

Erik Lindgren

Något om posten i området närmast

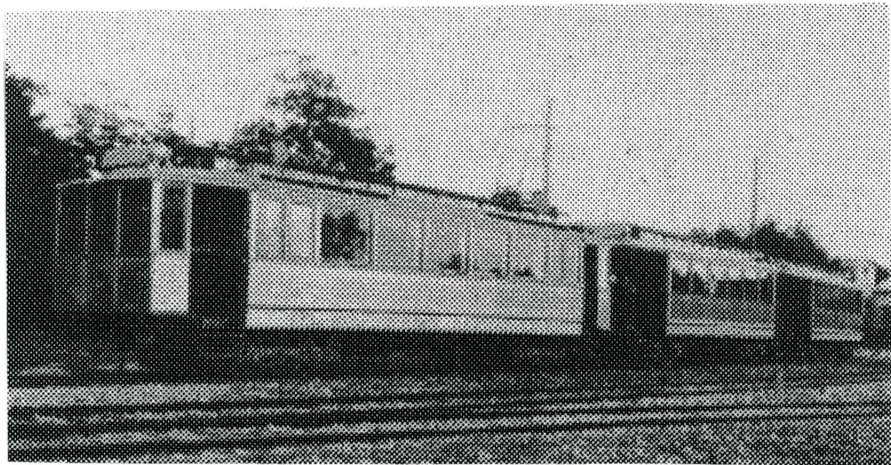
Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg

Innehåll

Inledning	1
Råå plantering	3
Helsingborg 2	6
Helsingborg 4	6
Ramlösa	8
Ramlösabrunn	12
Helsingborg 15	13

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 336



Ett tågsätt på Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg vid Triangeln 1907, året efter att elektrifiering genomförts och spåret ombyggt i sin helhet från 600 till 1435 mm.

Inledning

Efter beviljad koncession i april 1891 kunde den 5 km långa sträckan Helsingborg-Ramlösabrunn av Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg öppnas för provisorisk persontrafik den 5 juli 1891. Om denna säregna 600 mm breda decauvillebana har järnvägsintresserade och hembygdsvänner skrivit åtskilligt. Jag finner det ändå inte överflödigt att också berätta något om posten i närområdet på basis av några handlingar ur postens centralarkiv.

De som känner till järnvägens historia kan måhända med hjälp av vissa citat känna igen något av trafiken. Vid tidpunkten för järnvägens tillkomst fanns sedan länge två normalspåriga järnvägar, nämligen Helsingborg-Eslöv, öppnad för allmän trafik den 1 augusti 1865 samt Helsingborg-Hässleholm, öppnad för allmän trafik den 17 mars 1875. Man rörde sig sålunda i området för ett väl inarbetat nät, av vilket det nya företaget måste göra sig oberoende. Men det skulle visa sig att postverket aldrig tog vara på möjligheten att få post befördrad med den lilla järnvägen. Det fanns inte tillräckligt starka skäl för detta.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. Jag nämner dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. På grund av svårlästa handstilar kan något namn vara felskrivet. Alla rent postala uppgifter är hämtade ur avskrifter från den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns kopior i Växjö till oktober 1995. Om posten i Råå har jag år 1989 berättat i posthistorisk skrift 102.

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 de ursprungliga skrivelsernas språkbehandling.

Erik Lindgren

Raus plantering

Ett brev till poststyrelsen, daterat Raus plantering den 24 augusti 1891 och underskrivet av åtskilliga samhällsföreträdare, inleddes med följande rader:

"Sedan några år tillbaka har i Raus Plantering bildat sig ett stort samhälle, som anlagt efter stadsskick, utgör en förstad till Helsingborg, intill vars södra gräns det är beläget och förenat såväl med landsvägen till Råå, vilken är en fortsättning av storgatan i staden, som ock genom den nyanlagda ångspårvägen 'Helsingborg, Råå och Ramlösa' med flera anknytningsdelar. Folkmängden belöper sig till omkring femhundra personer och utgöres till stor del av yrkes- och affärsmän, vilka lida av olägenheten att någon post icke befordras hit, väl bo vi vid stadens gräns, men då vi icke lyda under stadsrätt kunna vi ej heller begära dess brevbärare att hit befordra post.

Visst ligger Helsingborgs postkontor centralt, men stadens långsträckt läge gör att vi ändock hava ganska långt. Ramlösa järnvägsstation ligger visserligen icke stort längre härifrån, men dock så olägligt, att vi knappast kunna komma dit på en någorlunda farbar väg; utom dessa olägenheter hava ofta ledsamma förväxlingar ägt rum så att brev adresserade hit över Helsingborg kommit att stanna vid Raus järnvägsstation och där fått ligga en längre tid, emedan vi där icke hava någon samfärdsel, alldenstund stället ligger cirka tre fjärdels mil avlägset från oss".

Brevet utmynnade i en anhållan till poststyrelsen "att få en extra postanstalt här i Raus Plantering efter de lagliga grunder, som för postbefordringen inom riket äro bestämda". Av handstilen att döma var det en Carl Rasmussen som hållit i pennan vid brevets utformande. Poststyrelsen remitterade brevet till yttrande av postmästaren i Helsingborg. Han besvarade det i sammanhang med svaret på en senare inkommen framställning om en poststation i Ramlösa järnvägsstation.

I sitt svar den 14 oktober 1891 konfirmerade tf postmästaren Carl August Brinck (sedermera postmästare i Lund 1892-1916), att Raus plantering var beläget intill Helsingborgs stadsgräns med början omkring 2 km från postkontoret. Efter precisering av områdets belägenhet i förhållande till Råå fiskläge och Raus' förenade post- och järnvägsstation framhöll han bl a följande:

"Det är emellertid endast den närmast till staden på en sträcka omkring 1,5 km söderut från stadsgränsen belägna delen, varå finnes någon tätare befolkning. Denna del, vars södra gräns kan anses betecknad av järmbanan till Ramlösa brunn från ångspårvägs-linjen Helsingborg-Raus, är indelad i byggnadskvarter och gator enligt stadsplan, och har därå på senare åren fortgått en betydande byggnadsverksamhet med motsvarande tillökning i folkmängden, som säkerligen torde uppgå till det uppgivna antalet, 500 personer, vilka mest utgöras av hantverkare, hökerihandlande och arbetare.

Post till Raus plantering befordras i allmänhet genom postkontoret här, men torde även någon gång, då Helsingborg icke angivits å adressen, befordras till Raus poststation, varifrån i de flesta fall försändelserna då vidarebefordras hit. Denna post är visserligen icke av någon synnerlig betydenhet, men det oregelbundna sätt varpå den avhämtas å postkontoret har ofta givit anledning till klagomål över att angelägna brev antingen försenats eller helt och hållet förkommit, något som, i fråga om vanliga postförsändelser, icke kunnat av postkontoret förekommas, då invånarna på platsen icke kunnat enas om något gemensamt postbud eller gemensam lösväska".

Postmästaren ansåg sig inte kunna tillstyrka att en poststation inrättades i Raus plantering på grund av kostnaderna och det faktum att det in relativ närhet fanns tre postanstalter, Helsingborg, Ramlösabrunn och Raus. Han ansåg däremot en lantbrevbäringslinje med dagliga turer vara "till mera allmänt gagn".

Postmästarens brev remitterades den 19 oktober 1891 till postinspektionen i Malmö. Där tog sig postinspektör Hugo Winroth god tid för att under flera tjänsteresor förskaffa "sig nödiga upplysningar samt förhandla ej mindre med postmästaren i Helsingborg, än även med vederbörande representant för Helsingborg-Råå ångspårväg".

Postinspektionens daterades sålunda så sent som den 1 december 1892. I vad gäller frågan om en poststation i Raus plantering kunde postinspektionen inte tillstyrka bifall, medan det syntes riktigt "att det i Raus plantering nybildade, jämförelsevis stora samhälle på något annat sätt bereddes förmånen av postbefordran."

Det fanns principiella hinder att sträcka ut stadsbrevbäringen utanför stadens gräns och därför biträdde postinspektionen postmästarens förslag om lantbrevbäring. Möjligheten att befordra post med ångspårjärnvägen Helsingborg-Råå kunde inte postinspektionen föreslå. Skälet till detta var att "å berörda spårväg sommartiden endast begagnas öppna vagnar, samt under vintern densamma så

obetydligt anlitas av trafikanter, att vederbörande spårvägsstyrelse i dagarna ingått till stadsfullmäktige i Helsingborg med hemställan om rättighet att få inställa trafiken under vintermånaderna, vadan berörda spårväg, enligt postinspektionens förmenande, ej kan anses lämplig att användas vid postbefordran, då den ej torde kunna bli regelbunden hela året om".

Det blev inte heller något beslut om lantbrevbäring till Raus plantering. Önskemålet om brevbäring dit togs emellertid upp när kommunalnämnden i Fredriksborg höll sammanträde den 28 september 1896. Då biföll nämnden förslaget att stämman skulle få ingå till poststyrelsen med begäran om "regelbunden postbäring till bestämd plats inom Raus plantering".

Ordinarie kommunalstämmen i Raus skolhus den 22 oktober 1896 uppdrog därefter åt dess ordförande John Olsson samt handlanden M Andersson och byggmästare P Jönsson i Raus plantering att göra ansökan till poststyrelsen. En sådan daterades den 23 november 1896 och remitterades av poststyrelsen till postinspektionen i Malmö den 25 november. I den följande behandlingen fick postmästaren i Helsingborg tillfälle att yttra sig. Han skrev bl a följande:

"Förslag om denna postbefordran har tillföre varit väckt och lämnats utan avseende, men numera torde sedan omförmälda område blivit mera bebyggt, frågan därom icke böra längre undanskjutas.

Kringbäringen inom nämnda område, som utgör en del av Raus kommun, skulle emellertid bli för Postverket i ekonomiskt avseende alltför betungande, varför densamma bör av områdets innebyggare själva ombesörjas, varemot Postverket bör bekosta transporten av posten emellan Helsingborgs postkontor och den i Raus plantering befintliga anhaltstation för bantågen å Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg varje söckendag tvenne gånger i vardera riktningen. - - -

Jag har äran meddela att jag under hand inhämtat, att hinder icke möter för den föreslagna postbefordran med förberörde bantåg, samt att kostnaden därför, som kommer att utgå enligt allmän taxa, då i konsessionsvillkoren för järnvägens byggande ingår jämväl det villkor att post må med samma järnväg befordras, torde komma, med fäst avseende på det korta avståndet, att belöpa sig till en obetydlighet".

Av anledningar som jag inte kan förklara blev ärendet liggande men väcktes på nytt till liv genom ett brev den 20 november 1897 från postmästaren i Helsingborg till postinspektionen.

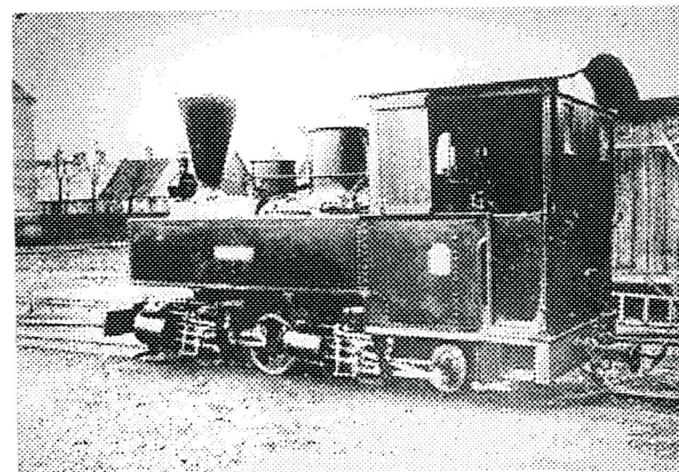
Den långa väntan hade gjort ärendet mer eller mindre inaktuellt, på vad sätt framgår dock inte av postmästarens brev. Detta berättade bl a att numera hade, "sedan de för frågans utredning inom omförmälda samhälle utsedda kommitterade i en till postmästaren nu ingiven skrift anhållit, att ovannämnda fråga måtte, på grund av förekommande omständigheter tills vidare förklaras vilande, postmästaren velat, i enlighet med den sålunda framställda begäran, hemställa att ärendets slutliga avgörande må bero på vidare anmälan".

Med dessa rader från postmästaren i Helsingborg var det lätt för postinspektionen att i sitt brev till poststyrelsen den 24 december 1897 hemställa "att ärendet för närvarande ej måtte till någon åtgärd föranleda".

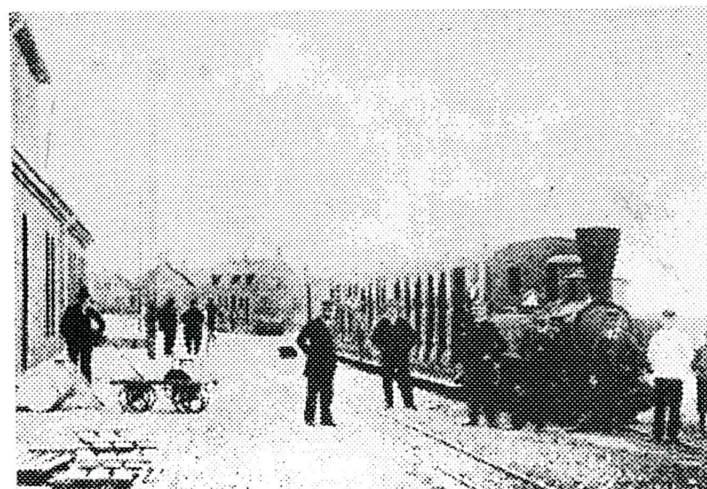
Jag har ändå funnit anledning att på vidstående sida återge den tidtabell för "ångspårvägen" som de sökande velat åberopa när de kommit så långt att de velat acceptera postbefordran till plantering för egen fördelning inom området av anländ post.

Det var först långt senare, som staden började få filialpostanstalter på skilda håll, inte bara till förmån för dem som hade lång väg till postkontoret utan också för att minska trycket på postkontorets verksamhet. Med 1908 års ingång öppnades den första filialpostanstalten i Helsingborg i form av ett brevsamlingsställe. Det fick namnet **Hälsingborg 2** och var beläget vid Södergatan 65. Dess förste föreståndare var cigarrhandlanden David Magnus Wilhelm Netterström. Han hade till en början 300 kr i årsarvode, vilket höjdes till 400 kr från den 1 juni 1916.

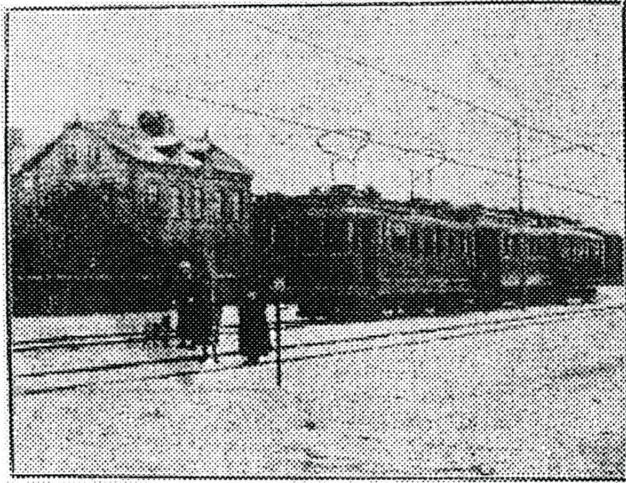
Den 1 december 1928 inrättades dessutom ett brevsamlingsställe med namnet **Hälsingborg 4**, nu beläget på Elinebergsplatsen.



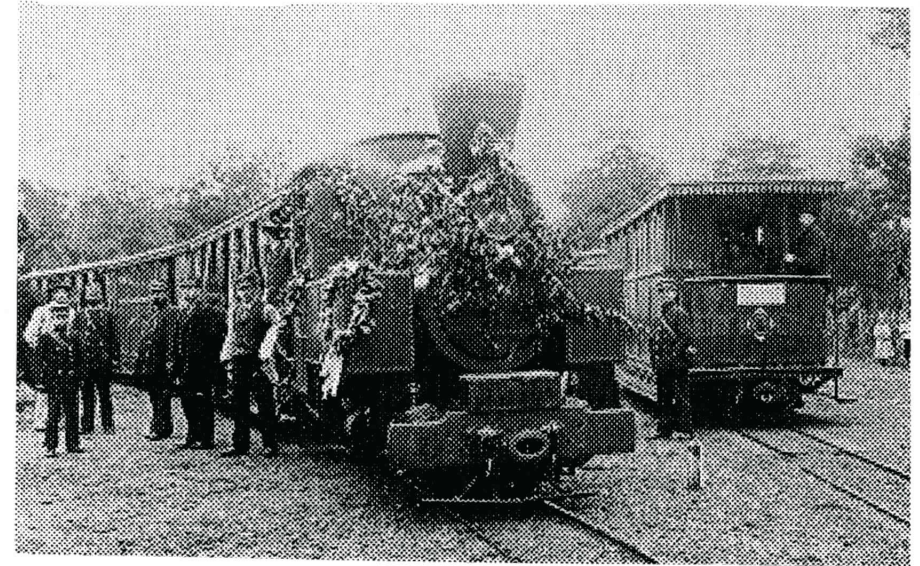
Helsingborg-Råå-Ramlösa järnvägs lok 2 "**Helsingborg**". Spårvidden var 600 mm och järnvägstypen kallades décauville efter fransmannen Paul Décauville. Mycket av smalspårsbanan inköptes från Paris, där det använts under världsutställningen 1889 till en demonstrationsbana. Balnd senare décauvillebanor i Sverige kan nämnas "Krösnabanan" (skrift 50) och Jönköping-Gripenberg (skrift 141) .



Råå station med lokstall till vänster. Helsingborg-Råå-Ramlösa järnvägs tågsätt (1902) är försett med "sommarvagnar".



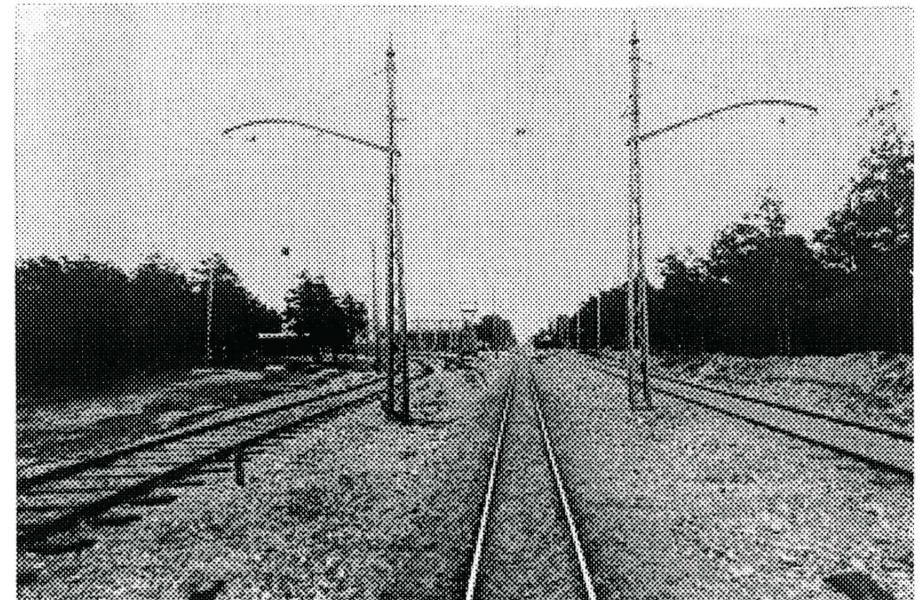
Ett eltåg på Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg (1435 mm) omkring 1917 utanför skolan vid Raus plantering



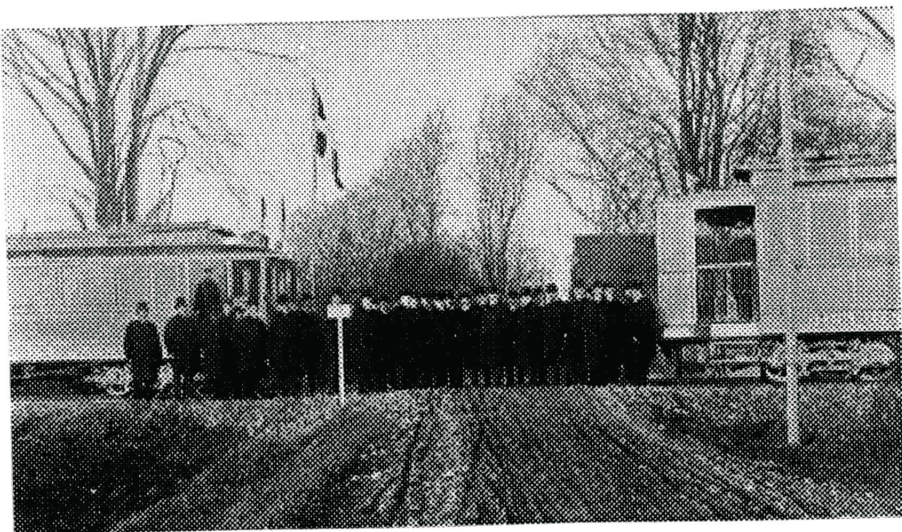
Tågmöte vid Triangeln omkring 1900, till vänster ett tåg från Ramlösa till Helsingborg och till höger sista vagnen i ett tåg mot Råå.



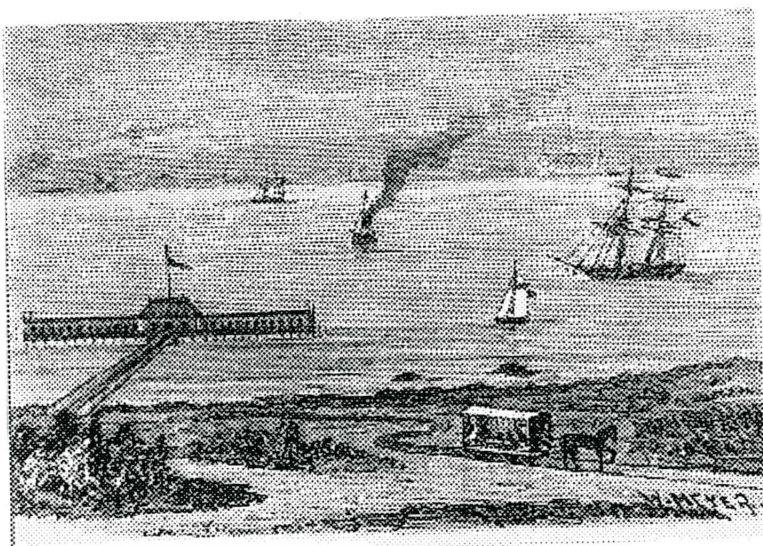
Ett tågsätt på Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg omkring 1903 med loknr 1 "Råå" i Ramlösabrunn (spårvidden var ännu 600 mm).



Ombyggnad vid Triangeln från 600 mm spårvidd till 1435 mm i samband med elektrifiering av Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg. Sista smalspåret Helsingborg C - Triangeln gick den 17 juli 1906. Därefter fullgjordes trafiken med inhyrda ångtåg på godsspåret i väntan på att elutrustningen kunde levereras.



Invigningen av Helsingborg-Råå-Ramlösa järnvägs normalspåriga elektrifierade bana 1906 vid Ramlösa Brunnspark.



Sveriges första hästspårväg 1877 vid Ramlösa havsbad före tillkomsten av Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg 1891, då hästspårvägen lades ned

Tidtabell vid Helsingborg-Råå-Ramlösa Jernväg
fr. o. m. den 20 Juni 1892.

Tåg N:r.	Plats.	Tid.	Tåg N:r.	Plats.	Tid.
1	Fr. Råå.....	6.0	14	Fr. Råå.....	3.0
	I Ramlösa	6.22		I Ramlösa	3.25
2	Fr. Ramlösa	6.30	15	Fr. Ramlösa	3.30
	I H:borg..	6.53		I H:borg..	3.55
3	Fr. H:borg..	7.0	16	Fr. H:borg..	4.5
	I Ramlösa	7.22		I Ramlösa	4.30
4	Fr. Ramlösa	7.30	17	Fr. Ramlösa	4.35
	I Råå.....	7.52		I Råå.....	5.0
5	Fr. Råå.....	8.30	18	Fr. Råå.....	5.10
	I H:borg..	8.55		I Ramlösa	5.35
6	Fr. H:borg..	9.0	19	Fr. Ramlösa	5.40
	I Ramlösa	9.22		I H:borg..	6.5
7	Fr. Ramlösa	9.30	20	Fr. H:borg..	6.30
	I H:borg..	9.52		I Ramlösa	6.55
8	Fr. H:borg..	10.0	21	Fr. Ramlösa	7.0
	I Ramlösa	10.22		I H:borg..	7.25
9	Fr. Ramlösa	10.30	22	Fr. H:borg..	7.35
	I Råå.....	10.55		I Ramlösa	8.0
10	Fr. Råå.....	11.5	23	Fr. Ramlösa	8.15
	I Ramlösa	11.30		I H:borg..	8.40
11	Fr. Ramlösa	11.35	24	Fr. H:borg..	8.45
	I H:borg..	12.0		I Ramlösa	9.10
12	Fr. H:borg..	1.15	25	Fr. Ramlösa	10.0
	I Ramlösa	1.40		I H:borg..	10.30
13	Fr. Ramlösa	1.45	26	Fr. H:borg..	10.35
	I Råå.....	2.10		I Råå.....	11.00

Ramlösa

1911-04-01--1964-08-31

Sedan den 16 februari 1863 tillämpades såväl för de statliga järnvägarna som de enskilda en överenskommelse, som återgavs på följande sätt i ett cirkulär från poststyrelsen:

"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället".

Även om cirkulärnotisen också tillämpades på privata järnvägar, var det inte så självklart att någon poststation skulle öppnas i Ramlösa järnvägsstation. I Ramlösabrunns station vid järnvägen Helsingborg-Hässleholm hade en poststation öppnats den 1 juni 1870 med stationsbokhållaren Magnus Svensson som föreståndare men i Ramlösa var man länge utan lokal postservice.

En petition, sänd till poststyrelsen från företrädare för Ramlösatrakten remitterades till postmästaren i Helsingborg, som lämnade synpunkter i sitt brev till poststyrelsen den 14 oktober 1891, samtidigt som han besvarade frågan om det fanns behov av en poststation i Raus plantering. Postmästaren meddelade då följande uppgifter:

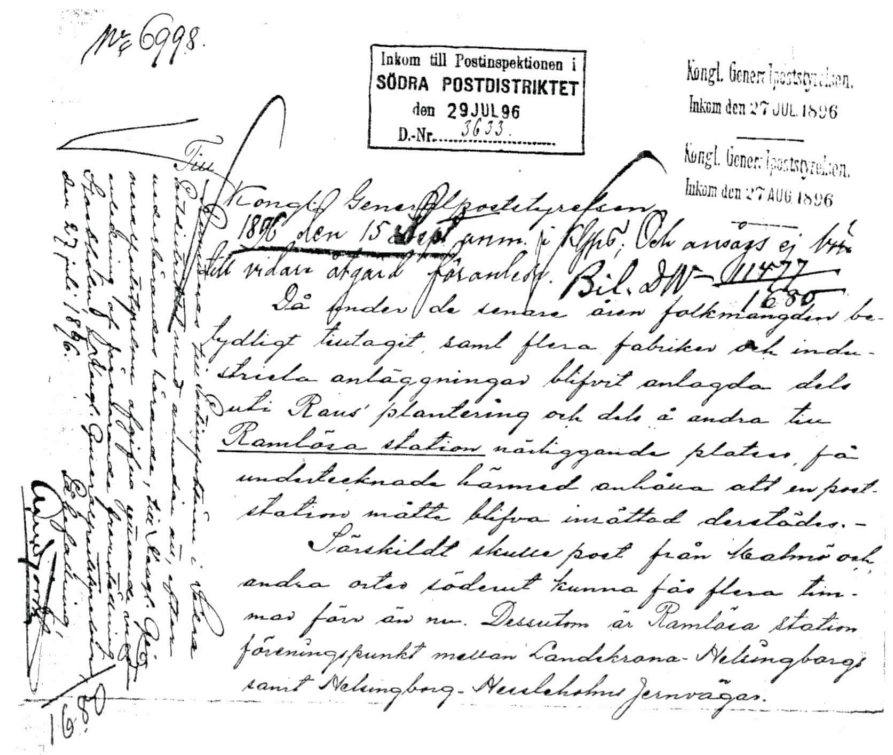
"Ramlösa järnvägsstation som sådan kan icke anses äga någon annan betydelse än den såsom anknytningspunkt mellan järnvägs-linjerna Helsingborg - Landskrona - Eslöv och Helsingborg - Hässleholm. Detta bevisas därav, att till nämnda station icke leder någon ordentlig körväg och att i stationens omedelbara närhet icke finnes mer än ett par mindre boningshus utom stationsbyggnaderna. Endast ett fåtal mindre gårdar och torp (6 eller 8 st) äro så belägna att de hava kortare väg till nämnda station än till närmaste postanstalt och av petitionärerna finner jag flera, som säkerligen även med något längre avstånd till Helsingborg, dit de dagligen ändå hava bud på banade vägar, både har och fortfarande skulle finna med sin fördel bäst överensstämmande att få sin post över Helsingborg även efter inrättandet av en sådan poststation, helst om en gångpostlinje Helsingborg - Raus plantering skulle komma att igångsättas. Under erinran att Ramlösa järnvägsstation är belägen endast 2 kilometer från Ramlösabrunns poststation anser jag mig på det bestämdaste böra avstyrka poststations inrättande vid Ramlösa järnvägsstation".

Det var klara besked, men hur såg man på denna fråga vid postinspektionen i Malmö? Det svaret försöker jag hämta ur ett brev den 1 december 1892 från postinspektionen till poststyrelsen. Det var minst lika avstyrkande som vad postmästaren anförde och innehöll i berört avsnitt bara följande rader:

"Vad åter beträffar gjorda framställningen om inrättande av poststation vid Ramlösa järnvägsstation, belägen å Helsingborg-Landskrona järnvägar, får, enär en dylik postanstalt vilken från Ramlösabrunns poststation skulle komma att befinna sig på ett avstånd, som utan svårighet kan gående tillryggaläggas på tio minuter, måste anses aldeles obehörlig, helst som i närheten av Ramlösa järnvägsstation endast befinner sig ett par hus, postinspektionen sagde framställning på det bestämdaste avstyrka".

Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 6 december 1892 att lämna framställningen om en poststation i Ramlösa utan avseende.

Efter mindre än fyra år fick poststyrelsen med underskrift av ett 20-tal personer i bl a Ramlösa, Raus plantering och Gåsebäck den framställning som återges nedan i stark förminskat faksimil.



Denna framställning om en poststation i Ramlösa ingångstämplades i poststyrelsen den 27 juli 1896 och remitterades samma dag till postinspektören i Södra distriktet (remisspåskrift på tvären till vänster). Av poststyrelsens påskrift i adressmeningen den 15 september 1896 finner vi att ärendet efter handläggning inte ansågs föranleda till vidare åtgärd vid föredragningen den 15 september. Jag finner ändå anledning att återge något av de yttranden som gjordes under den närmare två månader långa handläggningstiden.

Poststationsföreståndare Theodor Nilsson Rytoft i Ramlösabrunn redovisade att av sökandena var tre personer postabonnenter vid Ramlösabrunns poststation, medan de flesta övriga bodde vid den s k Gåsebäcksvägen invid Helsingborg eller i Raus plantering "och tyckes det mig som dessa personer skulle hava lika nära postgång till Helsingborg som till Ramlösa, i synnerhet som Helsingborg-Råå-Ramlösa järnvägen håller ständig förbindelse mellan Helsingborg och Raus plantering hela året om, men däremot endast under cirka tre månader sommartiden med Ramlösa".

Postmästaren i Helsingborg återopade i sitt svar de av poststationsföreståndare Rytoft meddelade uppgifterna och tryckte på att korrespondensen vid en eventuell poststation i Ramlösa skulle bli att för ringa. Han avslutade sitt yttrande den 14 augusti 1896 med följande text:

"I beaktande av dessa förhållanden och sedan jag dessutom av de statistiska årsberättelser, som vederbörande järnvägsförvaltning avgivit, inhämtat att Ramlösa järnvägsstation har minsta uppbörd av alla järnvägsstationer, belägna å samma linje, föranledes jag avstyrka bifall till den gjorda framställningen".

Till postinspektionens brev den 25 augusti 1896 med avstyrkan av bifall vid ärendets återställande till poststyrelsen bifogades också det på motstående sida återgivna brevet från t f trafikchefen vid **Landskrona & Helsingborgs järnvägar**.

Det skulle nu gå en tid till dess nya försök gjordes att få en poststation till stånd i Ramlösa järnvägsstation. Företrädare för Helsingborgs läder- och skofabriks AB med flera intressenter skrev i juli 1903 till poststyrelsen och anhöll att en poststation skulle inrättas där. De hade bl a följande argument:

"Under de sista åren hava flera fabriker blivit anlagda i närheten av nämnde station och har härigenom uppstått en talrik arbetarebefolkning samt många handlande och hantverkare. Ensamt i Raus plantering finnes cirka 1.300 innevånare, varav en stor del skulle hava närmast att hämta sin post vid Ramlösa. Ävenledes äro ett flertal villor efter decauvillebanans byggande uppförda i närheten."

Slutligen anförde sökandena att "ett stort antal brunns- och badgäster skulle även hava fördel att hämta sin post vid Ramlösa, enär posten från Malmö och Lund samt andra söderut belägna orter ankommer dit flera timmar förr än till Ramlösa brunn".

Samtliga remissinstanser avstyrkte emellertid bifall till framställningen också denna gång och poststyrelsen fann vid föredragningen den 31 december 1903 "framställningen ej böra till vidare åtgärd föranleda". Genom postinspektionens försorg underrättades sökandena om avslaget.

Drygt sju år senare skulle ihärdiga sökande ändå få sin sak prövad på nytt och nu med framgång (diarienummer Tfk 1909: 820 och 1603). Poststyrelsen beslöt den 21 mars 1911 att en poststation skulle öppnas i Ramlösa järnvägsstation den 1 april 1911 enligt de bestämmelser som tillämpades för förenade post- och järnvägsstationer. Järnvägens stationsföreståndare Arnold Thornberg fick därmed ansvar för postservicen.

Sedan Thornberg förflyttats till Helsingborg den 1 november 1934 ansvarade följande järnvägsmän för poststationen i Ramlösa till dess indragning med augusti månads utgång 1964: Johan Albert Åkerman (1934-1937), Hilding Rur (1937-1939), Harald Einar Ljungberg (1939-1942), Lorentz Julius Bengtsson (1942-1952), Nils Algot Heberg (1953-1955) och Oskar Edvin Svensson (1956-1964).

Till
Postinspektionen i Södra Distriktet
Malmö

De skil, som anförts del af Postmästaren i Helsingborg och del af poststationsföreståndaren i Ramlösa brunn för att jag i vänt på mig om inrättande af poststation i Ramlösa, synes mig vara fullt berättigade, och jag jag såsom min mening uttala att jag ej anser inrättandet af poststation i Ramlösa vara af behöfvet påkrävt.
Handlinjerna återgå.

Landskrona den 21 Augusti 1896.

Inkom till Postinspektionen i
SÖDRA POSTDISTRIKTET
den 22 AUG 96
D-Nr. 1637

Postinspektionen
t. f. Trafikchef.

Hässleholm—Hälsingborg.

(Från och med den 1 april 1911.)

242	657	1041	518	Nässjö	1211	926	325
—	734	30	556	Malmö	1254	82	—
Pkxp. 31.	Plk. 172	Pkxp. 32.	Fk. 1)				
Tåg 51.	Tåg 53.	Tåg 55.	Tdn. 2)				
			Tåg 57.	Km.			
610	1110	525	823	—	850	448	1148
618	1118	534	—	5	843	440	—
629	1130	547	—	12	834	430	—
639	1141	558	—	18	826	421	—
649	1152	611	—	25	817	411	—
659	12	623	—	32	87	40	—
713	1216	641	919	42	752	346	1045
715	1220	645	920	—	750	343	1044
722	1227	654	—	47	743	336	—
729	—	71	—	51	×	×	—
733	1236	Tåg 81.	72	53	733	326	1027
736	1242	20	710	—	730	323	1025
×	1247	26	716	56	725	318	—
745	1251	212	723	59	721	314	—
751	1258	219	732	63	715	307	—
80	16	226	743	68	78	30	—
×	112	232	751	72	70	253	—
×	115	—	754	74	656	250	—
815	120	240	80	1015	650	245	945
					Tåg 54.	Tåg 82.	Tåg 56.
					Plk. 172	Plk. 131	Pkxp. 32.
							Tåg 52.
							Pkxp. 31.
912	419	925	—	Helsingör	—	122	140
1050	533	1114	—	Köpenhamn	—	1052	123

1) Endast för vanliga brefpostförsändelser.

2) » » tidningar till Hälsingborg.

Detta är den tidtabell som tillämpades för posttågen när poststationen i Ramlösa öppnades.

1870-06-01--1874-08--
Namn Helsingborg 15 1973-06-17--

Ramlösa-brunn

Stationsbokhållaren Magnus Svensson blev den förste att ansvara för post i Ramlösa-brunn, där en poststation öppnades den 1 juni 1870. Under de första fem åren av den period som poststationen hölls öppen säsongvis, hade den namnet Ramlösa och fick namnet Ramlösa-brunn från den nya säsongens början 1875.

I november 1875 övertog järnvägens stationsmästare Carl Rudolf Robert Lindskog ansvaret för poststationen, nu med ett fastställt postarvode på 240 kr. I juni 1883 var det Theodor Nilsson Rytöfts tur att ansvara för postservicen, med ett till 300 kr höjt årsarvode. Han slojade sitt ursprungliga namn och valde att med sitt nya namn markera sin härkomst från Rycketofta i Frillestads socken.

I februari 1906 övertog Carl Fredrik Nordberg ansvaret för poststationen i Ramlösa-brunn. Han hade dessförinnan varit poststationsföreståndare i Billinge under sju år. Blott 41 år gammal avled han i november 1911 och efter en vakansperiod övertog Carl August Grönberg poststationen i mars 1912 efter sex år som föreståndare för poststationen i Västra Torup. Sedan han slutat den 16 november 1919 kunde efter ännu en vakansperiod Johan Ludvig Wilhelm Wodarp ta över med 1920 års ingång. Han hade varit föreståndare för poststationen i Finja under 5½ år och slutade i Ramlösa-brunn i januari 1934, varefter följande ansvarade för posten till skilsmässan mellan post och järnväg den 1 april 1964: Ragnar Sixtus Pamp (1934-1939), Jan Tankmar Lindström (1939-1956), Nils Erik Pettersson (1956-1959) och Karl Åke Herman Jönsson (1959-1964).

Det av SJ anställda postbiträdet Helga Dagmar Linnéa Blomqvist blev efter skilsmässan mellan post och järnväg avtalsanställd av postverket med personligt kontrakt. När poststationen höjdes till en postexpedition den 1 juli 1965, följde hon med på så sätt att hon fick tjänstemannaanställning med ty åtföljande fördelar.

Postexpeditionens namn ändrades till **Helsingborg 15** den 17 juni 1973 men förändrade byggnadsförhållanden i södra delen av Helsingborg bidrog till att postexpeditionen flyttades till Ättekulla 1976. Framför allt visade dess kunder mindre och mindre intresse för betalningsservicen efter hand som ny teknik växte fram. Detta ledde till att postexpeditionen i projekt "Nät 92" förvandlades till Närpost och lämnades på entreprenad till Konsum. Som närpostkontor förmedlar det i stort sett bara vanlig post.

När det var aktuellt med nedläggning av Ramlösa-brunn och dess ersättande med post i Ättekulla med det oförändrade namnet Helsingborg 15 berättades därom i pressen på olika sätt. I tidningen Arbetet skrevs bl a följande notis.

Ramlösa-posten läggs ner Ättekulla-borna viktigare

HELSINGBORG: Nu tänker postverket lägga ner ytterligare en postexpedition i Helsingborg. Det är expeditionen i Ramlösa-brunn som är på fallrepet.

Postverket fattade häromdagen ett principbeslut om att Ramlösa-posten ska läggas ner vid årsskiftet 76/77. De cirka 350 hushållen i området får gå till posten på Eliseberg el-

ler den nya expeditionen, som ska färdigställas på Ättekulla och som ska ersätta Ramlösa-posten.)

Nedläggningen kan sägas vara ett resultat av att Ättekulla nu blivit så mycket större än Ramlösa. Det större invånarantalet i Ättekulla-området gör att man måste ta större hänsyn till Ättekulla-borna.

Från postverkets sida säger man att tyngdpunkten i expeditionens

verksamhet successivt glidit över från Ramlösa-brunn till Ättekulla.

Antalet hushåll i Ramlösa är ca 3500, Ättekulla ca 560. Skillnaderna kommer att bli ännu större. HSB:s två nya höghus ger 222 nya Ättekulla-hushåll. I HSB:s fortsatta planering ingår ytterligare ca 400 lägenheter. Utvecklingen i Ramlösa väntas bli blygsammare.

Postverket menar också att Ram-

lösa-posten är otidsenlig och felplacerad.

Det nya kontoret på Ättekulla placeras i områdets nya centrum. För de som bor på Ättekulla eller har sina arbetsplatser i området blir det givetvis en fördel. Nackdelarna får Ramlösa-borna ta hand om. Att hålla två postanstalter — alltså både på Ättekulla och i Ramlösa-brunn — anser postverket helt uteslutet.

1976-02-07