

**Erik Lindgren**

# **Posten vid järnvägen Lund - Trelleborg**

## **Innehåll**

	sid
Inledning	3
Staffanstorp	9
Klågerup	11
Holmeja	15
Svedala	16
Marieberg	18
Alstad	19
Lilla Slågarp	20
Fjärdingslöv	21

**Copyright 1998  
Erik Lindgren**

**Posthistorisk skriftserie 350**

## 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 några föreständares namn för poststationerna i Alstad och Fjärdingslöv.

Jag har 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 Lund till Trelleborg.

Växjö i oktober 1998

Erik Lindgren

## Inledning

Järnvägen Lund-Trelleborg hör till den tidiga grupp av bibanor till stambanenätet, där samarbetet mellan post och järnväg i skedet för järnvägens tillkomst ännu inte hade hunnit komma in i något fast mönster.

Handlingarna från den tidsperioden är av varierande slag och ibland svårfunna även för dem som har rutin i att söka i arkivet. De uppgifter som ligger till grund för denna skrift baseras i huvudsak på anteckningar som jag gjorde vid besök i Stockholm under slutet av 1970-talet.

Postinspektören Bengt Johan Geijer vid södra järnvägspostdistriktet i Malmö redovisade i flera brev till poststyrelsen under första halvåret 1875 efter hand sitt förslag till omorganisation av postnätet i anslutning till att järnvägen var under konstruktion.

Förslagen föranledde poststyrelsen att kontakta länsstyrelsen i Malmö. På denna instans deklarerades att Alstads station var den viktigaste punkten på hela banan näst efter Svedala. Svedala var skärningspunkten med järnvägen Malmö-Ystad, som hade öppnats för allmän trafik i december 1874.

Länsstyrelsen framhöll att en poststation borde finnas i Alstad, varemot den närliggande poststationen med namnet Lilla Slågarp föreslogs bli indragen. Även postdiligensen mellan Malmö och Trelleborg föreslogs bli indragen. Den post som hade sänts denna väg borde enligt länsstyrelsens yttrande skickas med kärrpost, som *"borde hållas i gång å linjen Malmö-Alstad intill den tillämnade järnvägen mellan Malmö och Fjärdingslöv"* kunde öppnas. Detta yttrande får förstås på det viset att den då vagt planerade järnvägen mellan Malmö och Trelleborg hade förutsatts komma att passera Fjärdingslöv. Så blev nu inte fallet, varken med Malmö-Trelleborgs järnväg, öppnad i april 1886, eller med Malmö-Kontinentens järnväg, öppnad i oktober 1898.

Länsstyrelsens uppfattning om Alstad som en viktig punkt förstärktes ytterligare av dess förslag att ändra sträckningen för den befintliga kärrposten mellan Lilla Slågarp och Marsvinsholm så att den utgick från Alstad. Å andra sidan var detta en följd av att poststationen i Lilla Slågarp föreslogs till indragning.

En ny postlinje föreslogs bli inrättad från Alstad till Oxie över Lilla Månstorps och Käglinge poststationer. Länsstyrelsen anslöt sig också till det självklara delförslaget att avkorta gångpostlinjen mellan Håslöv och Trelleborg så att den slutade i Fjärdingslöv.

Bland detaljer som blev en konsekvens när länsstyrelsen godkänt förslagen kan nämnas en entreprenadauktion hos kronofogden i Lilla Månstorp. Auktionen avsåg att få fram minstbjudande för att fullgöra postföringen på den tillkommande linjen mellan Alstad och Oxie. Under entreprenaden började utropen på budet två kronor per tur och slutade efter givna underbud på kr 1:93. Detta avgav skjuts-entreprenören Per Olsson i Klörup, som sålunda antogs.

Järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 26 juli 1875 och dagen därefter började den nya postorganisationen. Den medförde i stort sett bara en ändring i poststationsbeståndet, nämligen indragning av lantpoststationen i Lilla Slågarp. Den omedelbart tillkommande järnvägspoststationen i Alstad fanns i förväg som en lantpoststation men flyttades till järnvägen med byte av föreståndare. Detta var naturligtvis till nackdel för föreståndaren som måste uppleva uppsägning av förut träffade avtal. Några månader senare tillkom flera järnvägspoststationer som inte var påtänkta vid tågstarten.

Så mycket plötsligare blev förändringarna 85 år senare i samband med nedläggning av trafiken den 29 maj 1960. Om detta berättas under respektive avsnitt i det följande. De presenteras i den ordning de skulle komma vid en tänkt färd från norr mot söder.

Jag finner det lämpligt att beröra några andra problem som måste lösas under förberedelsestiden för järnvägen. Det fanns detaljer som under inga omständigheter kunde uppskjutas i väntan på beslut om tågstart. En av dem var frågan om vagnparken, så att man inte stod utan möjlighet att befordra passagerare och gods. I anslutning till att järnvägsbolaget tog ställning till vagnsbeställningar, fick postinspektör Geijer ett brev från trafikchefen med förfrågan om vilket utrymme som postverket skulle finna erforderligt för postbefordran och eventuell postbehandling under tågets gång.

Geijer gjorde en noggrann beräkning, baserad på statistik över de postmängder som kunde komma i fråga och föreslog inredning av en postkupé i den storlek som erfarenhet på tidigare anlagda järnvägar i Skåne hade visat vara lämplig. Som framgår av Geijers på nästa sida avbildade brev till poststyrelsen den 12 mars 1875, fann han det nödvändigt att använda "fullständig postkupeexpedition", motiverat med att "banan går genom en av Sveriges bördigaste och tätast befolkade trakter". I detta fall hade järnvägsbolaget varit tidigt ute, men den fortsatta informationen sköttes dåligt.

71-2484  
POSTINSPEKTIONEN  
SÖDRA JÄRNVÄGS POSTDISTRIKTET

Yrk. d. 15 Mars 1875.

Die

Königl. General-Postdirektionen.

1875 den 19 Mars umm. i Köpps. ant. exp. f. h. t. u. m.  
Bev. i. Melinshus lin samt poststationer i Järna, Lilla Slågarp, Järna  
f. h. t. u. m.

Övergående skrifvelse från Trafikchefen i  
Länd. Trelleborgs järnväg om att postinspektionen  
vårskännt ofv. lemna sig vägar lika vördsam  
förelä, att väntig half eller två femtedels vägn  
finga till postkupe inredas, eftersom bolaget är  
bortu villigt, och de fullständiga postkupe expedition  
möjligas blir nödvändig, då banan går genom en  
af Sveriges bördigaste och tätast befolkade trakter.  
Postinspektionen i Södra Distriktet den 12 Mars 1875

P. Geijer

N<sup>o</sup> 606  
D. 12/30

Detta förminskade faksimile visar på tidig postal planering tack vare järnvägsbolagets behov av besked för sin vagnpark, men det kontrasterar mot den försening av information om tågstarten, som i juli skapade oro i postverkets engagemang och framtvungade telegrafering.

Poststyrelsen behöfde i god tid information om tågstart m m för att kunna föra sådan vidare i tryckta cirkulär till landets postkontor. Handläggaren var medveten om att tidpunkten närmade sig och telegraferade den 16 juni 1875 till postinspektionen med begäran om skyndsamt svar på en av poststyrelsen redan den 19 mars 1875 avlåten skrivelse "rörande åtgärders vidtagande i och för postföring å järnbanan Lund-Trelleborg".

Postinspektör Geijer hade redan då (i mars) kontaktat järnvägsbolaget i brev "med anhållan om skyndsamt meddelande hit av de däruti begärda upplysningarna". Tyvärr var resultatet ännu tre månader efter Geijers brev till trafikchefen vid järnvägsbolaget det, "att något svar ej kommit postinspektionen tillhanda. Enligt muntligt meddelande av Trafikchefen kommer banan antagligen ej att öppnas förrän den 1 nästkommande Augusti. Något beslut om tågens gång har ännu ej blivit fattat".

Geijers förnyade hemställan till järnvägsbolaget resulterade dock i att han den 19 juni kunde lämna vissa uppgifter i ett brev till poststyrelsen. Nu uppgav bolaget bland annat

"att banan sannolikt kommer att för trafik öppnas i medio eller slutet av nästkommande juli månad,

att tvenne postkupéer, vardera upptagande 2/5 vagn är färdiga, att minst 2, högst 3 tåg komma att dagligen utgå från vardera ändpunkten,

att tidtabell för tågens gång ännu icke är fastställd".

Med detta vaga besked fick poststyrelsens handläggare nöja sig. Postinspektionens brev försågs med blyertsanteckningen "avvaktas vidare besked från Geijer".

Det beskedet skulle visa sig dröja mer än en månad och stämde på grund av chansade uppgifter från järnvägsbolaget inte helt med verkligheten. Geijer skrev nämligen den 19 juli 1875 bl a följande till poststyrelsen:

"Enligt meddelande från Trafikchefen Lindberg å Lund-Trelleborgs järnväg kommer denna järnväg att för allmän trafik öppnas den 24:de dennes och komma tvenne tåg dagligen att utgå från banans båda ändpunkter med ungefär samma avgångstider från både Lund och Trelleborg, näml omkring kl 7 och 11 fm samt kl 6 em".

Men den 25 juli, dvs dagen efter den anmälda tågstarten, skrev Geijer på nytt till poststyrelsen och kunde då bifoga en kvällen dessförinnan mottagen tågdtidtabell. Han skrev i sitt brev bland annat att "någon officiell underrättelse, när banan för allmän trafik öppnas, har ej erhållits, dock lär den enligt tidningsuppgifter öppnas i morgon".

En dag senare måste Geijer tillgripa telegrafisk kommunikation och informerade poststyrelsen på sätt som framgår av illustrationen. Den sena informationen från järnvägsföretaget ledde till att postkupéerna inte kunde vara bemannade den dag då banan öppnades för allmän trafik. Det blev en dags försening och detta gällde även omorganisationen i övrigt.

Inkoden 26 Jul 1875

N:o 6355  
21760  
inlemnadt  
Malmo  
den 26/7 1875  
3/11 6:40 m. f. m.

Kongl. Telegrafverket

N:o 1757  
ankommet  
till Stockholm  
den 26/7 1875  
3/11 6:40 m. f. m.

TELEGRAM.

Tjänsteanmärkning

Generalpoststyrelsen  
Sthlm

Postkupéexpedition N:o 35 och  
poststationer å Lund-Trelleborgs  
banan börja sin verksamhet  
söndagen den 27<sup>de</sup> dennes

Postinspektör Geijer

N:o 1437

Obs. Telegrafstuden berättas inom hvarje land efter dess hufvudstadstid.  
Tid af 6:00 Expedieradt af Geijer

Något försenat lämnades uppgifter i poststyrelsens cirkulär med bland annat tidtabell för tågens gång. En liten undanskymd notis i ett cirkulär utgivet den 12 augusti fick nedan angiven utformning.

### **Jernvägspostbefordran:**

*Postkupéexpedition:* under benämning n:r 34 åtföljer från och med den 4 juli tågen n:is 11 och 12 mellan Malmö och Nässjö, samt under benämning N:r 35 från och med den 27 juli tågen n:is 1 och 4 å den nya linien Lund—Trelleborg.

*Posttjänstskupé.* Från och med den 29 juli eger postbefordran med dylik kupé rum å *Sundsvall—Torpshammar*banan med tåget från Torpshammar kl. 6,12 f. m. och från Sundsvall kl. 4 e. m.

Den försenade informationen från järnvägsbolaget bidrog också till att järnvägspoststationer, som normalt brukade öppnas i samband med tågstarten, inte kom till stånd förrän senare, dock med undantag av Alstad. Avsnittet om Staffanstorp, som börjar på nästa sida, visar t ex att poststationen där öppnades den 1 november 1875 med stinsen som ansvarig. Detta blev mönstret för omorganisationen i övrigt utmed järnvägen, dock inte vad gäller landsvägs-postföringen i sin helhet.

## **Staffanstorp**

1875-11-01

På den första delsträckan mellan Lund och Staffanstorp har funnits ett par hållplatser, Höjebro och Knästorp, men vid dessa har någon postservice inte förekommit. Den första anhalten på vår tänkta färd blir därför i Staffanstorp. Där fanns inte någon fast postanstalt vid tågstarten, men den 1 november 1875 öppnades en poststation i järnvägsstationen med dess föreståndare, stationsinspektorn Anton Emil Hallberg som ansvarig för posten.

Carl Olsson Hannell tog över 1894, följd 1909 av Nils Andersson Delin. Sedan denne pensionerats i maj 1935, övertog Nils Peter Åberg ansvaret. Han hade erfarenhet av motsvarande arbetsuppgifter i Fjärdingslöv och Klågerup, således väl bekant med trafiken vid samma järnväg.

Efter Åberg ansvarade följande järnvägsmän för postgöromålen i Staffanstorp: Sture Valfrid Nilsson (1939-1943), Carl H Sjögren (1943-1946), Josef Lager (1946-1953) och Nils Edvard Hellner (1953-1956). Flertalet sysslade inte själva med posten i någon större utsträckning. På deras ansvar sköttes postgöromålen av medarbetare vid stationen, t ex Knut Alentoft och Torsten Malmgren.

Förordnandet för järnvägsstationens föreståndare att ansvara för poststationens skötsel återkallades från den 1 april 1956. Detta berodde på att posttrafiken hade ökat så mycket att det inte längre var lämpligt eller ens möjligt att post och järnväg var förenade.

Som postbiträde hade Martha Moberg under stinsens ansvar fullgjort postgöromålen i Staffanstorp under lång tid och hoppades naturligtvis att bli föreståndare för den lantpoststation som skulle inrättas när post och järnväg skildes åt. Men eftersom poststationen redan i detta sammanhang höjdes till postexpedition, fordrades mera utbildning och Martha fick endast vikariera under en övergångstid.

Ordinarie föreståndare för den förändrade postanstalten blev Anders Nilsson 1957 med titeln stationsmästare. Han fick uppleva ändrad terminologi 20 år senare, då postexpeditionerna började kallas lokalpostkontor i samband med en generell omorganisation.

I samband med en ännu senare omorganisation blev Staffanstorp en distriktsort, där postmästare John Erik Johansson fick ta över ansvaret för service till omkring 5000 hushåll. Senare förändringar med bland annat genomförd divisionalisering har medfört att personaluppsättningen på chefsnivå i Staffanstorp år 1995 bl a omfattade resultatområdeschefen Lennart Ekström, arbetsledaren Ann-Marie Nilsson och privatekonomen Eva Paulsson.

Samhället har vuxit och centralisering har skett i fråga om postutdelningen. Från Staffanstorp, där det enligt 1986 års terminologi finns ett postkontor, betjänas (sedan 1998) ca 7600 hushåll med adresserna Staffanstorp och Hjärup.

1875-11-01-  
Namn Bara 2 1974-01-01-1989-10-02

## Klågerup

Den komplettering av det fasta postnätet, som normalt genomfördes i samband med tågstarten på nya järnvägar, blev som nämnts tidigare, försenad på "vår bana" med undantag för Alstad. Dess betydelse påtalades av länsstyrelsen. Där fanns redan en lantpoststation, vars verksamhet kunde flyttas till järnvägsstationen. Men i Klågerup fick invånarna se tågen komma och gå utan att de hade möjlighet att utnyttja postservicen på annat sätt än att lämna försändelser till den passerande postkupén under uppehållet.

Detta provisorium varade till och med oktober 1875. Då kompletterades järnvägsstationen med postservice och stationsinspektorn Carl Wilhelm Hugo Liljedahl blev ansvarig för posten. Med tillkomsten av Malmö-Genarps järnväg blev Klågerup knutpunkt. Per Jönsson Buhre tog över 1874 och var kvar i postens tjänst till 1926, sex år efter sin pensionering som järnvägsman. Han följdes av Nils Peter Åberg (1926-1931), Albert Enertz (1931-1939), Bror Georg Örtberg (1939-1946), Gustaf Henning Holmqvist (1946-1950), Emil Oskar Blomgren (1950-1954) och John Artur Granetoft (1954-1960).

I samband med järnvägstrafikens nedläggning den 29 maj 1960 fick poststationen vara kvar och John Artur Granetoft slöt avtal med postverket. Han hade också ett kontrakt med SJ om att vara godsombud. När han fick SJ-pension den 1 oktober 1957, övertog Margit Elisabet Bengtsson ansvaret för verksamheten som vikarie- rande poststationsföreståndare.

I postverkets strävan att minska antalet adressenheter blev lantpoststationens namn ändrat till Bara 2 med 1974 års ingång. Motståndet mot sådana förändringar blev allt större, framför allt från företrädare för hembygdsrörelsen, och postverkets ledning fann skäl att ändra sin inställning. Namnet Klågerup återinfördes som postadress med oktober månads ingång 1989.

Innan dess hade ytterligare organisationsförändringar genomförts. Poststationen Bara 2 höjdes sålunda vid 1975 års ingång till postexpedition och kallades drygt två år senare lokalpostkontor enligt generellt genomförd omorganisation med samtidigt ändrad terminologi. Med 1986 års ingång blev benämningen blott postkontor.

Mindre än sju år efter att namnet Klågerup hade återinförts, genomfördes en ny omorganisation från den 1 april 1896, då sametablering genomfördes och postservicen började skötas på entreprenad. Postutdelningen i Klågerup utgår från Bara.

Några år efter tågstarten 1875 fick Klågerupsborna ytterligare service genom att lantbrevbäringslinjer inrättades mellan Hindby och Klågerup och mellan Torna-Dalby och Klågerup. Denna möjlighet utnyttjades inte av själva stationssamhällets invånare i någon större utsträckning, då de sedan november 1875 hade poststationen på bekvämt avstånd. Den kombinerade stations- och postföreståndaren hade emellertid besök av lantbrevbäraren och måste vid sortering göra vissa extra insatser, något som också påverkade lönesättningen. Det var princip att högre ersättning betalades till järnvägspoststationsföreståndare på platser, där det förekom "sido-poster". Det kunde röra sig om åtskillig post.

En annan faktor som påverkade poststationsföreståndarnas löner, framför allt vid förhandling mellan post och järnväg, var antalet ankomna och avgångna värdeförsändelser, antalet tidningsabonnemang och storleken av försålda frimärken. Kort tid efter att poststationer hade öppnats vid Lund-Trelleborgs järnväg skrev trafikchefen Lindberg till poststyrelsen och begärde reglering av föreståndarnas postarvoden.

Det blev remiss till postinspektionen i Malmö, varifrån Bengt Geijer svarade på sätt som framgår av det på nästa sida återgivna brevet. Av uppgifterna däri framgår att Klågerup och Alstad var de största poststationerna med ett framräknat poängtal av 576 för var och en. På tredje plats kom vid detta tillfälle Holmeja med 451 poäng, tätt följt av Marieberg med 446 och Staffanstorp med 444 poäng. Det förhållandet att värdeposten var ringa i Marieberg påverkade inte storleken av frimärksförsäljningen nämnvärt.

När poststyrelsen fått dessa uppgifter från Geijer, skrevs därifrån till trafikchefen den 25 februari 1876 att någon höjning av berörda poststationsföreståndares arvoden inte för det dåvarande kunde göras. Efter ny framställning medgavs i september 1878 förhöjning i Alstad till 360 kr, medan de övriga föreståndarna fick nöja sig med de från tågstarten medgivna arvodena, Klågerup 300 kr och de fyra övriga, Fjärdingslöv, Holmeja, Marieberg och Staffanstorp 240 kr.

I landskansliets brev till poststyrelsen i samband med planeringen den 8 april 1878 för organisation av lantbrevbäringen berördes bl a den planerade mer än två mil långa lantbrevbäringslinjen från Torna-Dalby till Klågerup. Ett avsnitt av länsstyrelsens brev återges i förminskad faksimil på sid 14.

POSTINSPEKTIONEN Nr. 1032  
I  
SÖDRA JERNVÄGSPOSTDISTRIKTET.

Mot. d. 7 februari 1876.

*[Faint handwritten notes]*

Till

Konf. Generalpoststyrelsen.

1876. d. 25 Febr. anm. i B. G. p. och bef.

Om efter inkomna uppgifter om  
Arv till S. för trafikchefen i  
Klågerup -

Återställande remissaktens Nr. 1032, hvarit Postinspektionens  
yttrande infordras för Trafikchefen Lindbergs anhållan om  
för höjandet af arvoden af föreståndarna för poststationerna vid  
Lund-Trelleborgs järnväg, här Postinspektionens inordnade hvar  
följande uppgiften i den postkarta, som under biförd listas quantal  
vid dessa stationer förkommit:

	Antal inkomna värdeförsändelser	Antal tidningsabonnemang	Antal försålda frimärken	Summa poäng	
42. Staffanstorp	71	73	44	111	444
43. Klågerup	88	81	28	149	576
35. Holmeja	13	20	10	112	451
44. Marieberg	7	8	7	111	446
41. Alstad	84	100	249	149	576
36. Fjärdingslöv	18	63	20	107	429

Efter min anhållan, och i jämförelse med arvoden stationer  
af samma slag, anser jag de af Trafikchefen förslagna arvoden högt för  
väl höga. Postinspektionen i Södra Distriktet den 6 februari  
1876.

B. Geijer



11: Landtloppslinien med två Tillstyrkes.  
 Länens i veckanaffren och åter Mottagningsställen för tjänste-  
 svordna i linien Torna-Dalby. hufv. fjärdingsmännen i Bon-  
 derup - Göddelöv - Klågerup. Göddelöv och Genarp  
 2,1 mil. i samband med beständ, utmed linien beläg-  
 hvar med Göddelövs station na, infäst på prostgården och  
 indrages. Kronolänsmanskantoret i  
 Lyngby. Genom omväg till  
 sistnämnda två ställen blir  
 vägslängden 2,2 mil.  
 Utgår på morgnarna från  
 Dalby onsdagar och lördagar  
 och från Klågerup tisdagar  
 och fredagar.

## Holmeja

1875-11-01-1960-05-28  
 sedan Klågerup POB 1

Även Holmeja järnvägsstation förenades med postgöromål med november månads ingång 1875. Den där tjänstgörande stationsinspektorn Per Nilsson Löfström fick därmed ansvar för postgöromålen, vilket renderade honom en årlig löneökning av 240 kr. Han följdes den 1 mars 1883 av Petter Jakobsson, med oförändrat arvode. Det steg efter hand och blev från 1910 års ingång 420 kr.

Jakobsson blev gammal i gården, som man säger ibland, och avgick inte förrän den 1 oktober 1926, mer än 72 år gammal. Efter två månaders vakans tillsattes som ordinarie föreståndare i Holmeja från den 1 december 1926 Nils Jönsson, som sedan den 1 maj 1917 varit föreståndare för järnvägspoststationen i Lackalänga. Han fick förflyttning till Alstad i november 1935, då efterträdd av Anders Persson Runstål, som närmast kom från Valkärra.

Den 1 mars 1940 övertog John Artur Johansson befattningen, nio år senare med efternamnet ändrat till Granetoft. När denne fick förflyttning till Klågerup den 1 april 1954, övertog platsvakten Klara Ester Prydh ansvaret för poststationen i Holmeja. Hon fick i samband med nedläggningen av järnvägen den 29 maj 1960 uppleva att poststationen byttes ut mot ett postombud, vilket öppnades hos handlanden William Thurn.

Postombudet utnyttjades inte särskilt mycket. Lantbrevbäringen från Klågerup organiserades effektivt och postombudet drogs in med december månads ingång 1968,

På fortsättningen av vår tänkta färd passerar vi, innan tåget når Svedala, en hållplats med namnet Bökebergsslätt, där någon organiserad eller bestående postal verksamhet inte har funnits.

Länsstyrelsen angav i **vänstra kolumnen** det av postverket framlagda förslaget, i detta fall att poststationen i Göddelöv skulle dras in samtidigt med att lantbrevbäring inrättades mellan Torna-Dalby och Klågerup. I högra kolumnen redovisades länsstyrelsens egen uppfattning om den föreslagna organisationen, här med orden:

"Tillstyrkes. Mottagningsställen för tjänstebrev: fjärdingsmännen i Bonderup, Göddelöv och Genarp bostäder, utmed linjen belägna, ävensom prostgården och kronolänsmanskantoret i Lyngby. Genom omväg till sistnämnda två ställen blir vägslängden 2,2 mil. Utgår på morgnarna från Dalby onsdagar och lördagar och från Klågerup tisdagar och fredagar".

Järnvägens befintlighet vid uppläggningsen av lantbrevbäringen tre år efter tågstarten torde ha bidraget till att de förenade poststationerna blev utgångspunkter för lantbrevbäring. Med tåg kunde man nå dessa "centraler" relativt snabbt.

Utmed den från juni 1894 korsande järnvägen i Klågerup inrättades åtta andra järnvägspoststationer utöver den i Klågerup. Om dem har jag berättat i posthistorisk skriftserie 112, "Posten vid järnvägen Malmö-Genarp".

## Svedala

1874-12-15--

Vårt nästa stopp på järnvägen blir i Svedala, där vi korsar Malmö-Ystads järnväg. Denna järnväg hade öppnats för godstrafik den 16 december 1874 och för allmän trafik fem dagar senare. Utmed banan fanns stationspersonalen på plats och arbetstågen gick obehindrat. Därför var det möjligt att genomföra postens omorganisation dagen före järnvägens formella öppnande. "Födelsedagen" för den förenade post- och järnvägsstationen i Svedala blev sålunda den 15 december 1874.

Stationsinspektör Sv. Nordstrand fick sålunda börja ansvara för postärenden från denna dag. Hans arbetsbörda ökade med tillkomsten av Lund-Trelleborgs järnväg och efter hand ökade trafiken så mycket att föreningen mellan post och järnväg måste ifrågasättas. Men det var först i mars 1894 som Ystad-järnvägens styrelse skrev till poststyrelsen och begärde att poststationen skulle flyttas till en annan lokal. Som en följd därav önskade järnvägen att samarbetsavtalet skulle hävas.

Under den följande remissbehandlingen instämde postinspektör Hugo Winroth i Malmö i nödvändigheten att skilja post och järnväg åt. Handlanden Lars Olsson Hylén var på förslag att antas till föreståndare för den ersättande lantpoststationen.

En annan tänkbar föreståndare var G M Pehrsson i Glemminge. Han hade blivit uppsagd från sin befattning som poststationsföreståndare där på grund av en omorganisation i oktober 1894. Det var vid detta tillfälle som poststationen där flyttades till järnvägsstationen och fick efterleden "bro" och järnvägens stationsföreståndare övertog Gustaf Pehrssons jobb.

Gustaf Pehrsson kunde till en början inte förordas till befattningen i Svedala, trots att han erbjöd sig att svara för poststationen mot lägre ersättning än vad som beräknats för Lars Olsson Hylén. Denne drog sig emellertid tillbaka, eftersom han inte kunde fullfölja tanken på att avyttra sin affär. Den som velat köpa den hade ångrat sig. Tanken att sköta posten, i förekommande fall med hjälp av ett biträde i affären förefaller inte ha kastats fram.

Följden blev att Gustaf Pehrsson antogs som föreståndare för lantpoststationen i Svedala, när skilsmässan från järnvägsstationen genomfördes den 1 november 1894.

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

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

I stället inrättades ett förvaltningspostkontor. Det ansågs efter den tidens tänkesätt erforderligt med en administrativ chef i Svedala på grund av att det fanns så många poststationer i området.

Runt om i landet fick ett antal postmästare under år som kom ansvara för såväl den lokala rörelsen som tillsynen över poststationer och lantbrevbärare inom förvaltningsområdet. Efter andra världskriget började man avveckla de minsta förvaltningsområdena och efter hand gå in för större enheter.

Posten i Svedala behöll sin höga status som förvaltningspostkontor till och med januari 1953. Den nu påbörjade översynen av förvaltningsområdena ledde till att postmästaren i Svedala miste sitt. Postkontoret drogs in och i stället inrättades en postexpedition. Om den till synes snåriga terminologin har jag berättat i olika sammanhang, bl a i posthistorisk skrift 200, "*Guide för post- och samhällshistoria*".

Under 1970-talets förändringsvåg blev postexpeditionen i Svedala ett s k lokalpostkontor och från 1986 års ingång blev termen blott postkontor, liksom för alla fasta postanstalter med kundbetjäning. Ingegerd Kjellman fick med titeln postmästare och distriktschef ta över ansvaret för postservice till mer än 4700 hushåll med adress Svedala och dessutom ansvara för samordningen med ett antal andra mindre postkontor i närområdet. Efter ytterligare ändringar omfattade arbetsledningen i Svedala bland andra resultatområdeschefen Zarita Sjögren, arbetsledaren Elsie Bergman samt privatekonomerna Britt-Marie Sondenius och Ingrid Önning.

1875-11-01–  
Namn Minnesberg 1943-10-01–1960-05-28

## Marieberg

Även järnvägsstationen i Marieberg kompletterades med en poststation den 1 november 1875. Stationsinspektorn Anders Johan Mellin, som funnits på plats sedan tågstarten, fick nu ta på sig ansvaret för posten. För denna del av arbetsinsatsen fick han 240 kronor om året.

Trots järnvägsbolagets tidiga begäran om höjning av arvoden vid samtliga stationer var det oförändrat i Marieberg, när befattningen övergick den 1 oktober 1899 till Lars Asmund Nilsson. Poststationen hade i mars 1898 blivit överförd från Lunds till Trelleborgs förvaltningsområde.

Stationens namn ändrades den 1 oktober 1943 till Minnesberg. Med nedläggningen av järnvägen den 28 maj 1960 drogs också poststationen in.



*Sitt svar å Postinspektionens  
skrifvelse den 8 dennes, under sta-  
tionen har det varit fördelaktigt  
om posttjänst: N: 35 medföljer tåg  
N: 3 istället för tåg N: 1.*

*L.S.*

*A. J. Mellin*

1875-01-01–1970-04-30

## Alstad

När järnvägen byggdes, fanns det en lantpoststation i Alstad. Denna hade öppnats med 1875 års ingång i anslutning till att kronobrevbäringsreformen genomfördes i en del av Malmöhus län. Dess föreståndare blev uppsagd och måste vid tågstarten den 26 juli 1875 lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och visst annat material till järnvägens stationsföreståndare Nils August Mattsson. Denne fick från början 300 kr i årsarvode, vilket redan i oktober 1878 höjdes till 360 kr.

I samband med tågstarten inrättades en postföringslinje mellan Alstad och Oxie över Lilla Månstorps och Käglinge poststationer. För att anskaffa postförare hölls en entreprenadauktion den 5 maj 1875 på kronofogdekontoret i Lilla Månstorp. Skjutsentreprenören Per Olsson bjöd lägst och fick teckna kontrakt för linjen.

Omsättningen vid poststationen var tämligen hög, vilket bl a speglas i fortsatt högre årsarvode, 420 kronor från 1896 års ingång, 480 kronor efter 1901 års allmänna reglering av postarvodena till föreståndare för järnvägspoststationer, och till 540 kronor av samma skäl 1903. Till detta kom ett biträdesarvode på 360 kronor. Efter 1914 års reglering kunde Mattsson kvittera ut 600 kronor i postarvode per år och hans biträde 420 kronor. Andra följde honom med förhållandevis goda villkor, bland dem Nils Jönsson i november 1935 och Emil Oskar Blomgren (1947-1950).

Omsättningen i Alstad var så stor att poststationen bibehölls efter järnvägsnedläggningen den 28 maj 1960. Det blev nu en lantpoststation men postverkets fortsatta rationalisering och effektivisering av lantbrevbäringsystemet medverkade till att poststationen drogs in med utgången av april 1970. En ny lantbrevbärning från Trelleborg betjänade därefter de berörda kunderna.

1875-01-01–1875-07-26

## Lilla Slågarp

Som en av de många poststationer som inrättades på grund av att kronobrevbäringen upphörde öppnades den med namnet Lilla Slågarp vid 1875 års ingång, förvånansvärt nära den poststation som öppnades i Alstad.

Posten kom dit med häst och vagn via en lång linje som utgick från Marsvinsholm vid järnvägen Malmö -Ystad och sträckte sig mot väster söder om järnvägen över poststationerna i Sjörup, Skivarp och Västra Vemmenhög, postkontoret i Anderslöv och poststationen i Alstad ända fram till Lilla Slågarp.

På denna drygt fyra mil långa linje befordrades karrpost två gånger i veckan i vardera riktningen. O Ottosson utsågs till föreståndare för poststationen i Lilla Slågarp med 250 kr i årsarvode, en summa som han inte fick ut i sin helhet. Poststationen drogs nämligen in den 26 juli 1875 i anslutning till att järnvägen mellan Lund och Trelleborg togs i bruk för allmän trafik. De som anlitat poststationen hänvisades till Alstad för sina postärenden. Den långa postlinjen ändrades att sluta i Alstad.

Som nämnts i förordet samordnades denna del av järnvägsärendet med indragning av postdiligensen mellan Malmö och Trelleborg. Jag har funnit en förfrågan till poststyrelsen från postmästare B H P D Kjellman i Malmö om poststationsföreståndaren skulle *"avlönas för hela månaden eller endast till och med den 26 dennes, då stationen stängdes"* men eljest är det mycket sparsamt med dokument kring den kortlivade poststationen Lilla Slågarp.

Inte långt från Lilla och Stora Slågarps kyrkor ligger Klörup. Flera omgivande socknar var i december 1866 engagerade i en framställning till poststyrelsen om att få en postexpedition i Klörup. Länsstyrelsen uttalade sig varken för eller emot när framställningen sändes vidare till poststyrelsen den 10 januari 1867. Frågan sköts på framtiden vid föredragning i poststyrelsen den 11 april 1867 och någon poststation med namnet Klörup kom aldrig till stånd. Det fasta poststationsnätet blev annorlunda när kronobrevbäringsreformen genomfördes i detta område åtta år senare.

1875-11-01–1960-05-28

## Fjärdingslöv

Den sista stationen före Trelleborg på vår tänkta färd från Lund låg i Fjärdingslöv. Stationsföreståndaren Carl O Hannell var verksam i järnvägens tjänst från tågstarten men någon poststation öppnades inte förrän den 1 november 1875. Hans årslön förstärktes då med ett postarvode på 240 kr.

Från Trelleborg fanns före tågets tillkomst en gångpostlinje över Fjärdingslöv till Håslöv. Denna inskränktes nu till att bara omfatta sträckan mellan Fjärdingslöv och Håslöv, en helt självklar åtgärd. Husägaren Erik Nilsson vandrade med postväskan till Håslöv. Fjärdingslöv blev också utgångspunkt för en lantbrevbäringslinje till Hammar i april 1879. Detta påverkade stationsföreståndarens arvode (s k bipost) som höjdes till 360 kr om året.

Till ny föreståndare för stationen anställdes 1882 Per Nilsson Lofström. 1903 års allmänna reglering av postarvodena vid järnvägsstationer medförde höjning av postarvodet till 420 kr och motsvarande reglering tre år senare till 480 kr jämte 300 kr i biträdesanslag. Till detta kom ett personligt tilläggsarvode på 60 kr, vilket automatiskt föll bort till nackdel för hans vikarie efter Lofströms avgång med april månads utgång 1912 (diarienummer 1 b 856/12) och den ordinarie efterträdaren den 1 juni 1912, Nils Peter Åberg. Denne fick emellertid efter 1914 års allmänna reglering kvittera ut ett årligt postarvode på 540 kr jämte 360 kr i biträdesanslag.

Den till synes ökade omsättningen höll i sig men postverkets rationalisering i förening med effektiv och utökad lantbrevbäring bidrog till att utredningen i samband med järnvägsnedläggningen inte fann det nödvändigt med någon poststation i Fjärdingslöv. Ersättningen blev lantbrevbäring från Trelleborg sedan sista tåget gått den 28 maj 1960.

Sedan den sista stumpen från Fjärdingslöv till Östersjön avverkats har vi på den tänkta färden nått Trelleborg. Där har någon förening av post- och järnvägstjänst inte förekommit.