

1906-02-18--
 Namn Öved 1908-07-01--1954-06-09
 (därefter Harlösa POB 1 t o m 1958)

Övedsklosters gård

Vid tågstarten den 18 februari 1906 öppnades i stationen med namnet Övedsklosters gård också en poststation. Det var för att undvika felexpedieringar som järnvägsstationen fick det långa namnet Övedsklosters gård i stället för det ursprungligen föreslagna Övedskloster.

Det sistnämnda namnet fanns sedan den 22 september 1893 på en station vid järnvägen Malmö-Simrishamn. Det visade sig snart nog att efterleden gård inte hade den verkan som åsyftades när man begärde att få det kombinerade stationsnamnet på järnvägen mellan Kävlinge och Sjöbo.

I mars 1908 presenterade postinspektionen en förteckning som visade att under en månads tid inte mindre än 193 försändelser som varit avsedda för Övedsklosters gård vid "vår bana" först hade expedierats till Övedskloster vid järnvägen mellan Malmö och Simrishamn. Samtidigt hade fem försändelser, som varit avsedda för Övedskloster först blivit expedierade till Övedsklosters gård.

Styrelsen för Malmö-Tomelilla järnväg ville inte acceptera någon ändring av namnet på stationen Övedskloster och bolaget vid "vår bana" önskade att stationen Övedsklosters gård skulle "*bibehållas vid sitt nuvarande namn, enär obehagligheter alltid torde vara att förutse, då järnvägsstation i förening med poststation har olika namn*". Postinspektionen hade en annan uppfattning och efter förhandlingar hemställde postinspektionen hos poststyrelsen att Övedsklosters poststation skulle namnförändras till Klostersågen och att poststationen Övedsklosters gård skulle få namnet Öved. Poststyrelsen beslöt enligt framställningen för tillämpning från den 1 juli 1908. Namnet **Öved** hade för övrigt funnits på en lantpoststation under en kort period tidigare efter att postverket hade övertagit ansvaret för kronobrevbäringen. Den poststationen hade ersatts med lantbrevbäring i februari 1879.

Järnvägspoststationen med namnet Öved fanns kvar vid "vår bana" tills tågtrafiken upphörde den 9 juni 1954. Visserligen drogs den då in, men den ersättande lantbrevbäraren kompletterades med ett s k postombud med redovisningsskyldighet till Harlösa. Sedan kunderna blivit vana vid lantbrevbärarens service kunde postombud utan olägenhet avvecklas med 1958 års utgång.

Erik Lindgren

Posten vid järnvägen

Kävlinge - Sjöbo

Innehåll

	sid
Inledning	3
Kävlinge	9
Rinnebäck	10
Krutmöllan	11
Lilla Harrie	11
Örtofta	12
Viderup	14
Gårdstånga	14
Flyinge	17
Holmby	18
Frosta Hammarlunda	18
Hunneberga	19
Harlösa	20
Täpperöd	21
Övedsklosters gård	22

Copyright 1998
 Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 343

Förord

Med detta häfte fortsätter jag mina berättelser om posten i anslutning till svenska järnvägars tillkomst. Jag ger exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller även i viss mån de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag funnit lämplig att beröra sammanfattningsvis.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. Svårigheten att få fram dessa har ökat i och med att mitt arkiv inte längre finns tillgängligt i Växjö. Sålunda saknas i detta häfte föreståndarnas namn för järnvägspoststationerna i Holmby och Övedsklosters gård.

I några fall har jag funnit anledning att redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och, i de fall de ännu finns, även nämna något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Någon gång anger jag poststyrelsens diarienummer för ärenden ur vilka uppgifter kan hämtas om utvecklingen. För dem som önskar fördjupa sig underlättas därmed vidare forskning vid besök på Riksarkivet i Stockholm (Täby-Arninge), dit Postens centralarkiv flyttades 1997.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Visa 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. Efter inledningsavsnittet berättas om berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Kävlinge till Sjöbo.

Växjö i maj 1998

Erik Lindgren

1906. BIHANG TILL KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS CIRKULÄR.

B. JÄRNVÄGSPÖSTER M. M.

N^R 6.

10.

Landskrona—Kjeflinge—Örtofta—Sjöbo.

(Från och med den 18 februari 1906.)

Plk. 137	Tdn. Skd.	Brl.	Tdn. Skd.	Plk. 194									
Tåg 9.	Tåg 5.	Tåg 11.	Tåg 11.	Tåg 7.	Km.								
6 ³⁰	9 ¹⁰	2 ¹⁵	2 ¹⁵	5 ⁴⁵	—	Landskrona 8, 9	8 ²⁵	10 ¹⁵	12 ³⁰	2 ³⁵	7 ¹		
6 ⁴³	9 ¹⁸	2 ²³	2 ²³	5 ⁵⁸	5	Heljarp	8 ¹⁵	10 ⁶		2 ²⁶	6 ⁵⁸		
6 ⁵⁸	9 ²⁷	2 ³²	2 ³²	6 ¹²	10	Sæatorp	8 ⁰	9 ⁵⁸		2 ¹³	6 ⁵⁰		
7 ⁸	9 ³¹	2 ³⁶	2 ³⁶	6 ²¹	13	Anelöf	7 ⁴⁶	9 ⁵³		2 ⁷	6 ⁴⁵		
7 ²²	9 ⁴³	2 ⁴⁶	2 ⁴⁶	6 ³⁵	15	Dösjöbro	7 ³²	9 ⁴⁴		1 ⁵⁸	6 ³⁸		
7 ³⁰	9 ⁴⁷	2 ⁵⁰	2 ⁵⁰	6 ⁴¹	17	Dagstorp	7 ¹⁷	9 ³⁹		1 ⁵²	6 ³¹		
7 ³⁸	9 ⁵⁴	2 ⁵⁷	2 ⁵⁷	6 ⁴⁸	21	Kjeflinge (ej f.) 3, 10, II	7 ⁵	9 ³²	11 ²⁵	1 ⁴⁵	6 ²⁴		
							Tåg 4. Brl.	Tåg 8. Plk. 194	Tåg 12. Brl.		Tåg 6. Tdn. Skd.		
7 ⁴⁷		3 ⁸			—	Kjeflinge		9 ²²		1 ³⁴			
7 ⁵²		3 ¹⁴			23	Rinnebäck		9 ¹⁸		1 ³⁰			
7 ⁵⁷		3 ²⁰			25	Krutmöllan		9 ¹³		1 ²⁴			
8 ²		3 ²⁶			27	Lilla Harrie		9 ⁸		1 ¹⁸			
8 ⁷		3 ³²			30	Örtofta 1		9 ²		1 ¹⁰			
8 ¹⁸		3 ⁵²			—	Örtofta		9 ¹		1 ¹			
8 ²⁶		4 ⁰			33	Hviderup		8 ⁵⁶		12 ⁵⁵			
8 ³⁴		4 ⁸			36	Gårdstånga		8 ⁵⁰		12 ⁴⁷			
8 ⁴⁵		4 ¹⁶			39	Flyinge		8 ⁴⁴		12 ³⁹			
7 ⁵³		4 ²⁴			42	Holmby		8 ³⁷		12 ³¹			
8 ⁵⁹		4 ³⁰			44	Frosta Hammar- lunda		8 ³²		12 ²⁵			
9 ⁷		4 ³⁸			47	Hunneberga		8 ²⁶		12 ¹⁷			
9 ¹⁵		4 ⁴⁶			51	Harlösa 11, II		8 ¹⁸		12 ⁷			
9 ²¹		4 ⁵¹			—	Harlösa		8 ¹³		11 ⁵⁷			
9 ³¹		5 ¹			55	Täpperöd		8 ⁶		11 ⁴⁹			
9 ⁴¹		5 ¹¹			59	Övedsklosters gård		7 ⁵⁸		11 ³⁹			
9 ⁵⁵		5 ²⁵			66	Sjöbo 20		7 ⁴⁵		11 ⁰			
							Tåg 8. Brl.			Tåg 2. Plk. 137			

Inledning

Postinspektör Hugo Winroth i Malmö redovisade i ett brev till poststyrelsen den 18 mars 1893 sitt förslag till omorganisation av postnätet i anslutning till att järnvägen Landskrona-Kävlinge var under konstruktion. Redan den 8 augusti 1893 blev banan klar för allmän trafik och samma dag tillkom förenade post- och järnvägsstationer på den 21 km långa sträckan mellan Landskrona och Kävlinge. Landskrona hade därmed fått ännu en utfart till västkustbanan utöver den då 17 år gamla förbindelsen via Åstorp. Däremot fanns det bortsett från direktförbindelsen med Eslöv inte någon direkt kontakt med den bördiga landsbygden öster om och närmast norr om Lund. Det är det området som skulle täckas upp i början av 1906 och varom denna skrift berättar i vad gäller postens engagemang.

Sträckan Kävlinge-Sjöbo byggdes ungefär samtidigt med järnvägen Lund-Harlösa (posthistorisk skrift 40). Befolkningen inom området följde utvecklingen med intresse och bevakade sina intressen efter hand som de fick informationer. En reaktion kan man utläsa i ett brev till poststyrelsen daterat i juli 1904 och undertecknat av representanter för socknarna närmast söder om Löberöd, där man var "bortskämd" med god postservice ända sedan tillkomsten av järnvägen Eslöv-Ystad 1866.

Petitionärerna visade sig i det nämnda brevet till poststyrelsen vara medvetna om planerna på indragning av den åkande lantbrevbäring som gick i en ringlinje från Löberöd över Harlösa, Revinge, Hammarlunda och Slogstorp. Med detta bortfall bad de att få en gångpostlinje (gående lantbrevbäring) "för huvudsakligen de norra delarna av Harlösa, Hammarlunda och Holmby socknar med utgång från Löberöds station".

Bifall till denna framställning skulle kunna ge lantbrevbäraren möjligheten att som ersättning för förlusten av hushåll i Harlösa- och Revinge-områdena bättre betjäna dem som bodde ett stycke norr om den framväxande järnvägens delsträcka mellan Örtofta och Sjöbo. I framställningen var petitionärerna noga med att framhålla att "de postanstalter, som komma att anordnas vid dessa järnvägars stationer, komma att bliva till gagn endast för de södra delarna av dessa socknar".

Postinspektionen tog hänsyn till detta och inneslöt i sin slutliga framställning till poststyrelsen en förändring av lantbrevbäringsnätet som i stort sett anslöt sig till petitionärernas önskan.

Länge innan dess hade en annan fråga avgjorts, nämligen om benämningarna på de föreslagna järnvägsstationerna. Landskrona-Kjeflinge-Sjöbo järnvägsaktiebolag, som företaget hette då, hade på ett tidigt stadium pliktskyldigast anmält sina avsikter till Kungl. Maj:t och därvid anhållit att stationerna skulle få kallas Rinnebäck, Krutmöllan, Lilla Harrie, Hviderup, Gårdstånga, Flyinge, Holmby, Hammarlunda, Hunneberga, Harlösa, Svansjö och Övedskloster.

Samråd därefter med postinspektionen ledde till anmärkning mot namnen Hammarlunda och Svansjö, som postinspektionen föreslog bli ersatta med Frosta Hammarlunda och Täpperöd. Det fanns risk för felsortering av post till den då tio år gamla poststationen Hammarslund vid Kristianstad och vid slarvig skrift kunde även post till poststationerna i Svanskog, Svanstein och den år 1905 inrättade poststationen i Svanvik riskera att bli felsorterad till Svansjö.

Namnet Övedskloster kunde inte heller accepteras, eftersom det namnet redan var fastställt för en järnvägsstation vid Malmö-Simrishamns järnväg. Efter förhandlingar med Malmö-Tomelilla järnvägsaktiebolag och innehavaren av Övedsklosters fideikommiss hade Landskrona-Kävlinge-Sjöbo järnvägsaktiebolag i en skrivelse till järnvägsstyrelsen anhållit att namnet Övedsklosters gård skulle användas för den nya stationen. Järnvägsstyrelsen redovisade den 20 april 1905 hela ärendet till poststyrelsen, som godkände de föreslagna ändringarna.

Med angivande av dessa nya namn föreslog järnvägsbolaget poststyrelsen den 18 november 1905 att poststationer skulle öppnas i samtliga tolv nya järnvägsstationer som framgår av det på motstående sida i förminskat faksimil återgivna brevet.

Detta remitterades till postinspektionen som naturligtvis inte hade någon anledning att motsätta sig det slutgiltiga namnförslaget. I ett brev till poststyrelsen den 4 december 1905 redovisade postinspektionen ärendet så långt det gick att överblicka situationen vid detta tillfälle. Här föreslogs att postbefordran skulle ske på den nya järnvägen i en postiljonskupé med benämning 137 i en kupé med en golvyta på 4 kvadratmeter. Av tidtabellen på sid 2 framgår att utöver postkupén i båda riktningar insattes en brevlådsbefordran också i vardera riktningen.

Postinspektionens redovisning av järnvägens stationer visade att de flesta låg på ett avstånd från varandra av i allmänhet 2 eller 3 kilometer och bara i tre fall med längre avstånd, nämligen 4 kilometer mellan Hunneberga och Harlösa, mellan Harlösa och Täpperöd samt mellan Täpperöd och Övedsklosters gård.

Kungl. Generalpoststyrelsen.
Remitteras till yttrande af Postinspektören i Södra distriktet.
Som ofv.

På befällning,
Anders Jönsson

Härmed för Styrelsen för Landskrona-Kjeflinge-Sjöbo järnvägsaktiebolag vördsamt anhölla att föreståndarens proposition, att förestås af vederbörande järnvägsstationsföreståndare, måtte inrättas på samtliga stationer vid bolagets järnväg samtidigt med banans öppnande för allmän trafik, hvilket antagas komma att ske den 1 inrättande jämman.

Våra stationer blifva: Rinnebäck, Krutmöllan, Lilla Harrie, Hviderup, Gårdstånga, Flyinge, Holmby, Frosta Hammarlunda, Hunneberga, Harlösa, Täpperöd och Övedsklosters gård.

Landskrona den 18 November 1905,

LANDSKRONA-KJEFLINGE-SJÖBO
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

Anders Jönsson

I redovisningen föreslog postinspektionen också att den på sid 3 berörda ändringen av lantbrevbäringen från Löberöd skulle genomföras samt att lantbrevbäringslinjerna Örtofta-Holmby och Örtofta-Lilla Harrie skulle dras in. Som ersättning för lantbrevbäringen till Holmby erfordrades enligt postinspektionen "en kortare linje från Örtofta poststation". I en ny framställning den 16 december 1905 återkom postinspektionen till denna detalj. Genom den ersättande linjen fick befolkningen i Igelösa samt Västra och Östra Odarslövs kyrkbyar bättre postservice. De Holmby-bor som tidigare hade betjänats av lantbrevbäraren från Örtofta kunde nu vända sig till järnvägspoststationen i Holmby.

Kontrakten med lantbrevbärarna från Örtofta upphörde utan föregående uppsägning på grund av en klausul att så kunde ske vid tillkomsten av en järnvägsanläggning. Detta innebar att husägaren Alfred Andersson i Igelösa och skraddaren Nils Hansson i Örtofta blev av med sina uppdrag i postverkets tjänst. Som lantbrevbärare för den lilla återstående linjen i Örtofta antogs kyrkvaktmästaren Jöns Jönsson i Igelösa.

Även kontraktet med lantbrukaren Nils Hansson i Brödåkra i Holmby socken om lantbrevbäring på ringlinjen från Löberöd över Revingeby upphörde på grund av förenämnda klausul i avtalet. På den omreglerade ringlinjen från Löberöd anställdes i stället Nils Jönsson från Ölycke i Högseröds församling. De uppsagda lantbrevbärarna hade naturligtvis möjlighet att söka anställning vid de förändrade linjerna. Jag har inte funnit ansökningshandlingarna, men det gällande anbudssystemet medförde att postverket i allmänhet antog dem som erbjöd sig att fullgöra sysslan mot lägsta kostnad.

Järnvägen Lund-Revinge hade öppnats för allmän trafik den 6 maj 1905. Samtidigt med färdigställandet av Kävlinge-Sjöbo järnväg förlängdes järnvägen Lund-Revinge två kilometer och nådde därmed fram till Harlösa. Denna delsträcka öppnades för allmän trafik den 6 februari 1906. När järnvägen Kävlinge-Sjöbo öppnades för allmän trafik tolv dagar senare, utnyttjade postverket även de sista två kilometerna av järnvägen från Lund för befordran av brev-lådspost. Postinspektionen motiverade detta i ett brev till poststyrelsen den 28 december 1905 med att postbefordran blivit "erforderlig jämväl å sträckan Revingehed-Harlösa, särskilt för post till och från orter invid linjen Kävlinge-Örtofta-Sjöbo". Med samma skrivelse sände postdirektionen den på grund av utsträckningen och samtidigt genomförd ändring av tågföringen behövliga ändringen av tidtabellen så som återges på nästa sida.

Harlösa 11, II.
Revingehed - Lund.
(Ordre och met den 18 februari 1906.)

Fk. 1) Brl.	Fk. 1) Brl.	Fk. 1) Brl.	Km.					
Tåg 3.1	Tåg 5.3	Tåg 7						
6 ²⁵ 10 ⁰⁶	10 ⁵⁵ 10 ⁵⁵		0 ³⁶	2	Harlösa 10 II	9 ⁴⁵	5 ⁰	
6 ³³ 10 ¹¹	10 ⁵⁵ 10 ⁵⁵		6 ⁴¹	2	Revingehed	9 ⁴¹ 9 ²⁰	4 ⁵⁵ 4 ⁰	4 ⁵¹
6 ⁵¹ 10 ²⁸	11 ²⁰ 1 ⁵⁸		6 ⁵⁸	12 ¹⁰	Revingeby	9 ²⁶ 9 ²⁰	4 ⁴⁷ 4 ⁰	4 ⁴⁵
7 ¹ 10 ³⁸	11 ³² 2 ⁰⁰		7 ⁸	16 ³⁴	Södra Sandby	9 ²⁰ 9 ¹⁵	4 ⁴² 4 ¹⁴	4 ²⁹
7 ²¹ 10 ⁵⁵	11 ⁵⁶ 2 ²⁵		7 ²⁵	22	Hardeberga	9 ¹⁰ 9 ⁰⁵	4 ³⁵ 4 ²⁴	4 ¹⁹
7 ²⁵	12 ⁰			24	Lund (S) 1, 10, 11	8 ⁵⁵ 8 ⁴⁵	3 ⁵⁵ 3 ²⁵	4 ⁰
					Lund (St. 1, 10, 11)	8 ⁴⁰	3 ²⁵	
					Tåg 2.		Tåg 4.	Tåg 6
					Fk. 1) Brl.	Fk. 1) Brl.	Fk. 1) Brl.	Fk. 1) Brl.

1) Endast från (Revingehed, Revingeby, Södra Sandby och Hardeberga till Lund samt från Lund till Hardeberga, Södra Sandby, Revingeby och Revingehed och Harlösa.

Därmed var alla detaljer klara i anslutning till postens förberedelser för att använda den nya järnvägen och den nya organisationen startade den 18 februari 1906. SJ övertog järnvägen efter 20 år (den 1 juli 1926). Den 10 juni 1954 lades persontrafiken ned på den 9 km långa första sträckan mellan Kävlinge och Örtofta och på resten av banan såväl persontrafik som allmän godstrafik, men spåret användes för bettransporter till och med 1956. På den 2 km långa sträckan mellan Lilla Harrie och Örtofta användes spåret för enskild godstrafik fram till den 23 maj 1982.

På följande sidor berättas något om var och en av de berörda poststationerna i den ordning de kommer vid en tänkt färd i riktning från Kävlinge till Sjöbo.

I en artikelserie 1979 för Skånska Dagbladet, ur vilken jag gör några utdrag i avsnitten om Gårdstånga och Flyinge samt på denna och följande sida, berättar Håkan Olsson åtskilligt om stationshusen längs järnvägen.

"De ligger i de flesta fall kvar och utgör påtagliga kulturhistoriska minnen över en tid som varit. Samtidigt är de gedigna och högst användbara brukshus.

Några är omärande, ett är så pass omändrat att det tog en god portion deckarmöda av undertecknad och sakkunnige järnvägs-medhjälparen Vincent Käragar att klara ut att detta måste verkligen vara Gårdstångas östra grindvaktstuga!

Några av stationerna och banvaktstugorna är behållna i mer eller mindre oförändrat skick och personligen vill jag utnämna denna stationstyp till Sveriges vackraste! Som goda exempel på hus i ursprunglig stil kan nämnas Öved, Hunneberga, Krutmöllan och banvaktstugan Ängstugan utanför Holmby.

Dessa är byggda i rött tegel och har halvvalmade tak efter dansk förebild och en huskropp som är påbyggd med en eller två flyglar alltefter stationens betydelse. Det brukar också finnas en träveranda.

Den här hustypen kom att användas för några av de sist byggda banorna i Skåne. Östra Skånes järnvägar använde den först för sin bana Everöd-Brösarp år 1900. Lund-Revinge-Harlösa 1905 använde också typen. 1906 lät alltså även Kävlinge-Sjöbo-järnvägen hustypen bli sin.

Men när Kävlinge-Barsebäckshamn togs i bruk 1907, hade man utvecklat modellen. Huskroppen är avlång och inte så kompakt. Husen är vitputsade och fönsterarrangemanget blev annorlunda och dessutom har man korsvirkesutsmyckning. -----

Av de ursprungligen 20 stationshusen längs banan tillhörde Sjöbo Malmö-Simrishamnsbanan. Harlösa med den fantastiska jugendstationen tillhörde Lund-Harlösa, medan Örtofta och Kävlinge tillhörde SJ".

Kävlinge

Det fanns en lantpoststation i Kävlinge sedan 1875 års ingång, då kantor L W Franck hade blivit antagen till poststationsföreståndare i anslutning till att kronobrevbäringsreformen genomfördes i denna del av Malmöhus län. Göromålen överfördes på Olof Anders Franck efter kort tid, men han blev uppsagd för tillämpning från oktober månads ingång 1878. Då drogs poststationen in och en lantbrevbärare fick svara för servicen.

Detta ansågs inte vara någon bra lösning och försök gjordes att få poststationen åter. Detta lyckades man inte med förrän med tillkomsten av en delsträcka av västkustbanan den 18 september 1886. Stationsföreståndare Carl Edvard Brodin blev då ansvarig för postgöromålen i järnvägsstationen med 420 kr i årsarvode. Denne hade emellertid nog att göra med bara järnvägssysslan 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, stationsinspektoren 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 postgöromålen 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".

1906-02-18-1954-06-09

Rinnebäck

Järnvägens stationsföreståndare Johan Gottfrid Olsson blev ansvarig för posten i Rinnebäck från tågstarten den 18 februari 1906. Han fick 300 kr i årsarvode för själva postsyslan. Efterträdarna blev Bengta Lindkvist (1925-1944) och Ellen Ingeborg Persson (1944-1954). Järnvägsnedläggningen medförde poststationens indragning den 10 juni 1954, men under en övergångstid fanns ett postombud som komplement till lantbrevbäringen från Kävlinge.

Postombudet fanns i stationshuset och postverket betalade 25 kr i månaden i lokalhyra till SJ. Postombudet, för vars skötsel Ellen Ingeborg Persson svarade, blev föga utnyttjat och det kunde avvecklas den 1 april 1957.

1906-02-18-1952-12-31

Krutmöllan

Från min korta tjänstgöringstid på postkupé 81 mellan Malmö och Göteborg erinrar jag mig två s k kartsolut som vi gjorde i ordning på resans nedre del, nämligen till Krutmöllan och Lilla Harrie. De låg inom det s k cito-området för postkupé 137. Denna kupé skulle efter avgången från Kävlinge inte kunna hinna sortera upp all post norrifrån till stationerna utmed linjen, innan tåget kom fram till de första stationerna. Dess arbetsbörda minskades genom att den anslutande stora postkupén från Göteborg gjorde färdiga påsar till de första stationerna.

På järnvägsstationen i Krutmöllan svarade följande ordinarie järnvägsanställda för postservice till poststationens indragning med 1952 års utgång: Carl August Bengtsson (1907-1916), Fredrik Lindkvist (1917-1923), Paulina Hedberg (1923-1938), Signild Martina Linnéa Strand (1938-1944) Och Hillevi Svea Ingeborg Kristensson (1944-1952).

1906-02-18-1974-10-31

Lilla Harrie

Vid tågstarten den 18 februari 1906 blev Johan Åkesson stationsföreståndare i Lilla Harrie. Han var i tjänst till och med oktober 1941. Efter en vakansperiod tog Hans Christensson över den 1 februari 1942. Efter dennes pensionering med 1946 års ingång ansvarade följande järnvägsmän för posten: Karl Birger Westman (1946-1948), N P Sondell (1948-1953), Henning Bernhard Olsson (1952-1954) och Nils Lennart Nilsson (1954-1974). Efter persontrafikens nedläggning fanns järnvägsbetjäning kvar i Lilla Harrie, men den 1 oktober 1974 skildes post och järnväg åt formellt. En månad senare drogs poststationen in. Ersättningen blev lantbrevbäring från Kävlinge samt postväskor till tre företag i samhället.

Örtofta

1865-10-01--1972-08-31

Regeringen gav ett bemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerat på så sätt att *"å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditions-kontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition"*.

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Länsstyrelsernas allmänna kungörelser lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

Ett annat slag av poststationer började inrättas i takt med järnvägnarnas tillkomst. Det var sådana, där järnvägsbefälet hade ansvar också för samhällets postservice, vilka exemplifieras med poststationerna i detta häfte. Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

"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".

Innan denna generella överenskommelse träffades, hade man mer eller mindre försöksvis öppnat sådana förenade poststationer på några platser vid de framväxande stambanorna, t ex i Hästveda och Osby den 15 november. På motsvarande sätt fick Örtofta en förenad post- och järnvägsstation med 1863 års ingång, samtidigt som motsvarande anordningar tillkom i Gnesta, Laxå och Floda.

Beslutet för denna förbättring föregicks av en framställning i oktober 1862 från ett stort antal personer i Borlunda, Viderup och Örtofta. Det var en kort inlägga och den blev föremål för ett snabbt beslut. Framställningens sista rader hade följande lydelse:

"Vi anse oss icke behöva åberopa andra skäl för bifall till denna vår vördsamma anhållan, än Kungl. Maj:ts uttalade nådiga vilja i detta avseende och den för oss uppenbara fördel som ligger i att en lät och bekväm kommunikationsanstalt befordrar utvecklingen av ett genom järnvägarna framkallat affärliv i det allmänna och en större trevnad i det enskilda livet".

Genom poststyrelsens snabba bifall blev stationsinspektör Henrik Zickerman, som redan fanns på plats i Örtofta, ansvarig också för samhällets postservice. Han var född 1812 och blev vid sin pensionering 1872 avlöst av Gustaf Henrik Falkman. Denne avlöstes i januari 1896 av Richard Amadeus Egnell, varefter ansvaret vilade på Nils Reinhold Georg Siegbahn 1908-1916.

Den 1 april 1916 avgick Siegbahn, då 60 år gammal, och Artur Leonard Wetterholm tog över. Hans era som kombinerad post- och järnvägsman blev kort, för postgöromålen hade fått så stor omfattning att det inte bedömdes som lämpligt att förena dem med järnvägstjänsten. Poststationen flyttades från järnvägsstationen den 10 juli 1916 och Ellen Ohlsson blev föreståndare för lantpoststationen. Hon var född 1880 och blev kvar på sin post tills hon avled i oktober 1929.

Från Onsala flyttade nu Ester Anhilf Sjöberg för att överta befattningen. Med 1938 års ingång fick hon uppleva att bli befordrad till Slöinge som föreståndare för postexpeditionen där. Hon efterträddes av Ebba Adina Lindell. Även hon hade haft sin första tjänstgöring i Onsala. I Örtofta fick hon vara med om en så stor ökning i posttrafiken att poststationen kunde höjas till en postexpedition den 1 oktober 1959.

Termen **postexpedition**, som hade funnits under tre decennier på 1800-talet, hade återinförts 1920 men nu i en helt annan betydelse. I dess nya form kunde postexpeditionerna sägas motsvara en nivå mellan poststationer och postkontor. Postexpeditionerna var underordnade ett närbeläget postkontor men avgav till skillnad från poststationerna redovisning direkt till poststyrelsen. De hade i motsats till postkontoren inga underlydande poststationer. Denna mellaninstans försvann vid en omorganisation som genomfördes i stort sett över hela landet 1977.

Med poststationens höjning till postexpedition blev Ebba Lindells formella posttitel stationsmästare. Minskad trafik och effektiviserad lantbrevbäring bidrog emellertid till att hennes efterträdare Elsa Tidstam fick uppleva postexpeditionens indragning redan den 31 augusti 1972.

Viderup

1906-02-18--1954-06-09

Carl Johan N:son Nyman antogs till stationsföreståndare i Viderup från tågstarten den 18 februari 1906 med 240 kr i årsarvode för själva postarbetet. Hans efterträdare, Hilma Stjernfeldt från den 14 april 1925, fick uppleva att järnvägen förstatligades den 1 juli 1926. Vid hennes avgång den 1 december 1929 tog Elfrida Greko över ansvaret för post och järnväg. Hon blev den siste ordinarie föreståndaren och fick vara med om poststationens indragning med utgången av den 9 juni 1954.

Gårdstånga

1875-01-01--1879-01-31
1906-02-18--1958-10-31

Redan den 17 mars 1906 daterades Nils Christenssons förordnande som föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Gårdstånga för tillämpning från tågstarten den 18 februari 1906. Det finns emellertid anledning att gå längre tillbaka i tiden för att beröra Gårdstångas posthistoria.

Det hade funnits en lantpoststation där från 1875 års ingång till januari månads slut 1875. Enligt poststyrelsens beslut den 17 december 1874 antogs bokhållaren A W Svensson till föreståndare för denna med 100 kr i årsarvode. Detta var förhållandevis lågt i jämförelse med de arvoden som beviljades till övriga samtidigt utnämnda föreståndare för ett 30-tal nya poststationer inom Luggude resp Torna härad samt Rönneberga, Onsjö och Harjagers härader.

Bäst betald var vid det tillfället mamsell Alice Letth i Allerum med 300 kr om året. Övriga föreståndare inom Luggude härad fick nöjas med vardera 250 kr, medan arvodet till de fyra föreståndarna inom Torna härad (Gårdstånga, Torna Hällestad, Göddelöv och Kyrkheddinge) varierade mellan 50 och 100 kr. Något bättre lev det från starten för de tio poststationsföreståndarna inom Rönneberga, Onsjö och Harjagers härader med arvoden mellan 250 och 180 kr.

För postföringen anställdes vid 1875 års ingång kronolänsmannen S Friberg i Odarslöv med ansvar för sträckan Lund - Gårdstånga. Denna gångpostlinje fortsatte från Gårdstånga till Dalby och från Dalby till Kyrkheddinge med andra entreprenörer. Deras ersättning för denna gångpostföring var enkrona per mil, utom för sträckan mellan Gårdstånga och Dalby. Där fick fjärdingsmannen Jeppa Nilsson i Dalby bära ansvaret med blott 80 öre i ersättning per mil.

Men Friberg i Odarslöv var inte tillfreds med den krona per mil som han fick för postföringen mellan Lund och Gårdstånga. Det berodde på att tidtabellen hade ändrats den 10 februari 1875 på så sätt att han måste övernatta i Lund vid den ena av de två postföringstillfällena varje vecka. Ett alternativ var att han fick betalt för den extra tur han måste göra för att undvika övernattnings.

Det sistnämnda alternativet tillstyrkte den överordnade postmästarer i Lund, som i sitt yttrande den 11 maj 1875 bl a skrev att *"med kännedom av den ordning varmed han handhaft detta sitt åtagande så anser jag hans anspråk förtjänta av Kungl. Poststyrelsens benägna avseende"*.

Detta hjälpte inte och Friberg vidhöll sin från början villkorligt gjorda uppsägning. Detta ledde till att befattningen som gångpostförare utlystes ledig dels genom tidningsannonser och dels genom pålysning i kyrkan. Den enda sökanden var Chr. Persson i Gårdstånga. Han antogs enligt poststyrelsens beslut den 31 augusti 1875.

Det blev ytterligare ändringar av postföringen i området under de följande åren och vid tillkomst av lantbrevbäringen drogs åtskilliga av de nytillkomna poststationerna in redan 1879. Efter samråd med postmyndigheterna redovisade länsstyrelsen i Malmöhus län i ett brev till poststyrelsen den 8 april 1878 de förändringar i postnätet som kunde accepteras. Detta inbegrep bl a indragning av poststationen i Gårdstånga och länsstyrelsens tillstyrkande av utredningsförslaget. I detta hette det att lantbrevbäring med två turer i veckan skulle anordnas på linjen Lund - Gårdstånga -Torna Hällestad - Torna Dalby, 2,7 mil, med indragning av poststationerna i Gårdstånga och Torna Hällestad.

Lantbrevbäringen var en nyhet och, kan man säga, i sin linda. Det var fråga om att gå "raka vägen", d v s samma väg, utefter vilken den ovan omtalade postföringen hade fullgjorts. De som bodde utmed färdvägen kunde då betjänas av lantbrevbäraren. Övriga fick vända sig till något av de kommunombud som utsågs av resp kommunalstämmor. Postverket avlönade inte dessa ombud, och det var ett i allmänhet föga attraktivt uppdrag att utses till sådant.

Tjänsteposten var alltjämt det viktigaste, såsom fallet var när kronobrevbäringsreformen genomfördes 1874-1877. Detta speglas bl a i det faktum att man i första hand valde fjärdingsmän eller andra personer med anknytning till civilstaten som ombud, och detta utan att ägna privatposten någon särskild uppmärksamhet.

Kommunombuden förvarade brev och andra försändelser i sina bostäder eller tjänsteställen till dess de avhämtades av adressater eller dessa ombud. På vissa håll kallades kommunombuden för "postnederlag" och på andra håll för mottagnings- eller utlämningsställen. I länsstyrelsens tillstyrkan för den föreslagna ändringen i området mellan Lund och Dalby citerar jag dess kommentar:

"Tillstyrkes. Väglängden är enligt nuvarande postförares påstående 2,8 mil. Skillnaden beror på den ej uppmätta väglängden emellan Sandby, Hällestad och Dalby. Mottagningsställen för tjänstebrev: Kronolänsmanskantoret i Odarslöv, fjärdingsmännen i Getinge, Sandby och Hällestad bostäder samt pastors i Hällestad bostad, samtliga belägna utmed linjen. Utgår på morgnarna från Lund måndagar och torsdagar, från Dalby onsdagar och lördagar".

Vi lämnar nu denna avvikelse från huvudtemat. Gårdstånga-borna fick klara sig med lantbrevbärning under nära tre decennier, men med järnvägens tillkomst öppnades en poststation som nämnts inledningsvis på sid 14. Dess föreståndare Nils Christensson förflyttades till Arrie den 1 juni 1933 och följdes då av Robert Edvin Johansson. Denne avgick redan med 1934 års utgång och Evy Hermina Björk tog över. När hon slutade den 1 oktober 1940, blev Ragnhild Thulin föreståndare. Hon var en av den lilla järnvägens tio ordinarie kvinnliga stinsar.

Håkan Olsson, som år 1979 skrev en artikelserie i Skånska Dagbladet om bl a Kävlinge-Sjöbo järnväg, intervjuade henne. Av den intervjun gör jag bl a följande utdrag, som jag tycker på ett levande sätt speglar något av arbetet för en föreståndare vid en förenad post- och järnvägsstation.

"Det var en härlig tid, om det än var slitsamt. Så många kassor att hålla reda på! Biljetter, frakt, post, telegram, ja till och med radiolicenser. När kyrkoherden i Gårdstånga fyllde 50 år 1947, fick jag skriva ut 130 telegram för hand. Grustågen från Öved kom tidigt om morgonen och bettågen gick under kampanjerna in på nätterna. Så nog fanns det att göra.

När jag började 1940, lastades 560 betvagnar till Örtofta och jag fick ta emot 300 betmassevagnar. 1953, året före nedläggningen, lastades blott 152 betvagnar och endast 10 vagnar med betmassa anlände".

Gårdstånga poststation bedömdes inte kunna dras in i samband med tågtrafikens avveckling. Den skildes därför från järnvägen den 10 juni 1954 och för den ersättande lantpoststationen, kvar i stationshuset, blev Ragnhild Thulin föreståndare. När poststationen drogs in den 1 november 1958, fick hon förflyttning till poststationen i Södra Åby.

1906-02-18-

Flyinge

Stationsmästaren Olof Henning Ohlsson blev med 180 kr i årsarvode vid tågstarten den 18 februari 1906 ansvarig för posten i Flyinge. Arvodet höjdes den 1 juli 1907 till 300 kr och efter 1909 års allmänna reglering av arvodena till 360 kr. Då hade Ohlssons efterträdare Knut Mathias Knutsson tagit över (från den 16 november 1908).

När SJ tog över den förlustbringande järnvägen 1926, tjänstgjorde Nils Nilsson i Flyinge och övertog den som föreståndare 1935. Han blev platsen trogen till sin pensionering 1950. Hans änka Ester berättade för Håkan Olsson i den artikelserie, som nämns i föregående avsnitt, bl a nedan återgivna minnen från sin tid som postbiträde åt maken.

"1935 övertog Nils stationen och jag var postbiträde. Då var här livlig trafik. Så många månadsbiljetter vi sålde! Det var alla skolorungdomarna som skulle till Eslöv och det var lärlingar och andra som skulle till sina arbeten.

Posten delades ut kl 8, när första tåget från Örtofta kommit. Då kom folk från hela byn och byns fem handlare. Det var mycket gods också; vi hade betvåg och elevator, för att inte tala om alla hästar från stuteriet som skulle skickas över hela Sverige.

Den stora snöstormen 1929 lamslog hela banan. Trafiken stod stilla i en hel vecka innan vi kunde få igång tågen. Snövintrarna 1940-41 drabbade inte oss så hårt.

I juli 1949 kom det två störtregn som höll på att dränka dalen. Vattnet stod en halv meter över spåren och tågen fick krypa fram. Det tog halvannan dag innan vattnet sjönk undan igen. Vid en annan översvämning i Öved tog vattnet med sig banvallen.

Jag trivdes bra i det röda stationshuset. Vi hade två rum och kök uppe och ett rum nere invid expeditionen. Men det var arbetsamt att bära upp de tunga postsäckarna uppför den branta trappan. Det känner jag av än i kroppen".

Ordinarie föreståndare efter Nils Nilsson, när denne pensionerades den 1 april 1950, blev Nils Einar Larsson. Denne tillträdde dock inte, då han återtog sin ansökan, och i stället övertog Hans Erik Lindqvist befattningen. Denne följdes den 1 september 1952 av Elvir Bernhard Hedin, som fick förflyttning till Svenstorp den 10 juni 1954, när tågtrafiken upphörde.

Postverket hyrde nu lokalen i stationshuset och Ester Nilsson utnämndes till föreståndare. Hon hade varit postbiträde åt järnvägsstationsföreståndaren sedan maj 1935. Efter hennes avgång den 1 juni 1966 uppehölls befattningen på vakans i avvaktan på omorganisation. Denna ledde så småningom till att poststationen, som från 1986 benämndes postkontor, lämnades på entreprenad till Flyinge lanthandel och blev s k "post-i-butik".

1906-02-18–1952-03-31

Holmby

En av de mindre betydelsefulla poststationerna vid den nya järnvägen var de i Holmby och Täpperöd. För den förstnämnda har jag inte tillgång till några personaluppgifter och måste tyvärr begränsa mig till att nämna att den öppnades i samband med tågstarten den 18 februari 1906 och drogs in såsom olönsam redan före järnvägsnedläggningen, nämligen redan med mars månads utgång 1952.

1906-02-18-1954-06-09

Namn Hammarlunda 1875-08-01–1879-01-31

Frosta Hammarlunda

Flertalet föreståndare för stationerna vid den nya järnvägen utsågs på ett tidigt stadium, men deras antagande som poststationsföreståndare bekräftades ofta någon tid efter att de börjat sin tjänst. Detta gäller t ex för Bengt Axel Wollrath Fogelberg, som fick uppleva tågstarten den 18 februari 1906, men vars förordnande daterades den 17 mars.

Han förflyttades till Hunneberga den 24 januari 1921 och efterträddes då i Frosta Hammarlunda av fru Amanda Rosdahl. Låt mig emellertid, som i fallet Gårdstånga, gå tillbaka något i tiden för att kort belysa det faktum att det funnits en föregångare till järnvägs-poststationen.

Med namnet Hammarlunda öppnades nämligen den 1 augusti 1875 en poststation i den omgång av kronobrevbäringsreformen som genomfördes i Malmöhus län vid detta tillfälle. Skolläraren P Hansson antogs till föreståndare med 125 kr i årsarvode enligt poststyrelsens beslut den 22 juni 1875. Han fick uppleva poststationens indragning med januari månads utgång 1879.

Poststyrelsen hade efter samråd med länsstyrelsen föreslagit indragning av den postföring som förekom mellan Gårdstånga och Hammarlunda samt inrättande av lantbrevbäring mellan Löberöd och Hammarlunda. Förslaget omfattade även indragning av poststationen i Hammarlunda, något som länsstyrelsen accepterade redan i sitt sammanfattande brev till poststyrelsen den 8 april 1878.

När poststationen återuppstod i järnvägsstationen 27 år senare, gav man den prefixet Frosta för att undvika förväxling med bl a poststationen Hammarslund i Nosaby församling i Kristianstads län.

Vid järnvägspoststationen Frosta Hammarlunda fick Amanda Rosdahl i pension med 1940 års ingång. Helga Karolina Ståhl blev hennes efterträdare, följt den 16 december 1953 av Hjalmar Ståhl, när Helga Karolina fick förflyttning till poststationen i Stävieby.

Hjalmar Ståhls tjänst som föreståndare för Frosta Hammarlunda poststation varade bara ett halvår. Poststationen drogs in i samband med att tågtrafiken upphörde den 10 juni 1954.

1906-02-18–1949-06-30

Hunneberga

Det kan synas anmärkningsvärt att en poststation öppnades också i Hunneberga på ett så kort avstånd som 2 km till Revingeby vid den i stort sett parallellt löpande järnvägen Lund-Harlösa. Sedan postinspektionen i Malmö hade föreslagit en sådan, lämnades följande motiv i framställningen till poststyrelsen:

"På grund av att orten är tätt befolkad anser postinspektionen, efter att hava hört vederbörande postmästare och kronofogdar, att poststation bör inrättas vid varje station.

Avståndet mellan poststationen Revingeby och Hunneberga ifrågasatta poststation kommer att bli omkring 2 kilometer. Vid Hunneberga är ett mejeri beläget, mjölkskjutsarna till detta användas för postens fortskaffande, vilket icke lämpligen kunde ske, om orten skulle betjäna sig av Revingeby poststation".

William Angelius Hallenborg fick ansvaret för poststationen i Hunneberga från tågstarten den 18 februari 1906 med 240 kr i årsarvode för postdelen av sysslorna. Han följdes den 1 juli 1912 av Johan Emil Pålsson och efter honom ansvarade följande järnvägsanställda för samhällets postservice: Nils Albert Persson (1917-1921), Bengt Axel Wollrath Fogelberg (1921-1923), Fredrik Lindkvist (1923-1925), Kerstin Nilsson (1925-1942) och Anna Larsson (1942-1949). Poststationen drogs in den 1 juli 1949.

1875-08-01--1891-12-31
1906-02-18--

Harlösa

Samtidigt med tågstarten på "vår bana" förlängdes järnvägen Lund-Revingehed till Harlösa, där en förenad post- och järnvägsstation också öppnades den 18 februari 1906.

Långt tidigare hade det funnits en poststation i Harlösa. Den öppnades den 1 augusti 1875 i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Vice kantorn Theodor Ahlbeck antogs till föreståndare.

Vid 1878 års överläggningar mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Malmö om hur lantbrevbäring skulle organiseras kom man preli-minärt överens om att poststationen i Harlösa skulle dras in. Ersättningen skulle bli lantbrevbäring med två turer i veckan på en linje från Askeröd. Denna planering fortskred så långt, att kommu-nalstämman i Harlösa den 14 december 1878 utsåg Theodor Ahlbeck att bli kommunombud. Med denna term avsågs den man, som utan ersättning från postverket skulle förmedla posten till och från de kunder, som inte kom i kontakt med lantbrevbäraren under dennes vandring.

Starka krafter protesterade och indragningen sköts upp. Den genomfördes dock med 1892 års ingång. Men Harlösa skulle som framgår av ovanstående återkomma som poststationsnamn med tillkomsten av järnvägen Kävlinge-Sjöbo.

Stinsen Fritz August Larsson blev ansvarig för postservice i järnvägsstationen. Han följdes i oktober 1916 av Sven Elov Palmkvist. Efter honom ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda för posten i Harlösa:

Lars Nilsson (1933-1942), Karl Oskar Magnusson (1942-1944), Carl Vilhelm Ekholm (1944-1947), Adolf Fredrik Berggren (1947-1948), H O Björklund (1948-1950), Nils Albin Nilsson (1950-1954) och Ernst Albin Tarring (1954-1955).

Den 10 juni 1955 var det slut med järnvägsepoken, men kvar i järnvägsstationen fanns poststationen med järnvägens postbiträde som vikarierande föreståndare. Poststationen stushöjdes till s k postexpedition den 1 oktober 1955. Då anställdes Ebba Lundkvist som chef med den för posten kanske onaturliga titeln stationsmästare.

Posten låg då alltjämt i stationshuset men den flyttades 1962 till Konsums gamla lokaler. Med förändrad terminologi kallades postexpeditionen lokalpostkontor 1977 och från och med 1986 blott postkontor, en benämning som då infördes för alla fasta postanstalter med kundbetjäning. Chefstiteln blev postmästare och denne fick ta ansvar för service till drygt 500 hushåll.

Dålig lönsamhet, framför allt inom penningförmedlingen, ledde till att Posten på 1990-talet sökte sig samarbetspartner på många håll i landet. I Harlösa fick detta till följd att postkontoret lämnades på entreprenad och blev s k "Post-i-butik", förlagd till ICA Primören vid Gårdstångavägen.

1906-02-18--1927-05-31

Täpperöd

En av de för hembygdsfilatelisterna mest svårdokumenterade järnvägspoststationerna är den i Täpperöd. Den öppnades vid tågstarten den 18 februari 1906 med järnvägens stationsmästare Anders Evald Nilsson Ekvall som ansvarig också för postgöromålen. Hans årsarvode var inledningsvis 180 kronor men det höjdes efter 1909 års allmänna reglering av postarvodena till 240 kr.

Maria Cecilia Ekvall antecknas som föreståndare från den 1 april 1921. Hon fick sluta den 23 maj 1927 och poststationen, som aldrig varit lönsam drogs in med samma månads utgång 1927.