klassens lägre afdelning, lyda under postinspektionen i Södra jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionerna N:r LXI och LXIV.

Oscarsströms poststation utvexlar från och med samma tid post direkt äfven med postkupéexpeditionen N:r LXIV.

Tvååkers poststation skall från samma tid tillhöra andra klassen, lyda under postinspektionen i Södra jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionerna N:r LXI och LXIV.

Postföring:

Ny:

Från och med den 18 dennes underhålles postföring med gående bud fyra gånger i veckan, fram och åter, å linien *Kjeftinge—Vestra Karaby*.

Från och med den 21 dennes underhålles dylik postförbindelse en gång dagligen, fram och åter, å linien *Långås—Morup*.

Indragen:

Kärrposten två gånger i veckan, fram och åter, å linien *Billeberga—Vestra Karaby* samt gångposten tre gånger i veckan, fram och åter, å linien *Lund—Barsebäck*, indrogs med den 15 dennes. Den dagliga gångposten å linien *Åkarp—Lomma* indrages den 17 samt gångposten två gånger i veckan å linien *Hunestad—Tvååker* den 18 dennes.

Den dagliga landsvägspostföringen mellan *Halmstad* och *Varberg* upphör på morgonen den 21 dennes.

Ändrad:

Med indragning den 18 dennes af gångposten två gånger i veckan, fram och åter, å linien *Qvibille—Slättåkra*, anordnas från och med den 21 dennes daglig postförbindelse med häst och åkdon å en linie *Harplinge—Qvibille—Slättåkra—Oscarström*.

Landtbrefbäring:

Med den 15 dennes indrogs landtbrefbäringen två gånger i veckan, fram och åter, å linierna *Teckomatorp—Svaluf—Teckomatorp, Lund—Höj, Barsebäck—Hofterup* och *Tägarp—Kågeröd*, samt indrages å linierne *Örtofta—Vestra Karaby—Saxtorp* och *Klippan—Stenestad* den 17 innevarande månad.

Deremot anordnas den 18 dennes landtbrefbäring å linierna *Kjeftinge—Höj—Löddeköpinge—Barsebäck—Hofterup* och *Axelvold—Dufeke—Halmstads kyrkoherdebo-ställe* fyra gånger i veckan, fram och åter,

å linierna *Svalöf—Felestad—Tirup* och *Billeberga—Annelöf* tre gånger i veckan, fram och åter, samt

å linien *Kågeröd—Stenestad* sex gånger i veckan, fram och åter.

Utgifvet den 17 september 1886.

De båda på detta uppslag citerade sid 267-268 i 1886 års cirkulärsamling redovisar också förändringar i landsvägspostföring genom förändringar som kort berörs i det föregående.

Om stationer utmed järnvägen som blev förenade med posttjänst berättas i fortsättningen i den ordning de kommer vid en tänkt resa i riktning från söder mot norr.

1876-01-01--

Arlöv

Från Malmö till Arlöv följde "vår järnväg" södra stambanans spår, som på den sydligaste delsträckan mellan Malmö och Lund hade öppnats för allmän trafik den 1 december 1856. Den järnvägen medförde inte tillkomsten av någon poststation i Arlöv. Det skulle gå drygt 19 år innan en sådan öppnades i järnvägsstationen där, nämligen med 1876 års ingång, då stationsföreståndaren Frans Gustaf Löfström fick ta ansvar även för posten. Detta lämnade han efter kort tid över till Carl Bengtsson Thomé, som enligt avtal i december 1886 fick ett årsarvode på 480 kr.

Detta hann stiga i takt med samhällets utveckling, vars styrka ledde till att post och järnväg skildes åt redan den 1 februari 1900. Nils August Falk blev då föreståndare för lantpoststationen med 600 kr i årsarvode och ett tillägg på 450 kr för transporter mellan tågen och poststationen. När Per Larsson övertog poststationen den 26 juni 1907, var transportanslaget oförändrat men det fasta årsarvodet steg till 900 kr med 1913 års ingång, var till kom ett biträdesanslag på 960 kr från och med 1917. Dessutom betalades från 1910 ett schablonbelopp av 170 kr per år i mistad frankoteckensprovision, så länge Larsson var i aktiv tjänst. Detta hängde samman med den från 1910 slopade provisionsersättningen.

Poststationen blev organiserad som postexpedition från den 1 april 1926, då Per Larssons status blev höjd till stationsmästare och fast löneplansanställning. Bland dennes efterträdare fanns Gottfrid Jönsson (1942-1944), Johan Ståhl (1944-1948), Axel Ivar Gustafsson (1948-1957), Bror O Hj Landin (1957-1958), Knut E Fredricson (1958-1962) och därefter Sixten Stenberg.

Denne engagerade sig i postens 100-årsjubileum bland annat genom en artikel i *Burlövs Tidningen* nr 1 i februari 1976, i vilken han bland annat skrev följande:

"Sockerbruket har varit den 'pelare' som Arlöv byggts upp omkring och givit innevanarna dess bäring. Senare har en annan stor industri stött till, nämligen AB Svenska Järnvägsverkstäderna, var till kommer andra livskraftiga företag av äldre gedigen årgång".

Efter under 1990-talet genomförd divisionalisering och bolagisering med en uppsjö på nya benämningar för olika befattningshavare är det resultatområdeschefen Johnny Nilsson som har det yttersta ansvaret för service till ca 6700 hushåll med postadress Arlöv.

1957-02-01--

Alnarp

Nästa punkt på vår tänkta färd är Alnarp. Någon poststation kom inte i fråga vid hållplatsen där men strax öster därom ligger det välkända Alnarpsinstitutet. Efter framställning öppnades där en lantpoststation den 1 juli 1957 att handhas enligt avtal med *Alnarps Lantbruksmejeri och trädgårdsinstitut*.

Bland de av institutet anställda kontorsbiträdena som fick handlägga postärendena fanns Gull-Britt Johansson, Ruth Persson och Lena Nilsson. Det var tack vare lantbruksuniversitetets funktion som storkund, som poststationen inte drogs in, när detta fördes på tal i mars 1978.

I stället organiserades poststationen om till ett sk postställe från den 1 oktober 1978 med 65% deltidsanställning för dess ansvarige. Utöver lantbruksuniversitetet var en av de drivande krafterna för bibehållande av postkontoret (som termen är sedan 1986) Trädgårdsekonomiska Undersökningen - en avdelning inom Trädgårdsnärings riksförbund. Denna storkund hade diskuterat eventuell flyttning från Alnarp på senhösten 1977 men beslöt att inte genomföra flyttningen. *"Och det var till stor del den goda postservicen som gjorde att vi beslöt stanna kvar"*, berättade Stig Johansson vid Trädgårdsekonomiska Undersökningen för Skånska Dagbladet vid en intervju i mars 1978. När detta skrivs i mars 1997, finns det ett postkontor i Alnarp med ett underlag på knappt 150 hushåll.

1876-01-01--

Lomma

En poststation öppnades i Lomma med 1876 års ingång, då gästgivaren J Jönsson antogs till föreståndare med 150 kr i årsarvode. Med järnvägens tillkomst drogs lantpoststationen in. Postinspektör Hugo Winroth hade garderat sig för denna ändring. I ett brev till poststyrelsen den 27 juni 1886 uppgav han ha *"funnit sig böra odmjukast hemställa, huruvida Kungl. Generalpoststyrelsen ej skulle finna skäl vara för handen att redan nu uppsäga poststationsföreståndaren i Lomma från innehavande kontrakt, då detsamma ej torde kunna upphöra förrän tre månader därefter"*.

En ny poststation öppnades sålunda i Lomma järnvägsstation vid tågstarten den 18 september 1886. Stationsföreståndaren Anders Magnus Andersson fick överta lantpoststationens sigill och datumstämpel samt rek-, ass- och paketetiketter.

Anderssons årsarvode för själva posttjänsten var inledningsvis 240 kr. Det höjdes till 360 kr från 1896 års ingång, lagom till att stationsinspektör John Ferdinand Hörstedt utnämndes till föreståndare enligt beslut den 16 december 1896. Denne fick efter sekelskiftet uppleva en mycket stark utveckling, som ledde till skilsmässa mellan post och järnväg (diarienummer 1 b 1918-4606).

Till en ny lokal ca 150 m från järnvägsstationen flyttades nu poststationen och Ester Sofia Larsson blev ansvarig för samhällets postservice enligt ett kontrakt, daterat den 19 oktober. Hon hade skaffat sig erfarenhet såsom biträde på poststationerna i Falsterbo och Svedala och även vikarierat som föreståndare för poststationen i Löderup. Hon blev utnämnd till föreståndare för postexpeditionen i Oskarström från den 1 oktober 1923.

Ett kvartal efter den uppkomna vakansen tillträdde fröken Evy Ragnhild Persson som föreståndare i Lomma. Den fortsatt positiva utvecklingen ledde till att poststationen klassificerades som postexpedition från den 1 december 1934, då hon så att säga följde med och blev löneplansanställd med den säkerhet detta innebar i jämförelse med avtalsanställningen som poststationsföreståndare. Hon fick senare namnet Terfors.

Redan på 1930-talet var en av hennes medarbetare Nils Artur Dahlqvist anställd i Lomma. Han efterträdde henne efter hennes pensionering 1963 och hann uppleva början på 1970-talets omvälvande förändringar innan han själv pensionerades. Efter genomförd divisionalisering och bolagisering blev Hans Persson en av hans sentida efterträdare med ansvar för service till ca 3800 hushåll.

Önnerup

Önnerup var en av de mindre orter som inte var påtänkta för poststation vid planering för postens omorganisation men behovet skulle visa sig rätt snart.

1892-09-01--1958-06-30

Med ett dussintal namnunderskrifter sändes till poststyrelsen i december 1891 en hemställan om att en poststation skulle få öppnas i Önnerup. I brevet stod bl a följande:

"Att i en så tätt befolkad bygd som vår, förbättrade kommunikationer skulle fördelaktigt inverka på många områden och förorsaka nya handelsförbindelser insågo vi vid järnvägens öppnande, och med varje dag bliver också behovet av en poststation i Önnerup alltmer angeläget och oavvisligt. En av familjer och affärsmän från Malmö och Lund om sommaren mycket besökt badort Bjärred har Önnerup till närmaste järnvägsstation, och ej minst från dem höres ständigt klagan över att deras post fördröjes mer än skäligt. - - - Allt sedan järnvägens öppnande har Önnerup varit station och till följd därav göra våra affärsvänner sig ofta skyldiga till den underlåtenheten att icke utsätta postadress, utan endast Önnerup å våra brev, för att dessa sedan av postverkets tjänstemän påtecknas antingen Flädie eller Lomma, varigenom åter inträffar att de av oss som hämta sin post i Flädie, få den sänd till Lomma och tvärtom, vilket än ytterligare vållar dröjsmål med brevens framkomst".

Poststyrelsen remitterade brevet till yttrande av postinspektören, som kontaktade trafikchefen vid Malmö-Billesholms järnväg. Denne intygade bl a att föreståndaren vid Önnerups hållplats hade "nödigt kunskapsmått samt var lämplig förestå ifrågasatt poststation".

Trafikchefen uppgav också "att järnvägens expeditjonsrum vid Önnerup även kan tjäna som postlokal när det har samma storlek och beskaffenhet i övrigt som expeditjonsrummen vid Furulunds, Södervidinge och Norrvidinge hållplatser, varest poststationer äro inrättade".

I postinspektör Hugo Winroths redovisning till poststyrelsen av ärendet påpekade han att utefter järnvägslinjen låg stationen i Önnerup endast "på omkring 2 kilometers avstånd från poststationen i Flädie medan de allmänna vägarna från Önnerup till nämnde poststation hålla i längd ej mindre än omkring 5 kilometer".

Sedan styrelsen för järnvägsbolaget också lovat att en blivande poststationsföreståndare även skulle åta sig postsparbanksgöromål beslöt poststyrelsen att den önskade poststationen fick öppnas den 1 september 1892.

Nils Petter Hallberg var då stationsföreståndare och blev vid denna funktion till sin pensionering med oktober månads ingång 1920, då 65 år gammal. Han följdes av Carl Magnus Svensson, som hade varit föreståndare för poststationen i Ormastorp under fyra år men fick förflyttning från Önnerup till Källstorp redan den 1 juli 1921.

Lars Birger Larsson tog nu vid men bara under kort tid, då han samma år fick förflyttning till Norra Vram. Hans efterträdare i december 1921 Oscar Ludvig Hallberg fick förflyttning till Slågarp den 1 maj 1923 och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Önnerup till poststationens indragning med juni månads utgång 1958: Ludvig Eugén Lindén (1923-1927), J L Nyman (1927-1937), Carl Fredrik Persson (1937-1939), Birgit Margareta Bolmgren (1940-1948) och Hedvig Elisabeth Lantz (1948-1958).

Järnvägsposter:

37.

Malmö—Billesholms grufva—Engelholm.

(S. D.)

(Från den 1 september 1892.)

1) Brf. N:r 4.	2) Brf. N:r 8.	3) LXXI. N:r 52.	LXXII. N:r 6.	XCI. N:r 2.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.			
5,35	8,40	10,55	6,29	9,15	Malmö	4,10	7,20	9,50	6,10
5,45	8,51	11,3	6,29	—	Arlöv	4,30	—	9,12	6,1
5,56	9,3	11,12	6,38	10,9	Lomma	4,20	7,3	9,33	5,53
—	—	11,20	6,46	—	Önnerup	—	—	9,25	5,15
6,9	9,30	11,24	6,51	10,10	Flädie	4,6	6,52	9,20	5,40
6,16	9,30	11,30	6,58	—	Ståfve	—	3,58	9,12	5,31
6,33	9,38	11,37	7,5	10,22	Parulands station	3,52	6,41	9,7	5,29
6,28	9,43	11,41	7,10	10,27	Kjeflinge	3,44	6,33	9,0	5,21
6,32	9,48	11,43	7,14	10,28	Kjeflinge	3,41	6,31	8,56	5,18
—	9,51	—	7,17	—	Söderhvidinge	—	—	8,41	—
—	9,54	—	7,20	—	Norrhvidinge	—	—	8,39	—
6,44	10,10	11,57	7,31	10,43	Teckomatorp	3,25	6,19	8,35	5,8
6,45	—	11,58	7,35	10,43	Teckomatorp	3,10	6,18	8,32	5,4
6,55	—	12,7	7,47	10,52	Soalof	2,35	6,10	8,23	4,56
—	—	12,18	7,59	—	Axelvold	2,27	—	8,3	4,47
—	—	12,23	8,5	—	Kågeröd	2,12	—	8,1	4,43
—	—	—	8,8	—	Böketofta	1,57	—	7,51	—
7,22	—	12,36	8,18	11,21	Billesholms grufva	1,35	5,44	7,44	4,30
Pk.						N:r 7. Brf.			
r 4.	—	12,46	8,26	11,23	Billesholms grufva	1,5	5,48	7,27	4,30
7,30	—	12,53	8,32	—	Norra Vram	12,57	—	7,21	4,15
7,38	—	1,3	8,44	11,38	Åstorp	12,40	5,27	7,9	4,4
7,52	—	—	—	—	Åstorp	12,20	5,28	7,0	4,3
7,53	—	1,8	8,50	11,39	Spannarv	12,4	—	6,18	3,52
8,7	—	1,18	9,4	—	Engelholm	11,10	5,5	6,35	3,10
8,20	—	1,20	9,15	11,39					
					N:r 7. Pk.	N:r 1. 1) XCI.	N:r 5. LXXII.	N:r 51. 1) LXXI.	

1) Post aflemnas från postkupéexpeditionen n:r LXXI under såväl upp- som nedgående jämväl vid Söderhvidinge, Norrhvidinge och Böketofta postkupéexpeditionen n:r XCI under nedgående jämväl vid Spannarv, Norra Vram, Böketofta, Kågeröd, Axelvold, Norrhvidinge, Söderhvidinge, Årlöv.

2) Med tåget n:r 4 å linjen Malmö—Billesholms grufva befordras dorjonto tågningar i väska till samtliga postanstalter å linjen med undantag Söderhvidinge och Norrhvidinge.

3) Med tåget n:r 8 å bandolen Malmö—Teckomatorp befordras vanliga bref, kortbref och brefkort endast till och öfver Teckomatorp.

Detta är den posttidtabell som tillämpades för järnvägen vid inrättandet av poststationen i Önnerup den 1 september 1892.

1886-09-18--1970-10-30

Flädie

Flädie hörde till raden av järnvägsstationer som förenades med postgöromål från tågstarten den 18 september 1886. Stationsmästaren Manne Gerhard Johansson fick ta ansvar för posten, till en början med 240 kr i årsarvode. Detta steg i etapper, till 480 kr från 1915 års ingång och dessutom 300 kr i fast biträdesanslag.

Han blev den ende järnvägsmannen som fick sköta postgöromålen. Det blev skilsmässa från den 21 november 1918 (diarienummer 1 b 1918:4607).

Handlanden Joel Persson tog över poststationen. Från 1920 års ingång överläts kontraktet på polisuppsyningsmannen Alfred Jönsson och lokal för poststationen hyrdes i stationshuset. Något gjorde att han måste sluta abrupt den 2 februari 1924 och fru Hulda Jönsson vikarierade från följande dag för att ta över kontraktet formellt från 1925 års ingång med poststationen alltjämt inhyrd i järnvägsstationen.

Fru Jönsson blev kvar som föreståndare till 72 års ålder vid 1962 års utgång. Efter vakans skrevs kontrakt från den 1 mars 1964 med SJ:s postbiträde Helga Dagmar Linnéa Blomqvist. Hon hade varit poststationsföreståndare i Klinga 1949-1951 och i Råstorp 1951-1958 samt postbiträde i Påarp sedan den 15 november 1958 och var väl kvalificerad men blev inte länge i Flädie. Hon förordnades redan den 1 juni 1964 som poststationsföreståndare i Ramlösa-brunn.

I avvaktan på eventuell omorganisation tillsattes inte någon ny föreståndare i Flädie, men som vikarie anlätades fd poststationsföreståndaren i Stävieby Helga Karolina Ståhl till och med januari 1966. Hennes efterträdare Kerstin Vilhelmsson fick anställning vid postkontoret i Lund, när poststationen drogs in med oktober månads utgång 1970. Berörda kunder anslöts till en lantbrevbärning från Bjärred.

"Vårt spår" korsades strax söder om stationen i Flädie av Lund - Bjärreds järnväg. Ett spår förband Leråkra station på Lund-Bjärreds järnväg med stationen i Flädie. Den blott elva kilometer långa järnvägen från Lund öppnades för allmän trafik den 26 juli 1901, men all trafik lades ner på denna sträcka den 15 juni 1939.

Bjärred

1901-08-12--

Låt oss göra en liten avstickare västerut från vårt spår. Den i föregående avsnitt nämnda järnvägen mellan Lund och Bjärred bidrog till inrättande av två nya förenade post- och järnvägsstationer från den 12 augusti 1901, nämligen Bjärred och Fjälje. Den sistnämnda hade funnits med stavningen Fjelie som en lantpoststation under åren 1874-1878.

Det var drygt två veckor efter tågstarten som de nämnda båda järnvägsstationerna öppnades. I Bjärred fick stationsinspektör Peter Händel Werner ansvar för posten, följd den 1 april 1913 av Per Olsson Högman, som dessförinnan varit föreståndare för poststationen i Revingeby under 8 år.

Post och järnväg skildes åt den 1 juni 1921 men Högman fortsatte att svara för posten enligt ett personligt kontrakt till och med januari 1922. Därefter tog Carl August Persson (med tidigare förflutet inom järnvägen) hand om poststationen till sin död i april 1941.

Efter en vakansperiod trädde fröken Klara Astrid Ingeborg Pålsson till den 1 juni 1941. För henne vikarierade Ella Justina Månsson från den 10 maj 1946, formellt utnämnd på befattningen enligt avtal från den 1 oktober 1946. Hon fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition med 1966 års ingång. Hon fick då sitt avtal ersatt med ett konstitutiorial som bevis på att hon var löneplansanställd.

Hon fick också uppleva 1970-talets förändringar med bl a ny terminologi före sin pensionering. Tillväxten har varit god i Bjärred, vars postanstalt med de ny terminologi kallades postkontor från 1986 års ingång. Med ansvar för service till ca 3300 hushåll fick Anita Håkansson ta över postkontoret.

1886-09-18--1964-05-30
Namn Stävieby från 1921-01-01

Stävie(by)

Även järnvägsstationen i Stävie förenades med postgöromål från tågstarten den 18 september 1886. Olof Åkesson fick då ansvara för både post och järnväg, tillfälligt följd av stationskarlsförmannen August Andersson från den 1 oktober 1896 tills näste ordinarie föreståndare, Johannes Andersson, tog över den 14 november 1896. Han hade sedan den 26 oktober 1886 ansvarat för den förenade post- och järnvägsstationen i Södervidinge.

Andersson fick byta ut datumstämpel och sigill med 1921 års ingång, då poststationen fick namnet **Stävieby**. Sorteringsförväxlingar hade förekommit bl a med poststationen Stävesjö i Anderslövs socken. Sedan Andersson avgått med pension den 1 juni 1928 tillsattes efter sex veckors vakans Johan Albert Lillieroos som föreståndare efter några års erfarenhet av motsvarande arbete i Märsta och Karlberg. Han fick annat arbete vid järnvägen i Malmö från november 1933 och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Stävieby till poststationens indragning med maj månads utgång 1964: Jöns Emil Olsson (1934-1935), Robert Edvin Johansson (1935-1938), Birger Julius Andersson (1938), August Edmund Widengren (1938-1942), Otto Julius Pettersson (1942-1946), Idar Helge Einar Grahnqvist (1946-1947), Bror Sven Albert Svensson (1948), Karl Alfred Nilermark (1948-1952), Per Erik Gunnar Persson (1952-1953) och Helga Karolina Ståhl (1953-1964). Indragningen av poststationen samordnades med den i Flädie uppkomna vakansen. Berörda kunder betjänades därefter av lantbrevbäring från Furulund.

1890-01-01--
Namn Furulund från 1978-03-01

Furulunds station

Ett stort antal personer skrev i maj 1889 under en ansökan till poststyrelsen om att en poststation skulle öppnas i Furulunds station. Som stöd för detta anförde de bl a

"att vid berörda station är av Malmö Yllefabriks AB anlagd en större fabrik, filial till dess fabrik i Malmö; vid stationen äro för närvarande redan 4 handlande bosatta och driva där handelsrörelse, med anledning av fabriksanläggningen mycken befolkning redan är och ännu flera komma att bosätta sig vid stationen".

Under den följande remissbehandlingen begärde poststyrelsen den 31 augusti 1889 bland annat *"upplysning, huruvida - för den händelse Kungl. Generalpoststyrelsen skulle besluta öppnande av en poststation vid Furulunds anhaltstation, trots det obetydliga avståndet därifrån såväl till Ståvie som Kävlinge - Järnvägsstyrelsen vore i tillfälle att åt stationen giva annan benämning än Furulund, enär detta namn åtminstone i skrift, lätt kan förväxlas med Furusund"*.

Efter kontakt med järnvägsbolaget svarade postinspektör Hugo Winroth den 2 september 1889 bl a att trafikchefen *"förklarar sig tyvärr förhindrad att ändra namnet å anhaltstationen i Furulund, detta bland annat av det skälet att ett vid denna station beläget, mycket besökt sommarförelustelseställe är allmänt känt under detta namn samt att således, även om namnförändring komme att ske, stationen likväl en mycket lång tid komme att kallas Furulund, likasom ock försändelser, såsom nu redan i tämligen stor skala äger rum, förses med dylik adress."*

Den av Kungl. Styrelsen befarade namnförväxlingen mellan Furulund och Furusund skulle emellertid efter vad undertecknad vill antaga, kunna på annat sätt förekommas eller därigenom att den ifrågasatta nya stationen kallades 'Skånes Furulund' eller liknande".

Poststyrelsen valde i stället för det föreslagna landskapsprefixet att ge den nya poststationen ett suffix och kalla den Furulunds station, när den öppnades med 1890 års ingång. Efterleden togs bort från den 1 mars 1978, detta trots att postanstalten i Furusund fanns kvar till oktober 1983. Postnumrens införande motverkade naturligtvis felsorteringar.

Stationsföreståndaren Nils Gottfrid Wiezell fick ta ansvar för den nya poststationen. Efter hans pensionering vid 65 års ålder övertog i december 1921 Nils Johan J:son Stjernqvist poststationen med december månads ingång 1921. Han hade tidigare varit föreståndare för poststationerna i Källeryd, Kingelstad och Fiskeby. Med motsvarande erfarenhet från Solberga tog H L Lindeberg över ansvaret den 1 maj 1927.

Post och järnväg skildes åt den 1 oktober 1929 och i polisupplysningsman Kristofferssons fastighet inrättades en lantpoststation med änkefru Helga Ebba Märta Julin som föreståndare. Hon efterträddes redan i januari 1931 av Anna Maria Henrietta Arnerius. Hon fick titeln stationsmästare, när hon "följde med" vid poststationens upphöjning till postexpedition den 1 oktober 1954. Efter hennes pensionering vidtog 1970-talets förändringar som bl a medförde att termen postkontor infördes även för postexpeditionerna.

Ett allvarligt menat förslag att ändra namnet till **Kävlinge 2** bottnade i centralbyråkraternas strävan att minska antalet adressenheter. Tanken kom emellertid upp vid en tidpunkt då man börjat tänka om vad gällde namnändringar men den realiserades inte. Däremot har postkontoret på grund av allt mindre utnyttjande av betalningsförmedling måste sametableras i juni 1996.

Postmästaren:

Det märks bara på namnbytet att Furulund blir Kävlinge 2

Under budgetåret -73 byter adressorten Furulund namn till Kävlinge 2. Därmed blir postkontoret i Furulund filial till Kävlingestationen.

Det är expeditionsarbetet som flyttas över till huvudkontoret. Sortering av post och brevtvättning kommer att ske i Kävlinge medan kassarörelsen fortsätter som vanligt i Furulund. Det går alltså lika bra att skicka brev och paket och köpa frimärken som förut på postkontoret i Furulund.

— Någon förändring i utbärningstiderna blir det inte med det nya systemet, säger postmästare P.A. Falck. Furulundsborna får sin post på vanliga tider.

Anledningen till att man flyttar över sortering och utbärning till Kävlingestationen är att arbetet blir mer enhetligt. Det är också mer praktiskt att ha allt samlat på ett ställe.

— Det blir heller inte någon in-

skränkning på personalsidan, försäkrar postmästaren. Det enda furulundsborna märker är namnförändringen på adressorten.

Denna notis i Skånska Dagbladet den 14 december 1972 speglar en namnändring som inte genomfördes.

1875-01-01--1878-09-30
1886-09-18--

Kävlinge

Kantor L W Franck blev antagen till föreståndare för den poststation som öppnades i Kävlinge med 1875 års ingång i samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. Årsarvodet på 180 kr förblev oförändrat när göromålen överläts på Olof Anders Franck efter kort tid. Denne blev uppsagd till september månads utgång 1878 och poststationen ersattes med lantbrevbäring.

Detta ansåg man inte vara någon bra lösning men inte förrän med tillkomsten av järnvägen lyckades man få poststationen återinrättad den 18 september 1886. Stationsföreståndare Carl Edvard Brodin blev ansvarig för postgöromålen med 420 kr i årsarvode. Denne hade emellertid nog att göra med bara järnvägssysslän och redan den 1 mars 1897 skildes post och järnväg åt.

Förre handlanden Victor Wadstein blev "på papperet" föreståndare för den ersättande lantpoststationen under en kort period. I personalmatrikeln gjordes dock följande anteckning: *"Wadstein har aldrig skött poststationen utan varit tjänstledig. Under tiden 2 - 5 mars 1897 har poststationen föreståtts av extra biträdet vid postkontoret i Malmö C P Alvin, under tiden 6-20 mars 1897 av eo postexpeditören G A Hahne, under tiden 29 mars - 30 juni 1897 av fröken H Olsson, som erhåller ytterligare 5 kr, dvs 15 kr i månaden för posttransporter"*.

Det var således flera som fick fungera innan Gustaf Vilhelm Burén tog över den 1 juli 1897 med 600 kr i årsarvode och ett efter hand ökat tillägg med upp till 50 kr i månaden för transporter mellan tågen och poststationen.

Förändringen 1897 föregicks av en framställning om att poststationen skulle höjas till rang och värdighet av förvaltningspostkontor. Den framställningen initierades av kommunalstämman den 21 oktober 1896 under Anders Jönssons ordförandeskap. Stationsinspektör Brodin motsatte sig förslaget om postkontor men tyckte det var rimligt att skilja post och järnväg åt. Den gången var handlanden H Lundström föreslagen till föreståndare för den eventuellt ersättande lantpoststationen.

Postinspektör Hugo Winroth i Malmö var emot förslaget att byta ut poststationen mot ett postkontor bland annat på grund av närheten till Lund samt poststationens förhållandevis låga frimärksuppbörd. Men han tog ett annat förhållande till intäkt för sin uppfattning att post och järnväg borde skiljas åt:

"Förhållandet är, som nog torde vara bekant, att poststationsföreståndaren i Kävlinge, stationsinspektören Brodin, icke det ringaste intresserar sig för posttjänsten liksom han uppgivit sig icke hava tid att, på grund av sina järnvägs-göromål, åt den förstnämnda ägna även den minsta tid av sin verksamhet. Följden därav har blivit, att han, med järnvägsbefällets goda minne, överlämnat postgöromålens skötande åt en järnvägsbokhållare vilken betraktar sagde göromål som en börda, från vilken han helst önskar bliva befriad. Å ena sidan har han strängt hållit på att poststationen i Kävlinge skulle hållas öppen endast minimum av tid eller fyra timmar, under

det att han å andra sidan, när han under denna tid betjänat allmänheten visat sig ogin och slarvig, vilket åter framkallat missnöje hos vederbörande korrespondenter".

Mera behöver inte citeras för att belysa hur angeläget det var för poststyrelsen att fatta beslutet om att skilja posten från järnvägen. Poststationen utvecklades bra och blev så småningom höjd till ett förvaltningspostkontor. Såsom utan värde för järnvägsintresserade läsare lämnar vi nu Kävlinge därhän. Ytterligare uppgifter finns i posthistorisk skrift 184, "Posthistoria från Harjagers härad".

1886-09-18-1966-05-21

Södervidinge

Med tågstarten öppnades också en förenad post- och järnvägsstation i Södervidinge. Stationsmästaren Johannes Andersson blev ansvarig för postgöromålen. Efter tio år flyttade han till Stävie och efterträdaren August Andersson blev kvar för att sköta ärendena till september 1918.

Då övertog Hugo Emanuel Wetterström ruljangsen och efter hans avgång tre år senare har följande järnvägsanställda ansvarat för postservice i Södervidinge: Johan Otto Ohlsson (1921-1927 och 1929-1934), John Leonard Ericsson (1927-1929), Gustaf Magni Johansson (1934-1939), Nils Martin Andersson (1939-1947), Oskar Verner Karlsson (1947-1951), Karl Gillis Gillheim (1951-1959) och Elsa Karolina Nilsson (1960-1966). Poststationen ersattes i samband med tidtabellskiftet den 22 maj 1966 med lantbrevbäring från Kävlinge.

1887-04-01--1966-05-21

Norrvidinge

Missnöjet var stort med den nya järnvägsstationen i Norrvidinge efter tågstarten i september 1886. Redan vid kommunalstämman den 3 oktober 1886 påtalades, att man inte kunde få någon post expedierad där och *"att allmänheten för den skull hade föga gagn av den nya kommunikationsled, som nu kommit att skära socknen och varför också särskilda bidrag tecknats för stations erhållande"*.

Kyrkoherde C E Strömberg samt en representant för var och en av socknens byar fick uppdraget att göra en framställning om en poststation. Om den gick igenom, skulle socknens postbud slippa hämta och lämna post i Marieholm och Teckomatorp.

Uppdraget fullföljdes genast och i ett brev till poststyrelsen framhölls att socknen måst hålla sig med tre postbud. Trafikchefen för Malmö-Billesholms järnväg uppgav i ett brev till postinspektören i Malmö att en för post- och trafikgörömål fullt kompetent person skulle tillsättas vid Norrvidinge hållplats den 1 april 1887.

På postinspektörens hemställan beslöt poststyrelsen därefter att en förenad poststation skulle inrättas från samma datum i Norrvidinge. Två av de postförande tågen gjorde inte uppehåll men passerade Norrvidinge i låg fart. Det var angeläget att post till Norrvidinge befordrades även med dessa tåg. Därför hemställde postinspektören den 28 februari 1887 "att från uppgående postkuppéexpeditionen nr 71 och nedgående postkuppéexpeditionen nr 72 måtte till ifrågavarande nya poststation utkastas post".

Poststyrelsen biföll hemställan. Den som först löpte risken att få en utkastad postsäck i huvudet var stationsföreståndaren Olof Jönsson Nojbert, följd i januari 1899 av kontorsbiträdet O Abrahamsson före tillsättningen av nästa ordinarie stationsmästare Carl Oscar Nilsson Lindholm. I maj 1903 tog Carl Konrad Carlsson över och Anders Viktor Hermansson följde honom i juni 1906. Efter dennes död i september 1911 blev det några månaders vakans innan Anders Petter Paulsson Paulin kunde tillträda lagom till att jultrafiken började.

Sedan Paulin fått förflyttning till Ballingslöv 1925 ansvarade följande järnvägsmän för posten i Norrvidinge tills poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring från Teckomatorp i samband med tidtabellskiftet den 22 maj 1966: Carl Gustaf P:son Holmberg (1925-1936), Carl Erik Persson (1936-1940), Karl Gideon Johansson (1940-1945), Claes Gustaf Theodor Gyllenberg (1945-1947), Helge Oskar Björklund (1947-1948), Erik Georg Thylén (1948-1949), Knut Erik Thern (1949), Oskar Vilhelm Jonsson (1949-1954) och Carl Axel Johnsson (1954-1966).

På vidstående sida återges järnvägsbolaget ovan omtalade brev till postinspektören med besked att en kompetent föreståndare skulle tillsättas i Norrvidinge.

Malmö-Billesholms Jernväg.

TRAFIK-CHEFEN.

Malmö den 2 februari 1887.

Till
Herr Postinspektören i Malmö
Distriktet
Malmö.

Härmed har min herrskaps,
att den 1^{ste} April detta
år skall giffa Kampen-
tent person tillsetas vid
Norrvidinge hållplats,
så att det de kan in-
rättas poststation der
stides.

Tvenne postförande tåg
skall g. o. m. samman-
foga sig stundtill ett
aggregerat vid stationen
för postens utveckling
de -

Malmö den 2 februari 1887

R. Paulsson

1872-05-01--

Teckomatorp

I Teckomatorp korsade "vår järnväg" den mycket äldre järnvägen mellan Eslöv och Helsingborg. Med maj månads ingång 1872 hade en poststation öppnats i den där befintliga järnvägsstationen. Dess stationsmästare Adolph Rosenqvist var troligen den förste som fick ta ansvar för postgöromålen, till en början med 180 kr i årsarvode för denna del av sysslan. Detta höjdes i etapper och uppgick enligt beslut i oktober 1877 till 260 kr, något som tyder på god utveckling av trafiken.

Ännu mera ökade göromålen på grund av att Teckomatorp blev knutpunkt när "vår järnväg" öppnades för allmän trafik. Detta bidrog till att stationsinspektör Peter Hillman i september 1886 fick postarvodet höjt till 540 kr per år.

Genom 1899-1901 års allmänna reglering av årsarvodena till föreståndare för järnvägspoststationer höjdes det för övrigt till 600 kronor. Då var arbetsbördan för stinsen så stor att det befanns lämpligt att skilja post- och järnvägsgöromålen åt. Detta genomfördes den 1 oktober 1900, då polisuppsyningsmannen Sten Johan Philibert Molien antogs till poststationsföreståndare med 600 kr i fast årsarvode, vartill kom 480 kr i biträdesanslag från maj 1907. Han fick dessutom ett litet anslag för att bekosta transporter mellan tågen och poststationen.

Den 1 april 1913 övertog Olof Bengtsson poststationen och kunde följande år notera höjning av det fasta årsarvodet till 780 kr. Han efterträddes redan den 1 oktober 1916 av Hilding Johannes Gottfrid Osberg och mindre än två år senare blev det åter skifte. Då tog Alfred Magnusson över ruljangsen efter att under 13 år ha varit föreståndare för brevsamlingsstället Malmö 5. Rörelsen blev nu så omfattande att poststationen kunde höjas till postexpedition från den 1 oktober 1920. Detta var en samma år tillkommen ny form av postanstalt, ett mellanting mellan poststation och förvaltningspostkontor. Därmed sällade sig Teckomatorp till skaran av pionjärer, för under det första året inrättades bara fyra sådana postexpeditioner.

Svårigheter med lämplig lokal för postexpeditionen ledde emellertid till postdirektionens förslag i ett brev till poststyrelsen den 29 november 1921 (diarienummer 1 b 1921:1571) att postexpeditionen skulle flyttas till Svalöv.

Efter en tämligen lång utredning beslöt poststyrelsen vid föredragning den 7 mars 1922 att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd. Postexpeditionen blev sålunda kvar i Teckomatorp.

Med titeln stationsmästare övertogs den i oktober 1923 av Olga Aurora Thylén, då 33 år gammal. Efter hennes pensionering och mellanliggande vakansperiod övertog stockholmskan Elsa B Nilsson chefskapet. Efter en mellanperiod under 1970- och 1980-talen har verksamheten minskat så mycket att posten i sina rationaliseringssträvanden även i Teckomatorp varit tvungen att i februari 1995 lämna postkontoret (som det kallas sedan 1986) på entreprenad. Förändringen kungjordes bl a i publikationen "Meddelande Minnespoststämplar" på här återgivet sätt.

POSTKONTORSÄNDRINGAR

Ändringar

Ändrad serviceform på postkontor där stämpeln blir oförändrad.

Fr o m 1995-02-06 förändras serviceformen i Teckomatorp från postkontor till Post i Butik.

Adress: 260 20 Teckomatorp.

Fr o m 1995-02-13 förändras serviceformen i Blentarp från postkontor till Post i Butik.

Adress: 270 35 Blentarp.

Svaluf 1875-01-01--1879-01-31
1886-09-18--

Svalöv

En av de många poststationer som blev en följd av 1873 års riksdagsbeslut att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen förlades till Svalöv med 1875 års ingång. I offentliga handlingar från den tiden finner man stavningen Svalöf, men poststationen fick namnet SVALUF. Dess föreståndare, kantorn N Nilsson, stavade själv namnet *Svalöf* i sina skrivelser till postmyndigheterna.

Det finns en hel del sådana skrivelser i arkiven som rör Svalöv. En av dem utgör Nilssons remissvar till poststyrelsen den 12 januari 1877 med anledning av begärd ändring av postlinjen Marieholm-Billeberga, vilken betjänade bl a Svalövs, Torrlösa och Tirups socknar. De båda sistnämnda socknarnas kyrkor ligger på relativt nära avstånd rakt öster resp rakt väster om Svalöv.

Företrädare för Svalövs socken hade i en framställning till poststyrelsen begärt att postlinjen skulle få Teckomatorp som utgångspunkt och att post skulle befordras därifrån till Svalöv och Kägeröd med fyra turer i veckan. Tirup och Torrlösa skulle enligt förslaget bli utan poststationer. Motiveringen formulerades med följande ord:

"Orsaken att Tirup och Torrlösa uteslutas är den, att vad Tirup beträffar, detta har kronobrevbäringen gemensam med Billeberga och vad angår Torrlösa, att detta kan utan svårighet begagna Svalövs poststation, som därifrån är beläget på 1/4 mils avstånd. Tvenne stationer kunde således genom förslaget indragas och mera direkt och snabb kommunikation med järnvägsposten vinnas".

Järnvägen Landskrona-Eslöv hade blivit öppnad för allmän trafik den 1 augusti 1865 och från Svalöv var landsvägsavståndet till Teckomatorps järnvägsstation 0,7 mil med det mått man räknade på den tiden.

Petitionen utmynnade i en släng till poststationsföreståndaren i Svalöv med att "vi dock av förekommen anledning torde få utbedja oss ett förståndigande åt nuvarande postföreståndaren härstädes, att om han skall vid befattningen bibehållas, allmänhetens billiga fordringar på noggrann expedition bättre tillgodoses".

Från såväl Torrlösa som Tirups socknar gjordes naturligtvis invändningar mot förslaget under remissförfarandet. Poststationsföreståndare N Nilsson anslöt sig till sökandenas uppfattning att Teckomatorp var lämplig utgångspunkt för postföringen. Det av petitionärerna tämligen öppet framförda hotet om avsked avfärdade han på följande sätt:

"Den av sökandena gjorda anmärkningen mot undertecknads expedition torde jag icke behöva upptaga till besvarande så länge inga bestämda fakta anförts. Endast må här gemälas att, om någon oordning härvid förekommit, denna torde berott på allmänheten själv såsom mindre nogräknad att iakttaga de för postens inlämnande och uttagande utsatta timmar".

Till brevet bifogade Nilsson sin egen avskrift av den vid poststationen anslagna uppgiften om öppethållandet m m. Den återges på vidstående sida.

Det blev en långbänk av ärendet som slutade med att poststationen i Tirup drogs in med september månads utgång 1877, detta enligt kronobetjäningens förslag. Poststationen i Torrlösa fick vara kvar till och med januari 1879, då ersatt med lantbrevbäring och samtidigt mötte poststationen i Svalöv samma öde.

Avskrift

Poststationen i Svalöv
hålls öppet alla dagar
från kl 9 - 4 eftermiddag
samt från kl 6 - 9, eftermiddag
för utdelning af ankomna
brev.

Rekommenderade och Assurerade
försändelser böra inlämnas entem
med för postens ankomst, och
under iakttagande af oförändrade
tider, om de förte vinna befordran
med först afgående post.

Svalöv Poststation 1 Januari 1876

N. Nilsson

Widimeras

N. Nilsson



Tack vare järnvägens tillkomst återuppstod poststationen i Svalöv den 18 september 1886, nu i järnvägsstationen i samband med tågstarten. En av de första föreståndarna var Adolph Rosenqvist, vars årsarvode för själva postsyslan fastställdes till 600 kr genom beslut i juli 1895. Från 1901 fick han dessutom ett biträdesanslag på 480 kr. Han efterträdes i november 1905 av Nils Wilhelm Nilsson under en övergångsperiod och i september 1906 tillsattes stationsinspektör Erik Vedik Vallman.

Trafiken ökade mycket starkt och Vallman fick t ex efter 1914 års allmänna reglering av arvoden inte bara 900 kr i fast årsarvode för postsyslan utan dessutom genom ett supplementsavtal sitt fasta biträdesanslag höjt från 1440 till 2160 kr om året.

Det var bäddat för skilsmässa mellan post och järnväg. Den 1 april 1926 byttes poststationen ut mot en postexpedition. Albert Melius Jönsson blev den förste chefen i den nya organisationen, följd av bland andra Erik Gustaf Lundberg (1943) och Rune Rydberg (1967). Med ny terminologi finns det numera ett postkontor i Svalöv med service till drygt 3000 hushåll, däribland de med adress Billeberga och Tågarp.

Den stora ökningen av omsättningen i Svalöv bidrog till att poststyrelsen redan den 22 november 1904 hemställde hos regeringen om att ett förvaltningspostkontor skulle öppnas i Svalöv. Samtidigt begärde man rätt att få sådana också i Vislanda, Munkedal och Karlskoga. Som motiv för önskemålet framförde bl a beträffande Svalöv, Vislanda och Munkedal att under dessa postkontor skulle förläggas åtskilliga poststationer, *"vilka postanvisnings-, postförskotts- och tidningsrörelse de blivande postkontoren sålunda skulle komma att förmedla, och varigenom nämnda rörelse skulle bliva tillgodosedd på ett bättre sätt än hittills"*.

Regeringen medgav den 21 december 1904 att postkontor skulle få inrättas på de fyra nämnda platserna från tidpunkt som poststyrelsen fick bestämma. Underrättad om detta anmälde postinspektionen i Malmö den 29 juli 1905 *"att lämplig lokal för ett postkontor i Svalöv ej torde kunna erhållas förrän från och med den 1 oktober 1906"*.

När frågan togs upp på den ordinarie kommunalstämman i Svalövs sockenstuga den 30 mars 1907 uttalades *"att kommunen eller enskild person ej är i tillfälle att erbjuda en för postkontor lämplig lokal. Dessutom uttalade man sin tillfredsställelse med nuvarande postförhållanden samt önskar ej någon förändring i samma"*.

Med bifogat protokollsutdrag anmälde postdirektionen det genom kommunens inställning ändrade förhållandet och uppgav att det hade ifrågakänts, *"huruvida icke det för orten avsedda postkontoret lämpligen skulle kunna förläggas till Teckomatorp i stället för till Svalöv"*. Efter redovisning av de förhållandevis låga trafikciffrorna i Teckomatorp anförde postinspektionen den 30 april 1907:

"Under sådana förhållanden hemställes värdsamt, att det postkontor, som beslutats skola inrättas i Svalöv, måtte förläggas till en annan plats, som har behov av postkontor och där lokal för ändamålet kan anskaffas".

En av regeringen medgiven och löneplansreglerad tjänst blev därmed inte utnyttjad. Den 20 april 1910, det år från vilket postinspektionerna organiserats som postdirektioner, skrev postdirektör Olof Thormark ett underhandsbrev till sekreteraren G Kihlmark i poststyrelsen och uppgav att förre ledamoten i riksdagens första kammare P Bondesson för Sparbankens i Svalöv räkning omgående ville veta om postverket var intresserat av att hyra en lokal där för 800 kr om året.

Svaret från Kihlmark innehöll bl a beskedet att efter det avböjande svaret från Svalövs kommun hade poststyrelsen i samband med frågan om ett postkontor i Korsnäs anmält till regeringen, att den *"för det medgivna nya postkontoret i Svalöv avsedda postmästaravlöningen icke blivit disponerad"*. Poststyrelsen *"ansåg postkontor i Korsnäs vara mera trängande än i Svalöv och hemställde bl a att den för Svalöv avsedda postmästaravlöningen måtte få disponeras för postkontoret i Korsnäs"*.

Frågan om ett förvaltningspostkontor i Svalöv blev inte senare aktuell, men som framgår tidigare i detta avsnitt fick orten en förhållandevis tidig postexpedition.

1895-09-01--1958-12-31

Källstorp

Efter framställning 1899 fick invånarna i trakten av Källstorp lov att med tåget befordra en lösväska för sin post, expedierad från Svalöv. I september 1894 skrev kommunalnämndsordföranden Per Tykesson m fl till poststyrelsen och anhöll att en poststation skulle få anläggas i Källstorps järnvägsstation.

Efter tillstyrkan av postmästaren och postinspektionen i Malmö biföll poststyrelsen hemställan och poststationen kunde öppnas den 1 september 1895 enligt poststyrelsens beslut den 2 augusti. En förutsättning var att poststationsföreståndaren även åtog sig att handlägga postsparbanksgöromål, ett erbjudande som chefen för postkontoret i Malmö förmedlade med nedan återgivna brev.

POSTDIREKTORATET

I

MALMÖ.

D. Nr.

1627/år
1894

Malmö den 4 juli 1895.

Skötom till Postinspektionen i
ÖÖRA POSTDISTRIKTET
den 5 JUL 95
D.-Nr. 3511/94

Till Herr Postinspektören i Östra Di-
striket.

Under åberopande af postkontoret i
Malmö den 18 juli 1895 till Herr Postinspek-
tören allättna skrifvelse rörande ifrågasatt
föreande af poststation och postsparbank-
kontor med hälsplatser i Källstorp å järnvägs-
linjen Malmö - Billsholms gulv, på unde-
tecknad härmed från öfverlemnade Stände
skrifvelse omnämnda, numera hit inkomna
intyg från trafikchefen för Malmö - Billsholms
järnväg.

G. O. Nordlund

Stationsmästaren Jöns Peter Henriksson Berg blev ansvarig för postgöromålen i Källstorp till 1914 års utgång, varefter Hilding Andersson Aldén tog över. Han flyttade i december 1918 till Axelvold och under perioden 1919-1921 ansvarade Alfred Polian-der Nathanael P:son Augell för posten. Han följdes den 1 juli 1921 av Carl Magnus Svensson, som fick förflyttning till Ingelstråde från den 1 juli 1923.

Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för poststationen i Källstorp till dess indragning med 1958 års utgång: Anton August Hallberg Appelkvist (1923-1931), Carl August Lindqvist (1931-1934), Frans Frithiof Andersson (1934-1938), Gustaf Albert Andersson (1938), K Lindqvist (1938-1944), Nils Vilhelm Persson (1944-1946), Lars Jörgen Paulsson (1946-1949), Helge Brun Cederqvist (1949-1952), Eric Arne Andersson (1952-1954), Emilia Linnéa Andersson (1954-1955) och Anna Viola Rosén (1955-1958).

1886-09-18--1966-05-21

Axelvold

Den förenade poststationen i Axelvold öppnades samtidigt med tågstarten den 18 september 1886. Det blev en station med tämligen tät byten på föreståndaretjänsten. En av de första med ansvar för posten var Carl Lagerstedt (från december 1892), följd under en övergångsperiod 1896 av stationskarlsförman August Andersson. Den 1 oktober 1896 tillsattes stationsinspektör Olof Åkesson med tidigare erfarenhet av stationen i Stävie under tio år.

Åkesson fick förflyttning till Stureholm den 15 december 1918 och från Källstorp kom nu Hilding Andersson Aldén. Han fick i sin tur förflyttning till Skälderviken den 1 februari 1922. Hans efterträdare i Axelvold Peter August J:son Lindén flyttade till Genevad den 1 augusti 1932.

Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Axelvold till poststationens indragning vid tidtabellskiftet den 22 maj 1966, då berörda kunder fick börja anlita lantbrevbäringen från Kågeröd: Sven Hugo Friberg (1932-1940), Hugold Georg Esbjörnsson (1940-1947), Bertil Harald Sixten Wahlgren (1948-1957), Nils Bertil Persson (1957), Ture Banér Jönsson (1957-1961), Olof Allan Sigurd Svensson (1962-1964) och Ylva Hilma Kristina Nykvist (1964-1966).

I en brytningstid med förestående omorganisationer betecknades postkontoret i Malmö som postdirektoratet.

Kågeröd

Genom överenskommelser mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Malmö om ändrad organisation i anledning av kronobrevbäringsreformen öppnades en poststation i Kågeröd med 1875 års ingång. Kyrkoherden F Th Gustafsson blev föreståndare med ett årsarvode av 150 kr. Han fick lämna befattningen med januari månads utgång 1879, då poststationen ersattes med lantbrevbäring.

Bygdens befolkning kunde glädja sig åt järnvägens tillkomst, för med den följde uppförandet av en egen järnvägsstation. I denna öppnades också en poststation med tågstarten den 18 september 1886, drygt sju år efter den första poststationens indragning.

Med 300 kr i årsarvode för själva postsysslan fick stationsföreståndaren Lars Petter Bengtsson ta ansvar för både post och järnväg. I etapper höjdes arvudet för postsysslan och uppgick efter 1902 års allmänna reglering till 420 kr. Fortsatt ökning av trafiken medförde att Bengtsson efter 1914 års arvodesreglering också kunde kvittera ut ett biträdesarvode på 480 kr, vilket troligen gick åt i sin helhet till det av honom anlitate postbiträdet.

Med november månads ingång 1953 höjdes poststationen i Kågeröd till postexpedition. Bo Folke Allan Nilsson utnämndes till chef med titeln stationsmästare. Bland hans efterträdare fanns Margit Lindskog (från 1967). Med 1977 års omorganisation förvandlades postexpeditionen i ny terminologi till ett (lokal)postkontor. Svikande kundtrohet, särskilt i fråga om betalningsärenden, bidrog till att postkontoret i projekt "Nät 92" lämnades ut på entreprenad till *Skånska Lantmännen* och blev ett av många postkontor i gruppen "post-i-butik".

1874-01-01--1879-03-31

Stenestad

Landsvägsledes drygt sex kilometer norr om Kågeröd ligger Stenestad. På grund av poststyrelsens villkorliga beslut den 30 oktober 1873 inrättades med 1874 års ingång en gångpost mellan Sönnarlövs kyrka och Stenestads kyrka. I Stenestad öppnades då en poststation med kommunalnämndens ordförande Thomas Thorén som föreståndare. Postgången ändrades senare under 1874 att utgå från den förenade post- och järnvägsstationen i Kvidinge på sträckan mellan Helsingborg och Hässleholm. Senare ändrades postföringen så att en gångpostlinje inrättades mellan Klippan och Tågarp över Stenestad och Kågeröd.

I en redovisning den 5 februari 1878 till länsstyrelsen av en revision av de preliminära överenskommelserna om lantbrevbärings införande skrev poststyrelsen bl a följande:

"Av gångpostlinjen Klippan-Kågeröd-Tågarp indrages sträckan Klippan-Stenestad-Kågeröd, 1.6 mil, och anordnas mellan Klippan och Stenestad, 1,0 mil, lantbrevbäring med två turer i veckan med indragning av Stenestads poststation."

Vid kommunalstämman i Stenestad den 24 mars 1878 utsågs skolläraren K N Sundén till kommunombud som den förmedlande länken med lantbrevbäraren. När postkontoret i Kristianstad hanterade ärendet vidare, framkom önskemål från församlingen att postutväxlingen skulle få äga rum över Norra Vram i stället för över Klippan. Ett förslagskontrakt fanns då redan upprättat med förre skolläraren Svante Killgren i Maglaröd om att ansvara för lantbrevbäringen mellan Klippan och Stenestad med en ersättning av kr 2:50 per tur fram och åter. Detta ändrades sedan Svante Killgren i ett brev till poststyrelsen den 20 mars 1879 åtagit sig att fullgöra lantbrevbäring mellan Stenestad och Norra Vram två gånger i veckan med en sammanlagd ersättning av kr 4:75 per vecka.

De nyss citerade beslutet omfattade som synes indragning av poststationen i Stenestad och detta genomfördes med mars månads utgång 1879.

Med tillkomsten av järnvägen mellan Malmö och Billesholm väcktes hoppet om att poststationen skulle få återuppstå i anslutning till en postlinje från Kågeröd. Vid behandling av frågan under kommunalstämman med Stenestads församling den 13 februari 1886 begränsade man sig emellertid till att begära ändring av lantbrevbäringen så att den utgick från Kågeröd, och det med sex turer i veckan i stället för de två turer som man nu hade från Klippan. Postmästare Henningson i Klippan var emot detta förslag i sitt remissvar den 9 april 1886, vars sista rader återges nedan.

Klippan. I många afseenden är rätt utgångspunkt för lantbrevbäraren, ty här bor kronofogden, poliskåren och här är apotek, bank och juustänligt postkontor.

Klippan. postkontoret den 9 april 1886.
Henningson

Denna del av järnvägsärendet kom att omfatta åtskilliga sidor. Som framgår av sista raderna i reproduktionen på sid 11 fick man sin vilja igenom med sex veckoturer och lantbrevbäringen utgående från Kågeröd. Poststationen i Stenestad återinrättades aldrig.

Böketofta

1886-09-16--1948-12-31

Även i Böketofta öppnades en poststation redan vid tågstarten den 16 september 1886. Stationsmästaren Ola Svensson Wahlgren fick ta ansvar för posten. Han var länge i tjänst och avgick vid 66 års ålder med september månads utgång 1911. Så mycket kortare tid var hans efterträdare Carl Johan Albert Gustafsson verksam i Böketofta. Han avgick redan den 31 juli 1915 och efter vakansen tillsattes från den 1 mars 1916 Carl August Rydstedt, som redan med 1917 års ingång fick förflyttning till Uppåkra. Med sex års erfarenhet från denna station strax söder om Lund kom hans efterträdare Sven Jönsson Dahlin. Han blev bara kvar ett år i Böketofta.

Med 1918 års ingång tillträdde Johan Emil Thåström. Efter hans förflyttning till Ingelstråde den 1 augusti 1921 ansvarade följande järnvägsmän för posten i Böketofta till poststationens indragning med 1948 års utgång: Carl August Lindqvist (1921-1929), Per Persson Holst (1929-1935), Gustaf Albert Andersson (1935-1938), H Wallin (1938-1939), Sante Bernhard Jönsson (1939-1941), Sven Herbert Wemdalen (1941-1942), Axel Ludvig Eriksson (1942-1946) och Bertil Verner Steinick (1946-1948)

Billesholms gruva

1876-12-01--
Namn Billesholm fr o m 1943-04-01

Landskrona-Ängelholms järnvägsbolag låg tio år före i tiden i förhållande till Malmö-Billesholms järnvägs AB. Det förstnämnda företaget hyste oro för att någon poststation inte skulle öppnas vid tågstarten i järnvägsstationen med namnet Billesholms gruva, eftersom denna station låg i närheten av den poststation som hade öppnats med namnet Billesholm den 1 juni 1875.

I sitt brev till poststyrelsen framhöll bolaget den *"i Billesholms ortens länge och livfullt närda önskan och förhoppning, att tillvaron av postanstalt vid Billesholms station å Bjuv-Billesholmsbanan icke måtte avhålla Kungl.Generalpoststyrelsen från inrättande av så beskaffad anstalt vid järnvägsstationen Billesholms gruva å Landskrona-Ängelholms järnväg, enär senare järnvägen med sex tåg om dagen kan tillfredsställa de av Billesholms Stenkols verks omfattande affärsförbindelser med provinsens olika delar betingade behov av snabbare och lämpligare postbefordring än den, som kommer ortens och andra korrespondenter till del genom Billesholms poststation med sämre disponerade trafikresurser, beroende på särdeles illa avpassade ankomst- och avgångstider för posten av kl 8.30 på morgonen"*.

Detta var en direkt attack mot det konkurrerande järnvägsföretaget men troligen inte avgörande för poststyrelsens beslut i den frågan. Det var i stället yttrandet av postinspektör Bengt Geijer den 30 oktober 1875 som låg till grund för poststyrelsens beslut. Denne ansåg att poststationer skulle öppnas vid samtliga järnvägsstationer utmed den nya järnvägen Landskrona-Ängelholm men tillade *"varemot de nuvarande poststationerna i Billesholms järnvägsstation och i Ekeby by torde indragas"*. Det låg således redan nu ett indragningshot mot den första poststationen i Billesholm, men det skulle gå några månader innan det blev allvar av i den delen av ärendet.

Med tågstarten den 1 december 1876 på Landskrona-Ängelholms järnväg öppnades enligt Geijers förslag en poststation i järnvägsstationen med namnet Billesholms gruva. Från början fick telegrafisten A Mollén ansvar för denna, följd efter kort tid av stationsinspektör Fredrik Reinhold Schmidt. Det var under hans första period som poststationen med namnet Billesholm vid ändpunkten av järnvägen Bjuv-Billesholm blev indragen, och det skedde den 31 mars 1877 samtidigt som postbefordran på denna järnväg upphörde. De som hade använt sig av den första poststation i Billesholm, fick nu anlita stationen vid Billesholms Gruva, där trafiken ökade mer och mer.

Styrelsen för Billesholm-Bjuvs AB begärde i ett brev till poststyrelsen den 26 mars 1898 bättre service med ankommande och avgående poster, bland annat på så sätt att post åter skulle få befordras på järnvägen mellan Bjuv och Billesholm samt *"att en mindre poststation inrättas vid Billesholms station utan att den större vid Billesholms Gruvas station därigenom borttages"*.

Under den tid som gick innan poststyrelsen fick svar på en remiss till postinspektionen i Malmö vidtogs vissa förbättringar i posttågens turer, redovisade av postinspektör Victor Melander den 20 februari 1900. Efter en fullständig redogörelse för posttågens ankomst- och avgångstider skrev han bl a följande.

"I följd av de numera inträdda förbättrade postförbindelserna till och från Billesholms Gruva synes det emellertid för närvarande ej vara behövt att postbefordran anordnas å ifrågavarande järnvägssträcka (d v s Bjuv-Billesholm).

Beträffande förslaget om inrättande av poststation vid järnvägs- trafikstationen Billesholm, belägen allenast 700 meter från poststationen Billesholms Gruva, får postinspektionen vördsammast anföra, att fråga uppstått att skilja poststationen i Billesholms Gruva från järnvägsstationen å platsen. Med en sådan anordning skulle poststationen möjligen kunna erhålla ett lämpligare läge för postutväxling jämväl vid Billesholms station än för närvarande".

Vissa komplikationer gjorde att frågan om skilsmässa mellan post och järnväg fick avgöras senare. Postinspektionen kom sålunda igen med ett nytt förslag den 15 juni 1900, baserat på en omfattande nära två år lång utredning. På grundval härav beslöt poststyrelsen att poststationen Billesholms Gruva skulle skiljas från järnvägsstationen och att förvaltaren Nils Möller skulle bli dess föreståndare med 600 kronor i årsarvode samt en krona om dagen för posttransporter till och från järnvägsstationen. För en sentida iakttagare kan det vara egendomligt att man vid det tillfället inte passade på att ändra poststationens namn till enbart Billesholm. Den ändringen genomfördes inte förrän den 1 april 1943.

Möller var blott kort tid i tjänst och ny föreståndare för lantpoststationen blev sergeanten Nils August Falk. Han avlöstes redan i april 1902 som poststationsföreståndare av Lars Anton Falk Lindell. Denne blev tjänsten trogen till och med 1942 och tilldelades medaljen för nit och redlighet i rikets tjänst. Clara Carlin, som varit biträde under flera år, blev föreståndare med 1943 års ingång. Hon fick byta ut datumstämpel, sigill samt rek-, ass- och paketetiketter den 1 april 1943, då suffixet "Gruva" föll bort från postnamnet.

Den 1 februari 1946 fick Clara Carlin "följa med" i poststationens statushöjning. Hon blev då chef för postexpeditionen, som termen löd på den tiden. Hennes efterträdare Erik Johansson fick som chef perioden 1963-1979 uppleva den första vågen av stora förändringar med bl a den följden att postexpeditionen med ny terminologi kallades postkontor från och med juli 1977. Birgit Hansson tog över ruljangsen 1979 med ansvar för service till ca 1600 hushåll.

1874-01-01--1875-12-31
1876-12-01--1966-05-21

Norra Vram

Med kontor T Wiebe som föreståndare öppnades en poststation i Norra Vram den 1 januari 1874, då stavat Norra **W**ram. Redan den 13 januari 1875 föreslog postmästaren i Helsingborg att poststationen skulle dras in. Orsaken finner vi i ett brev från Broby sockens kommunalnämnd den 29 december 1874.

Dess ordförande Nils Olsson, ville med sitt brev "å Broby sockens vägnar fästa Kungl.Generalpoststyrelsens uppmärksamhet på det vanlottade förhållande Broby socken och Ingelstorps by, i förhållande till andra angränsande socknar, befinner sig i, angående postbefordringen. Under senare åren och till en del under detta (1874), var poststation upprättad i yttersta gränsen av Broby socken, vid Ekebro, och oaktat den ringa lämpligheten var dock allmänheten till en del betjänt därav, men sedan denna station indrogs har den korresponderande allmänheten ej med säkerhet vetat var eller huruledes den kunnat avlämna eller avhämta sina brev och tidningar. Nu sedan postanstalter blivit anordnade å banlinjen Helsingborg-Hessleholm, har den korresponderande allmänheten inom Broby socken fått över en halv mil från kyrkan till närmaste därå varande poststation, nämligen Gunnarstorp, som är den tredje nu existerande stationen inom Norra Vrams socken, och tycks det vara något väl mycket inom **en** socken, helst denna ej är mig veterligen befolkad än Broby socken".

Nils Olsson hemställde konkret om att en poststation skulle inrättas i närheten av kyrkan i Broby socken och föreslog att folkskollärarinnan Marie Karlberg skulle bli föreståndare. Han avslutade sitt brev med att "ödmjukast fästa Kungl.Generalpoststyrelsens uppmärksamhet därpå, att den mellersta av i Norra Vrams socken varande poststationer, utan ringaste men för allmänheten kunde indragas".

Detta var alltså ett direkt anslag mot poststationen i Norra Vram. Postmästaren i Helsingborg instämde genom att betona i sin remisspårskrift till poststyrelsen att "Norra Vrams poststation är av ringa fördel för allmänheten, emedan nästan samtliga boende däromkring avhämtar daglig post å den närbelägna poststationen Gunnarstorp". Han tillade "att i stället poststation med passande namn, t ex Ormastorp (namnet på en del av Broby socken) upprättas i Broby socken och att gångpost mellan denna nya station och någon av de angränsande järnvägsstationerna igångsättes".

Det blev emellertid ingen omedelbar åtgärd på grund av Nils Olssons brev eller förslaget från postmästaren i Helsingborg. Poststyrelsen lämnade brevet från Broby sockens kommunalnämnd den 29 december 1874 utan åtgärd trots postmästarens påskrift med förslag om indragning av poststationen Norra Vram. Den drogs in något senare, nämligen med 1875 års utgång. Det något undanskymda förslaget om en poststation i Ormastorp vann inte heller gehör, men en järnvägspoststation öppnades där den 9 januari 1885 vid järnvägen Åstorp-Höganäs (posthistorisk skrift 307).

Knappt ett år efter indragningen av den första poststationen med namnet Norra Vram öppnades en ny, nu stavad med enkelt V. Det var sålunda med tillkomsten av bandelen Åstorp-Landskrona som en järnvägspoststation kunde öppnas i Norra Vram den 1 december 1876. Stinsen Alfred W Petersson blev ansvarig för postgörö-målen, avlöst i juli 1891 av Carl Peter Lindström. Efter dennes pensionering i december 1921 svarade följande järnvägsanställda för postsysslan i Norra Vram till dess att poststationen ersattes med lantbrevbäring från Billesholm vid tidtabellskiftet den 22 maj 1966: Lars Birger Larsson (1921-1929), Johan Robert Ekstrand (1929-1933), William Svensson (1933-1940), Henning Paulus Sebring (1940-1950), Ingvar Lennart Egon Eriksson (1950-1960), K G S Nilsson (1961-1962), John Carlo Hansson (1962-1965) och Lilli Ann Rolf (1965-1966).

1872-04-01-1874-09-30

Ekebro

I Västra Broby socken öppnades den 1 april 1872 en poststation i Ekebro med Fr Ekström som föreståndare. Posten kom dit via kärrepostlinjen mellan Värnamo och Helsingborg, som gick två gånger i veckan i vardera riktningen. Poststationen i Ekebro låg på den sista delsträckan ungefär mittemellan Åby och Helsingborgs postkontor. (Åby postkontor döptes om till Klippan med 1876 års ingång).

I ett brev till poststyrelsen den 27 december 1873 begärde poststationsföreståndare Ekström att få sitt årsarvode höjt från 150 till 500 kr. Sedan länsstyrelsen på förfrågan svarat poststyrelsen att någon annan lämplig poststationsföreståndare inte fanns att tillgå, gick poststyrelsen med på förhöjningen men utbad sig ett besked från länsstyrelsen om poststationen inte kunde dras in eller flyttas till något ställe i närheten. Den 27 juni 1874, då det hade gått ett halvår sedan många nya poststationer inrättades i området på grund av att postverket övertagit ansvaret för kronobrevbäringen, svarade länsstyrelsen att

"emedan ingen annan av de nyinrättade poststationerna än Wrams står i direkt förbindelse med poststationen i Ekebro och avståndet mellan Norra Vram och Åstorp icke är längre än mellan Norra Vram och Ekebro samt allmän väg jämväl finnes från Norra Vram till Åstorp utan att vägen i närheten av Ekebro behöver tagas, kan Länsstyrelsen icke finna hinder böra kunna möta för indragandet av poststationen i Ekebro."

Torparen Per Bengtsson Kast, som svarade för postföringen mellan Norra Vram och Ekebro, förklarade sig den 11 juli villig att i stället forsla posten mellan Norra Vram och Björnekulla för kr 1:50 per mil. Det var en 50-procentig höjning per mil räknat, men poststyrelsen accepterade och beslöt vid föredragning den 10 augusti 1874 att poststationen i Ekebro skulle dras in den 1 oktober.

Informationen klickade på någon punkt och efter telegramförfrågan skrev postmästaren i Helsingborg den 12 oktober 1874 till poststyrelsen *"att Ekebro poststation blivit indragen den 8de dennes, varom annonserats i stadens båda tidningar, samt att postverkets samtliga effekter blivit, efter å Ekebro poststation verkställd inventering den 9 ds översända jämte reversal däröver till Postverkets Allmänna persedelföråd"*.

Det är således inte omöjligt att frimärken och brev kan finnas som är stämplade i Ekebro även några dagar in i oktober 1874, även om i vinjetten till detta avsnitt poststationens sista dag anges till den 30 september.

Björnekulla

I poststyrelsens brev till länsstyrelsen i Kristianstad den 30 oktober 1873 hette det bland annat *"att poststationer må inrättas å postlinjen Åby-Helsingborg vid Åstorps gästgivaregård i Björnekulla under benämning Björnekulla"*. Gästgivaren Carl Lindblom antogs till föreståndare. I ett brev den 14 juli 1874 till poststyrelsen begärde han att få sitt årsarvode höjt från 200 till 350 kr, alternativt att bli entledigad från befattningen.

Poststyrelsen skrev till länsstyrelsen och bad om uppgift på någon som kunde åta sig syslan mot lägre arvode eller högst 300 kr. Länsman J E Hallberg anmälde den 24 september 1874 i ett *"ödmjukt memorial"*, *"att pensionerade folkskoleläraren A J Palmgren, vilken för närvarande bestrider postföringen från Björnekulla till Ausås poststation därtill är villig"*.

På något sätt fick gästgivare Lindblom veta detta och skyndade sig att den 26 september återkalla sig sin avsägelse och förklara sig villig att sköta poststationen för 300 kr om året. Poststyrelsen beslöt den 2 oktober 1874 att teckna ett kontrakt med Lindblom avseende detta belopp. Men någon längre tid hade han inte glädje av det, för poststationen flyttades den 1 december 1875 till Åstorps järnvägsstation, där stationsinspektör M J A Svensson fick ta ansvaret för posten med 300 kr i årsarvode för den delen av arbetet. Lindbloms uppsägning gjordes inte i tid och han fick enligt poststyrelsens beslut den 12 mars 1875 lön även för tiden december 1874 - februari 1875. Namnet på järnvägspoststationen blev Åstorp och postnamnet Björnekulla upphörde således efter blott elva månaders existens.

1874-12-01--

Namn Åstorp 1 1957-05-29--1995-02-12

Förvaltningspostkontor 1899-04-01--1962-12-31

Därefter postexpedition, ortpostkontor samt postkontor i ny terminologi

Astorp

Med indragningen av lantpoststationen i Björnekulla öppnades den förenade post- och järnvägsstationen i Åstorp. Orten kom att bli en järnvägsknutpunkt genom tillkomsten av två andra järnvägar, Helsingborg-Hässleholm och den s k Skåne-Smålands järnväg till Värnamo. Stationsinspektör Magnus Johannes Antonius Svensson blev med 300 kr i årsarvode för själva postsyslan ansvarig för det framväxande samhällets postservice.

Svensson var kvar ännu när sekelskiftet närmade sig och fick lämna postgöromålen på grund av en ny postorganisation. Det tilltagande antalet poststationer krävde fler förvaltningschefer.

När poststationen ersattes med ett förvaltningspostkontor från den 1 april 1899 på grund av ett kungligt brev den 11 november 1898 fick Svensson sålunda inte längre ansvara för postgöromålen. I framställningen till regeringen om att få byta ut poststationen mot ett postkontor hade poststyrelsen anfört, att även om postuppbörden inte var så stor att den motiverade inrättande av ett postkontor, så var postutväxlingen vid den viktiga järnvägsknutpunkten så omfattande att den krävde ett postkontor. Det fanns vid detta tillfälle 19 ankommande och 20 avgående postförande tåg per dygn.

En rad postmästare ansvarade för förvaltningspostkontoret i Åstorp tills det med 1963 års ingång degraderades till postexpedition. Med ny vokabulär är termen sedan 1977 åter postkontor för vilket Janet Elmgren med titeln kommunpostmästare fick ta över ansvaret. Efter genomförd divisionalisering har Ingegerd Christensson som arbetsledare ansvaret för den lokala verksamheten. Omkring 4200 hushåll har postadress Åstorp.

Postkontoret i Åstorp fick vid tidtabellskiftet den 28 maj 1957 tilläggs-siffran 1 i samband med att posten i Nyvång fick sitt namn ändrat till Åstorp 2 i poststyrelsens strävan efter att minska antalet adressenheter. Efter indragning den 12 februari 1995 av posten i Nyvång (Åstorp 2) har tilläggs-siffran för det ursprungliga postkontoret fallit bort.

Heagård

I ett brev till poststyrelsen den 8 december 1875 begärde ordföranden Barnekow i Ausås' kommunalstämma indragning av poststationen *"vid Heden eller Heagården"*.

Han använde termen indragning trots att poststationen ännu inte var inrättad men välplanerad i omorganisationen i anslutning till att sträckan Ängelholm-Åstorp av järnvägen skulle tas i bruk. Som framgår av nästa avsnitt, innefattade den nya organisationen bl a också att poststationen i Ausås skulle dras in, när en poststation öppnades i Spannarps järnvägsstation.

1876-03-03--1876-11-30

Det ovannämnda brevet den 8 december 1875 var en följd av ett beslut vid kommunalstämman den 25 november 1875, då Barnekow hade fått uppdraget att hemställa om en gångpost mellan Spannarp järnvägsstation och Ausås' by. Utan sådan postgång skulle invånarna i Ausås i stället för att anlita järnvägspoststationen i Spannarp behöva vända sig till den 1/8 mil närmare belägna Strövelstorps poststation, menade Barnekow och tillade: *"Skall den avskaffade kronobrevbäringen kunna anses vara i någon mån ersatt genom Spannarp poststation, torde det ligga för öppen dager, att gångpost erfordras"*.

Avslutningsvis försökte Barnekow bädda för bifall genom att utpeka ett sätt att finansiera gångposten. Han skrev: *"Och därest Kungl. Generalpoststyrelsen skulle anse att Ausås sockens gjorda begäran, hur billig den än må synas, likväl för de ökade kostnadernas skull, svårligen kan beviljas, torde måhända betänkligheterna i denna del betydligt undanröjas genom denna upplysning att om poststationen vid Heden eller Heagården indrages, vilken station synes bliva utan allt gagn för socknen, såsom belägen på en föga bebodd trakt långt från byarna, kunde därigenom en besparing göras som mer än tillräckligt betäckte kostnaderna för en gångpost"*.

Poststyrelsen behandlade ärendet den 20 december 1875 och försåg det med påskriften *"ansågs ej för närvarande böra till vidare åtgärd föranleda"*. Vid det följande årsskiftet drogs poststationen i Ausås in och samtidigt öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Spannarp, som framgår av föregående avsnitt.

Men för den strax söder om Spannarp inplanerade stationen med namnet Heagård uppstod genast komplikationer. I ett telegram från Malmö den 4 januari 1876 till byråchefen Hübner vid poststyrelsen anmälde postinspektionen följande: *"Heagårds station ej så färdig att Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen tillåter dess öppnande"*. Den 3 mars kom nästa telegram med följande text: *"Enligt nu inkommet meddelande är Heagårds station för allmän trafik öppnad, poststation öppnad där i dag"*.

Barnekows förmodanden att Heagårds station skulle vara till föga gagn besannades. I ett brev till poststyrelsen den 14 december 1876 anmälde postinspektören i Malmö med följande ord det faktum att poststationen redan var indragen: *"Sedan direktionen för Landskrona-Ängelholms järnvägsbolag numera icke håller någon stadigvarande person att förestå Heagårds järnvägsstation, där varken biljett säljes eller gods emottages, har postinspektionen också indragit poststationen i Heagård"*.

(Namn Ausås 1874-01-01--1875-12-31)
1876-01-01--1966-05-21

Spannarp

Ausås-borna fick sin blott två år gamla lantpoststation indragen med 1876 års ingång. De fick då vända sig till järnvägsstationen i Spannarp, när de hade postärenden att uträtta. Dess stationsföreståndare A W Petersens följdes efter kort tid av stationsinspektör Anders Persson Bergqvist. Årsarvodet var vid överlämnande av tjänsten 300 kr för den del av arbetsinsatsen som rörde posttjänsten. Det höjdes etappvis och blev 420 kr efter 1902 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer.

Bergqvist följdes den 20 januari 1908 av stationsföreståndaren Axel Leonard Nilsson och sedan han slutat med september månads utgång 1920 hölls befattningen vakant till årets slut. Med närmare fem års erfarenhet av motsvarande arbete i Västraby blev Carl Alfred Hallberg därefter nästa ordinarie föreståndare. Efter hans förflyttning till Diö 1930 ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Spannarp till dess poststationen ersattes med lantbrevbäring från Ängelholm vid tidtabellskiftet den 22 maj 1966: Lars Mörén (1930-1937), Nils Johan Alfred Möller (1938-1941), Johan Albin Ericsson (1941-1947), Arvid Rosdahl (1947-1952), Nils Emil Vestman (1952-1958) och Tage Evald Hemme (1958-1966).

Indragningen av poststationen i Spannarp speglades i dagspressen. Vid indragningstillfället vikarierade järnvägsexpeditör Börje Ingelberg sedan en månad tillbaka och uppgav sig känna bitterhet över *"den långtgående rationaliseringen inom alla områden"*. Tidningen citerade honom vidare:

"Poststationen betjänar ändå 35 hushåll och med den lantbrevbäring som utgår från Spannarp berör verksamheten mellan 300 och 400 hushåll. Under en vecka i mars, som vi valde ut på måfå, mottog och distribuerade stationen 6.276 försändelser."

Lantbrevbäringen från Spannarp ändrades sålunda att utgå från Ängelholm, en helt naturlig rationaliseringsåtgärd i sammanhanget.

Med vissa avstickare till lantpoststationer i järnvägens närhet når vi nu Ängelholm på vår tänkta färd med den sydliga delen av den s k Västkustbanan. Återstående delar fram till Göteborg redovisas på motsvarande sätt i posthistoriska skrifter 318, 319 och 320. Den lilla sträckan mellan Ängelholm och Billesholms gruva har också berörts i posthistorisk skrift 316.