

Erik Lindgren

Posten vid
Södra stambanan
del 1, sträckan
Malmö-Hässleholm
och dess närhet

I n n e h å l l

	sid		sid
Inledning	3	Höör	25
Arlöv	17	Norra Rörum	26
Åkarp	18	Orup	26
Uppåkra	19	Tjörnarps	27
Lund	20	Sösdala	30
Stångby	20	Häglinge	31
Örtofta	21	Brönnestad	36
Eslöv	22	Tormestorp	38
Stehag	23	Hässleholm	40
Sjöholmen	25		

Copyright 1998
Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 351

C i r k u l ä r

till samtliga Postförvaltare i Riket.

Samtidigt med öppnandet af den nya postexpeditionen i *Hessleholm*, den 1 instundande Mars, kommer emellan nämnda ort och Malmö samt de å denna linie belägna postanstalter, Lund och Höör, att alla dagar i veckan befordras post med det på morgonen från Malmö och på eftermiddagen från Hessleholm afgående jernbantåg.

Deremot indrages den ordinarie post, som hittills befordrats emellan Malmö och Kristianstad öfver Hörby.

Posterne Kristianstad—Halmstad och Kristianstad—Helsingborg anlöpa hädanefter äfven Hessleholm.

Vid nämnda tid kommer slutligen den post, som, öfver Höör och Hörby, fortskaffats emellan Ystad och Äby, att från sistnämnda ort utsträckas till Engelholm samt en gång i veckan förvandlas till paketpost, då densamma afgår från Ystad hvarje Thorsdags morgon klockan 5 $\frac{1}{2}$ samt från Engelholm Fredågarne klockan 9 eftermiddagen, hvadan hädanefter äfven *Hörby*, *Höör* och *Äby* blifva Paketpostkontor. Stockholm af Kongl. General-Post-Styrelsen den 25 Februari 1861.

O. W. STAEL VON HOLSTEIN.

Wilhelm Roos.

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 några fall de lantpoststationer som funnits i järnvägens närhet.

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 lämna sådana uppgifter har ökat i och med att mitt arkiv inte längre finns tillgängligt i Växjö.

Jag har strävat efter 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. Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. Efter inledningsavsnittet berättas om berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Malmö till Hässleholm.

Växjö i oktober 1998

Erik Lindgren

Inledning

Södra stambanan hör till de tidigaste järnvägarna i vårt land. Den fullbordades två år efter att västra stambanan hade kunnat tas i bruk för allmän trafik. Delsträckan mellan Malmö och Lund öppnades för allmän trafik den 1 december 1856 och hela den sträcka, som berörs i denna skrift, från Malmö till Hässleholm, blev färdig för trafik exakt fyra år senare.

I början sträcktes södra stambanan från Malmö via Hässleholm och Nässjö till Falköping, där den anslöts till västra stambanan. Från Katrineholm vid västra stambanan utgick östra stambanan söderut och anslöts först i november 1874 till dåvarande södra stambanan i Nässjö. Därmed ingick östra stambanan i södra stambanan, sådan som vi uppfattar dess sträckning i dag.

Det skulle dröja mer än ett år efter att Lund fick tågförbindelse med Malmö till dess att den blott 10 km långa sträckan norr om Lund till Örtofta blev färdig, d v s den 23 december 1857. Därefter öppnades för allmän trafik delsträckan Örtofta - Höör den 4 oktober 1858, delsträckan Höör - Sösdala den 18 juli 1859 och delsträckan Sösdala - Hässleholm den 1 december 1860.

Denna uppdelning återspeglas inte i det följande utom i vad gäller startdatum för de olika järnvägspoststationerna och någon enstaka gång genom utdrag ur skriftväxlingen mellan järnvägs- och postmyndigheterna. Jag berör i detta avseende huvudsakligen de första delsträckorna till Höör.

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 – 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 – 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 – 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 – 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 – 1864-12-01

I min skriftserie har jag valt att dela upp Södra stambanan i tre delar, den första mellan Malmö och Hässleholm, den andra mellan Hässleholm och Nässjö samt den sista mellan Nässjö och Falköping. Uppdelningen är inte baserad på järnvägens tidsmässiga tillkomst men den är geografisk av praktiska skäl. Jag kan bara undantagsvis tillverka häften som omfattar mer än 40 sidor.

Jag vill gärna ägna några ord åt stambanorna i sin helhet. Greve Adolf von Rosen lade år 1845 fram en plan för ett järnvägsnät i stora drag. Planen omfattade stambanan Stockholm - Göteborg som den första anläggningen. Hans idé var från början att den skulle löpa söder om Mälaren, men han fick inte gehör för detta utan skissade då på att sträcka banan från Stockholm över Västerås och Köping. Där skulle den anknytas till den privata järnvägen Köping - Hult (posthistorisk skrift 286) och från Svartå sträckas över Falköping och Alingsås till Göteborg.

Inte heller denna skiss förverkligades men riksdagen antog i november 1854 ett justerat grundförslag. Det innebar bl a att tanken på stambanorna Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö skulle förverkligas med omgående start. En åter ändrad sträckning av västra stambanan på så sätt, att den gick söder om Mälaren, gjordes. För den svarade Nils Ericson med en ny skiss sedan han hade blivit utsedd till ledare för järnvägsbyggnaderna.

Syftet med denna skrift är att lämna några uppgifter som exempel på den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena utmed järnvägen och i anslutning därtill även ett fåtal närliggande lantpoststationer. På de större orterna förekom inte något lokalt samarbete i form av förenade post- och järnvägstjänst. Jag lämnar sådana orter därhän eller berör dem mycket flyktigt. I allmänhet rör det sig om städer, vilka i viss utsträckning har fått sin posthistoria skildrad av andra, t ex hembygdsvänner eller av tidningar med posttjänstemäns hjälp vid olika jubileumstillfällen.

Något samarbete mellan post och järnväg speglas inte i poststyrelsens cirkulär under stambanornas första år. Viss sådan verksamhet hade dock pågått på privatbanor.

Tidigt började sålunda postbefordran på Gävle - Dala järnväg utan att personal medföljde posten för bevakning eller sortering. Poststyrelsens notarie Johan Reinhold Öfwerström skrev i sin utförliga rapport till poststyrelsen på sommaren 1859 att hans verksamhet som undersökare av möjligheterna att anlita tåg "*skett under förutsättning att ambulansexpeditioner, åtföljande postbantåg, icke kunna inom Sverige ifrågakomma annorstädes än vid de allra största strykande postlinjer*".

Redan på hösten 1859 fattade poststyrelsen beslut om att inrätta en "ambulatorisk postexpedition" på västra stambanans då färdigbyggda sträcka mellan Göteborg och Töreboda. Öfwerströms uppfattning om att sådana "ambulans-expeditioner" bara skulle kunna komma i fråga "*vid de allra största strykande postlinjer*" var en felbedömning. Det skulle efter hand visa sig, att postkupéer med sorterande personal inrättades till och med på rik små linjer, även på smalspår. Först under efterkrigstiden oörjade antalet postkupéer minska påtagligt. Samarbetet mellan post och järnväg i vad gäller befordran av postkupéer med sorterande personal ombord under tågens gång upphörde helt med mars månads utgång 1996. Befordran av post med tåg fortsätter, om än i långt mindre omfattning än tidigare. Två akademiker, Sören Jansson och Lotte Lindqvist, har i boken "**Järnvägsposten - en kamp mot tiden**" på ett intressant sätt lyckats spegla arbetet och miljön i postkupéerna (Boken ingår som nummer 39 i serien Meddelanden från Postmuseum, ISBN 91-971567-3-6).

Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan motsvarande organisation till nuvarande 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".

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägspoststationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda). I Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man den absoluta pionjären när det gäller förenade post- och järnvägsstationer.

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Många poststationer i närliggande kyrkbyar drogs in och det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall.

Järnvägen mellan Gävle och Falun användes tidigt för posttransporter, men delsträckor av västra och södra stambanorna ännu tidigare. På de mindre stumparna Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund skickades tidigt post i brevlådor, som följde med vissa tåg. Men man förnimmer vid läsning av akterna ett visst motstånd från Postens sida mot att använda järnvägarna i inledningsskedet.

Frågan prövades flera gånger. Närmare ett beslut kom man, när notarien Johan Reinhold Öfwerström lämnat en kompletterande rapport, antecknad som inkommen till poststyrelsen den 6 september 1859. Han uppgav sig ha undersökt frågan bland annat under förutsättning "att, bland de befintliga särskilda transportmedlen, järnvägarna, där sådana finnas att tillgå, böra företrädesvis begagnas till postbefordringar, enär järnbanstågen otvivelaktigt giva det mest snabba, regelbundna och mot tillgrepp eller förluster av annan orsak betryggande befordringssättet; därvid, i fråga om Gävle-Dalajärnvägen, dessutom förekommer, att denna järnvägslinje utgör ett helt för sig, och att postlinjen Gävle-Falun, om denna, såsom sig bör, bliver direkt mellan dessa platser, jämväl utgör en postlinje för sig, ehuru den i allt fall är att betrakta såsom endast en sidopost och såsom sådan den där, vid sin reglering bör göras beroende av andra posters ankomst till eller avgång från banans ändpunkter, helst postförbindelsen på denna bana ingalunda kan och bör göras daglig, då därigenom skulle uppkomma större kostnad för postverket, än som sannolikt kan motsvaras av därigenom uppkommande brevväxling".

Det förefaller ha varit en försiktig inledning i den 14 sidor långa promemorian. Man bör ha i åtanke att detta skrevs blott fyra år efter enhetsportots införande och att postmängden ännu var förhållandevis liten. Daglig postförbindelse var en utopi. På flertalet landsvägslinjer rörde det sig om två turer i veckan (s k dubbel postgång). Ett regeringsbemyndigande om poststationer på landsbygden kom i mars 1860. Det fanns knappt 175 postkontor i hela landet, när Öfwerström skrev sin rapport. Reglerna om kronobrevbäring gällde fram till och med 1873 och något år längre på sina håll.

Jag inskränker mig till ett fåtal citat ur rapporten, vilken han skrev under given förutsättning

"att, i den mån landsväg, varå posten förut färdas, framgår i närheten av järnbana, antingen ungefär parallellt eller båda vägarna slingrande om varandra, sådan landsvägspost helt och hållet bör indragas och därvid befintliga postexpeditioner flyttas till lämpliga punkter av järnbanan,

att, där förutvarande landsvägspost, ehuru berörande järnbanan vid några få punkter eller endast vid ändpunkter, likväl i övrigt framgår uti från järnbanan avskilda orter, det bör bero på prövning i varje förekommande fall, huruvida sådan landsvägspost bör indragas och därvid till äventyrs befintligt postkontor eller postexpedition genom kortare sidopost förbindas med närmaste järnvägsstation eller om, i anseende till orternas behov, landsvägs-posten bör bibehållas, inskränkt till de försändelser, som gå till och från de från järnbanan skilda orter;

att posttjänstbeskickning med järnvägsposter desto hellre må, till förminskning i postföringskostnaden i allmänhet upphöra, som för dessa posters regelbundna fortkomst och bevakning, genom deras överlämnande åt de järnbanetåg åtföljande och särskilda förvaringsrum till sin disposition ägande konduktörer, i allt fall otvivelaktigt bliver bättre sörjt, än som äger rum vid landsvägspost med posttjänstbeskickning, och härtill ytterligare kommer att upphämtande eller avlämnande vid järnvägsstationer av kronoposter, som gå delvis på järnväg och delvis på landsväg, då kontrolleras av de vid stationerna varande trafikens tjänstemän, som vanligen benämnas Stationsinspektorer, och åt vilka, emot redan bestämd vedergällning, kunde jämväl uppdragas att mottaga och avlämna korrespondenters lösväskor, där sådana få åtfölja järnvägs-kronopost;"

Detta skrevs före regeringsbemyndigandet för poststyrelsen att inrätta poststationer på landsbygden, en möjlighet till utökning av postnätet på landsbygden som började tillämpas år 1861.

De som bodde i närheten av järnvägssträckningen, fick finna sig i längre postväg, när lantpoststationen flyttades till järnvägsstationen. I övrigt gick Öfwerström i sin promemoria in i detalj på vissa förändringar som berörde vissa då befintliga postkontor. Jag lämnar därför resten av rapporten därhän i detta sammanhang

Över rapporten uttalade sig postkamreraren Pontus Winroth den 14 december 1859. Han föreslog, att man skulle ta Öfwerströms åsikter i betraktande i en nådig skrivelse till Kungl. Maj:t. Viktigt fann man det vara att man kunde spara in personal genom att vissa poster sändes med järnväg utan att någon posttjänst behövde följa med som bevakare.

Ett sådant befordringssätt hade man, som Winroth påpekade, redan börjat tillämpa på södra stambanan mellan Malmö och Höör. Det hade dittills "visat sig ganska ändamålsenligt". Winroth gjorde senare (i juli 1860) själv en resa till Dalarna.

Winroth redovisade sina synpunkter i en 17 sidor lång berättelse den 11 augusti 1860. Bland de konkreta resultat som åstadkoms, kan nämnas en avsevärd prutning av järnvägsbolagets anspråk på storleken av ersättning för postföring. Det blev ändå en kostnad som i förhållande till postens omfattning översteg det belopp som hade fastställts i ett dessförinnan avslutat kontrakt med Köping-Hults järnvägsbolag. På ett för båda parter acceptabelt sätt löstes ersättningsfrågorna efter hand såväl i kontakten med Statens Järnvägar som med de enskilda järnvägsbolagen.

Så småningom blev tågen det dominerande transportmedlet. Det var med spänning och entusiasm som man lät sig berättas om planer på nya järnvägar i bygderna. Men i poststyrelsen saknades denna entusiasm under järnvägarnas första år. Det faktum att risken för överfall av posttransporter var mindre på tåg än på landsväg bidrog dock till det första beslutet om postföring på tågen. Ändå utnyttjade man dem till en början bara för posten just till de orter, där stationen låg och inte för post som skulle vidare, d v s transitera någon del av järnvägen.

En attitydförändring från poststyrelsens sida kan spåras till den tid, då den blivande generalpostdirektören Wilhelm Roos tillträtt den lediga sekreterarbefattningen i poststyrelsen och hunnit sätta sig in i problemen. Bland hans många meriter kan nämnas att han i stor skala fullföljde 1860 års regeringsbemyndigande om poststationer.

Utan det medgivandet skulle det ha varit mera komplicerat att inrätta poststationer i järnvägsstationer, där järnvägsfolket tilläts sköta postärenden.

Det gick ändå tre år efter regeringsbemyndigandet om poststationer, innan förenade post- och järnvägsstationer blev verklighet. Under flera år hade samarbetet med det nya kommunikationsmedlet sålunda inskränkts till att sända brev med vissa tåg.

Motståndet i vad gäller statsbanorna tycks i första hand ha kommit från chefen för Statens Järnvägsbyggnader Nils Ericson. Denne meddelade i ett brev den 26 mars 1861 till poststyrelsen,

"att föreningen af en Stations-Inspectors åliggande med befattningen af poststationsföreståndare möter betänkliga svårigheter derutinnan, att Stations-Inspectorer hafva sin mest ansträngande sysselsättning med passagerare- och godstrafiken närmast före och vid bantågens afgang från stationerne eller just på samma tid, då äfven den sednare befattningen skulle taga deras uppmärksamhet och tjenstgöring i anspråk, hvarföre jag i denna del icke anser mig kunna bifalla Kungl.General-Post-Styrelsens förslag".

I stället erbjöd sig Nils Ericson att biträda med att få fram lämpliga poststationsföreståndare *"bland dem, vilka som bokhållare, restauratörer, kommissionärer eller för andra ändamål komma att bosätta sig, åtminstone invid de större järnvägsstationerna"*. Det blev så småningom en helt annan överenskommelse, så att säga stick i stäv med den uppfattning som Nils Ericson företrädde.

Den överenskommelsen bottnade i ett ursprungligt förslag från poststyrelsen till chefen för statens järnvägsbyggnader om att järnvägstjänstemän på orter, där det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition, skulle få antas till poststationsföreståndare med 200 riksdaler i årsarvode. Nils Ericson var inte odelat med på den lösningen utan förklarade i ett brev till poststyrelsen den 14 november 1862, att stationsinspektorena fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare, om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen, så att järnvägens arbete inte försumrades. I samma brev föreslog han att stationsinspektorena i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping skulle antas till poststationsföreståndare. I Hästveda och Osby öppnades förenade poststationer den 15 november 1862, två dagar innan Ericsons brev föredrogs i poststyrelsen. I Gnesta, Laxå och Floda öppnades förenade stationer med 1863 års ingång. I Vårgårda hade en poststation öppnades ett helt år tidigare med stationsinspektorn Fr Sundler som formellt ansvarig föreståndare.

Om Nils Ericson inte hade var så positiv till att järnvägens folk skulle handha postärenden, var han förutseende i vad gäller behovet av nya postkontor (postexpeditioner). Ett av honom undertecknat brev den 24 maj 1862 till poststyrelsen börjar med hans anmälan att västra stambanan skulle öppnas för allmän trafik i sin helhet mot slutet av året. Han redovisar Hallsberg som en viktig knutpunkt med förbindelser mot norr och söder samt fortsätter:

"Jag har ansett mig på förhand böra underrätta Kungl.General Poststyrelsen om en sådan blivande anordning av de såkallade snälltågen, med vilka icke allenast de östra och västra utan även, såsom jag här nedan skall visa, de till och ifrån södra orterna avgående och ankommande poster torde med största skyndsamhet kunna befordras, ehuru järnvägen genom Småland ännu icke är fullbordad.

Den post, som med bantåg varje morgon avgår från Stockholm, torde, efter de olika bestämmelseorterna böra avsändas från Sparreholm, där en postexpedition måhända kommer att inrättas, till Nyköping och Malmköping; och från Katrineholm, där likaledes en postexpedition torde böra finnas, söderut till Norrköping och vidare.

Postkontoret i Åsen inom Nyköpings län torde bliva förflyttat till den endast 1/8 mil därifrån belägna Vingåkers järnvägsstation. Då posterna från Stockholm, Göteborg och södra orterna på eftermiddagen sammanträffa i Hallsberg, kunna de därstädes särskiljas för att med bantåg norrut genast befordras till Örebro, Nora och Arboga samt med vanlig postskjuts söderut över Lerbäck till Askersund och Motala.

Nils Ericson blev sannspådd i mycket.

Under byggnadstiden för statsbanorna förekom i stor utsträckning att järnvägens egen tjänstepost skickades med arbetstågen. Detta föranledde i april 1859 den nyligen utnämnde postmästaren i Höör Johannes Benedictsson att skriva följande till poststyrelsen:

"Som ... en väska för Järnvägens räkning dagligen får häremellan och Malmö och Lund, innehållande ej allenast Järnvägens enskilda post utan även alla, såväl järnvägstjänstemäns som järnvägsarbetares brev till fri befordran, så anser jag mig böra anmäla detta med förfrågan om detta förhållande får fortfara, eller om det ej genom Järnvägsstyrelsen kan bli ändrat. Jag har tillsagt härvarande Järnvägsherrar därom, men de anse det vara Järnvägen rättighet".

Järnvägsbyggnationen på stambanan hade fortskridit så långt att rälsen passerade Höör och arbetstågen rullade vidare mot norr med dagliga transporter från Malmö. De hade med sig post, som inte bara var avsedd för företaget utan även omfattade privata brev till och från rallarna och andra arbetstagare.

Det på föregående sida citerade brevet antecknades som inkommet till poststyrelsen den 12 april 1859. Där föredrogs det den 14 april och ledde till ett brev från poststyrelsen till *"Chefen för Statens Jernvägsarbeten, Översten m m Eriksson"* (namnet felstavat).

Den riksbekante järnvägsbyggaren daterade sitt svar den 27 april och uppgav att han *"genom ordres av denna dag, givit vederbörande befallning därom, att inga andra brev än sådana, som direkt angå tjänsteförhållanden, få uti järnvägens brevväskor befordras, och att alla andra från eller till järnvägens tjänstemän och betjänte samt järnvägsarbetare befordrade brev skola på samma sätt som den övriga allmänhetens brev behandlas"*.

Ericsons brev antecknades som inkommet till poststyrelsen den 5 maj 1859 och samma dag underrättades postexpeditionen i Höör brevledes om dennes svar. På vad sätt kontroll kunde utövas av efterlevnaden framgår inte av skriftväxlingen. I cirkulär den 19 april 1860 meddelade poststyrelsen vissa uppgifter om frankeringstvång.

Det torde vara självklart att poststyrelsen följde utvecklingen med intresse. Man kan bl a utläsa detta genom ett brev därifrån till postcheferna i Höör, Lund och Malmö den 11 oktober 1860. Eslöv mellan Lund och Höör var sålunda inte med i detta remissförfarande. Där fanns ännu inte någon postanstalt - en järnvägspoststation öppnades där först den 16 februari 1863.

Benedictsson daterade sitt svar den 17 oktober 1860, formulerat på följande sätt:

"I anledning av Kungl. Generalpoststyrelsens skrivelse av den 11 dennes får jag ödmjukligen avgiva följande: Enligt Kungl. Generalpoststyrelsens skrivelse av den 10 mars 1859 går postbefordringen sålunda, att postväskan jämte brevlådan avgår från Lund och hit varje morgon samt åter till Lund varje afton; dessutom avgår från Lund och hit en brevlåda varje afton och åter varje morgon. Såväl uti väskan som lådan försändes dock ej rekommenderad post, vilken endast går uti väskan. Väskan är nerlåst uti stora lådan i vagnen men lådan i allmänhet lös, så att korrespondenter vid stationerna böra kunna inlägga brev; dock vore ändamålet bättre vunnet om brevlådan kunde fastläsas utanpå vagnen, varest den vore mera tillgänglig.

Posten till Malmö avgår och ankommer uti paket inlagt i brevlådan så att postkontoret i Lund kan vid stationen uttaga och inlägga den så, att den fortgår med löpande tåg och underhålles således direkt postförbindelse såväl med Malmö som Lund.

Dessutom går, enligt Kungl. Generalpoststyrelsens skrivelse av den 18 april 1859, en väska direkt från Malmö fram och åter en gång i veckan.

Ävenledes har hittills, enligt Kungl. Generalpoststyrelsens skrivelse av den 12 januari detta år, en sluten postsäck försänts mellan Malmö, Lund, Höör och Christianstad, men som nu Diligensen upphört, så har till följd därav denna postförbindelse blivit inställd.

Betalningen till Järnvägen för postbefordringen verkställs av Kungl. Postkontoret Malmö för hela linjen hitupp enligt de grunder Kungl. Generalpoststyrelsen av den 26 april detta år anbefallt och har Postexpeditionen till följd därav ej haft någon utbetalning till Järnvägen sedan den 1 sistlidne maj, då brevlådeersättning med halva portot upphörde.

Utom ovanstående anbefallda postförsändningar avgå och ankomma 3 st enskilda lösväskor med järnvägen häremellan och Sösdala station, nämligen en sådan för några gårdar ovan Sösdala, vilken går och kommer 3 gånger i veckan, samt en sådan för tvenne köpmän 2 gånger i veckan och en sådan för järnvägens tjänstemän

och arbetspersonal uppåt arbetslinjen; denna senare väska kommer hit varje dag med aftontåget och utgår med varje morgontåg, samt utom tidningar innehåller ganska ansevärt med brev, och vederbörandes önskan är att få sina brev och tidningar som med morgontågen ankomma genast med väskan expedierade och vilket jag hittills kunnat medhinka, så har jag för denna väska, enligt Kungl. Överpostdirektörsämbetets cirkulär den 11 maj 1832, debiterat Järnvägen med postväskearvodet 18 Rd rmt per år räknat.

Betalning till Järnvägen för de två förstnämnda lösväskorna erläggs av vederbörande väskägare, men till vilket belopp är ej känt vid härvarande station, varest jag gjort efterfrågan.

Några andra postförsändningar, till eller från Postexpeditionen, å järnvägen finnes ej utom vad jag häröver haft äran uppgiva, ty övriga korrespondenter som hava sin post här, bo ej så att de kunna använda järnvägen för sina väskors forslande och de som bo i närheten av järnvägen mot Lund hava sin post och sina väskor därstädes".

När man läser det citerade brevet får man ha i åtanke att landsvägspostförbindelserna med Höör ännu inte var avvecklade, även om diligensen mellan Sösdala och Kristianstad hade blivit indragen. Mellan Malmö och orterna norröver förekom alltjämt viss kärrpostbefordran, något som bl a framgår av svarsbrevet från postkontoret i Malmö till poststyrelsen den 20 oktober 1860. Ur detta gör jag följande utdrag, som jag funnit vara intressant genom att det även berör ersättningsfrågor:

"I en av järnvägsvagnarna anbringad låst låda om 8 kubikfots rymd nedlättes varje morgon den post som härifrån avsändes till Höör och likaledes till avgående med middagsbantåget post till Lund vid sådana tillfällen då kärrpost ej avgår och i övrigt inkommande brevs fortkomst sådant påkallar, vill vilken låda postkontoren i Lund och Höör äro försedda med nycklar. På samma sätt avsändes post från Höör hit med aftontåget och från Lund med middagståget de dagar ej kärrpost går.

För närvarande och sedan post till Christianstad upphört att å järnvägen befordras i följd av diligenspostens mellan Sösdala och Christianstad inställande i början av denna månad, begagnas väska för postbefordringen till Höör endast de tvenne gånger i veckan Åby post sändes över Höör; för övrigt går posten dels i paket dels i påse. Den med varje bantåg åtföljande brevlåda, avsedd för brevs nedläggande vid banstationerna, har allt sedan banans öppnande fortgått och varit anlitad, varigenom förekommit att korrespondenter sökt på annat, möjligen olovligt sätt få brev fortskaffade; utgö-

rande portobeloppet för de i brevlåda hitkomna brev för senaste kvartal 106 Rd 56 öre samt kostnaden för lådornas hämtning till kontoret, trenne gånger om dagen, 46 riksdaler. Beträffande den ersättning som till Järnvägen utgår och av detta kontor utbetalas för hela linjen, belöper den sig för ett 8 kubikfots fack, efter ½ öre milen för varje kubikfot, pr kvartal till 105 kr. Den för brevlådornas befordring stadgade avgiften 3 öre milen kommer ej i beräkning då på samma gång erlägges avgift för facket".

Med detta citat har jag även berört ersättningsfrågor till järnvägen för postbefordran, någon som i fortsättningen kom att mycket stötas och blötas, som man säger ibland.

De båda delvis citerade breven från Höör och Malmö i oktober 1860 anser jag böra kompletteras med kort information om den närmast följande tiden, innan beslut togs om att i stort sett alla järnvägsstationer skulle förenas med posttjänst (från den 16 februari 1863).

För tillämpning från 1862 tillät poststyrelsen att en postiljon fick från Malmö "befara Jernbanan Norrut, för att åstadkomma säkerhet uti brevföringen emellan Malmö och övra delen av Riket". Postmästare Johan Eric af Wetterstedt i Malmö (1853-1863) begärde hos poststyrelsen och fick tillåtelse att "låta anbringa fasta brevlådor vid varje station som ej var av Postförvaltare besatt".

Detta innebar att de som bodde i Åkarp, Örtofta, Eslöv, Stehag och Sösdala kunde lägga frankerade brev i dessa fasta brevlådor, vilka tömdes av den postiljon som följde med tåget. Lund och Höör och Hässleholm, där det naturligtvis också fanns järnvägsstationer vid detta tillfälle, nämns inte i detta sammanhang, eftersom det fanns postförvaltare här, vilka själva ansvarade för att postiljonerna på tågen fick med sig avgående post samtidigt som de tog emot ankommande sådan.

Detta försök följdes med intresse av poststyrelsen och postmästare af Wetterstedt skickade regelbundet månadsrapporter med redovisning av vinsten av verksamheten månad för månad. Han kunde t ex i sin rapport för maj 1862 visa att sammanlagt 470 brev, frankerade med 12-öresfrimärken, hade hämtats ur de brevlådor som fanns uppsatta vid järnvägsstationerna i Åkarp, Örtofta, Eslöv, Stehag och Sösdala. Tillsammans gav de en intäkt på 56 rdr 40 öre varifrån avgick provision för vård och försäljning av frimärken samt postiljonens traktamente. Det blev ändå en vinst för maj på ca 8 riksdaler för månaden enligt postmästarens sätt att räkna.

På nästa uppslag visas i förminskat faksimil redovisning för andra halvåret 1862, omfattande sammanlagt 5703 12-öres brev

Veckan	Järn och med		Lil och med		Åkerby		Oxelby		Östby		Hälsjö		Sösdala		Totalt
	Åkänd	data	Åkänd	data	Upp	Ked	Upp	Ked	Upp	Ked	Upp	Ked	Upp	Ked	
	Transport														2053
23	Juni	1	Juni	7	7	5	16	14	13	13	21	14	20	12	135
24	"	8	"	14	7	1	18	15	15	5	11	10	6	100	
25	"	15	"	21	5	"	13	11	11	14	17	17	7	112	
26	"	22	"	28	5	1	24	12	15	2	13	9	4	95	
27	"	29	Juli	5	3	1	15	8	9	6	11	10	7	79	
28	Juli	5	"	12	3	2	22	11	21	12	15	4	15	115	
29	"	13	"	19	9	"	17	19	17	5	19	14	17	130	
30	"	20	"	26	5	"	25	9	11	5	16	5	15	96	
31	"	27	August	2	12	5	10	12	4	5	18	10	21	100	
32	August	3	"	9	5	6	14	11	12	9	13	12	15	100	
33	"	10	"	16	8	5	10	14	13	9	17	13	24	124	
34	"	17	"	23	4	1	11	14	10	6	7	14	11	88	
35	"	24	"	30	7	6	14	22	16	6	17	12	13	123	
36	"	31	Septemb	6	4	9	10	15	13	12	13	7	15	110	
37	Septemb	7	"	13	9	4	9	7	17	10	12	16	16	111	
38	"	14	"	20	"	"	23	21	17	5	14	12	6	105	
39	"	21	"	27	9	9	17	10	20	7	19	13	13	128	
40	"	28	Oktober	4	8	2	14	23	12	8	14	10	9	105	
41	Oktober	5	"	11	8	2	18	15	15	10	17	10	13	127	
42	"	12	"	18	10	4	19	15	10	6	19	10	9	110	
43	"	19	"	25	11	11	13	9	14	16	20	4	24	128	
44	"	26	Novemb	1	9	7	24	11	16	8	22	15	5	127	
45	Novemb	2	"	8	18	11	24	10	23	9	13	17	17	150	
46	"	9	"	15	13	12	13	21	12	15	12	17	30	207	
47	"	16	"	22	14	15	18	19	12	7	2	17	12	129	
48	"	23	"	29	9	9	7	17	7	12	16	10	21	153	
49	"	30	Decemb	6	14	17	12	7	19	13	15	17	14	149	
	Transport														303187

Veckan	Järn och med		Lil och med		Åkerby		Oxelby		Östby		Hälsjö		Sösdala		Totalt
	Åkänd	data	Åkänd	data	Upp	Ked	Upp	Ked	Upp	Ked	Upp	Ked	Upp	Ked	
	Transport														303187
50	Decemb.	7	Decemb.	13	10	6	19	11	12	10	18	15	5	10	116
51	"	14	"	20	13	11	11	13	14	16	14	15	19	126	
52	"	21	"	27	7	7	10	12	5	3	6	13	6	79	
53	"	28	"	31	11	9	3	2	8	11	9	9	3	73	
	Summa J. järn och med														344220
	Summa K. järn och med														696806
	Summa K. järn och med														674427
	Summa K. järn och med														791626
	Summa K. järn och med														710609
	Summa K. järn och med														5703

Utläsa i Veckan är bekomen från Hästveda och Osby järnvägsstationer, på uppmaning af utskottet den 23^{de} bref samt, till 28^{de} veckan på meddelan från dessa ställen 28^{de} bref, men som nämnde stationer ej har visat sig mera gifvande, så har jag ej uppfyllt dem under det egit löfte, utan det stället belagt det närmast varande Sösdala, med så många flere bref som detta utgör, det under omströvarande Vecko och besjån der, hvilket förhållande härigenom tillkännogifves och älmö^ö sig. Post. Hösten den 24 februari 1865.

S. J. Mettersköld

Sammanställningen täcker inte Hästveda och Osby järnvägsstationer, där det under den angivna redovisningsperioden blivit möjligt för de boende att skicka post. Brevet därifrån omnämns av postmästaren i anmärkningstexten ovan. De inkluderas i potten för Sösdala. Järnvägen hade i december 1862 öppnats för allmän trafik ända fram till Älmhult.

Av sammanställningen kan man vecka för vecka utläsa hur många brev som hämtats upp ur varje brevlåda av postiljonen på hans uppresa och nedresa. Den återgivna redovisningen omfattar inte första halvåret 1862, vars utfall framgår stationsvis i transportraden överst på sid 14.

Södra stambanan växte sålunda vidare norrut i snabb takt och redan den 1 mars 1861 öppnades en postexpedition i Hässleholm, just på grund av behovet av fasta postinrättningar vid järnvägarnas ändpunkter under framväxttiden. Flera av dessa tillfälliga ändpunkter fick förvaltningspostkontor, som t ex Hässleholm, Alvesta och Nässjö.

I takt med järnvägens förlängning inrättades också postiljonsbefattningar för resande personal, en mer eller mindre provisorisk anordning som visats på föregående sidor för postiljonen i Malmö, till dess postkupéerna blev verklighet. Med tågen följde också en lokal utgift, som man inte haft att räkna med under epoken för landsvägstransporter, då postkärran stannade utanför postanstaltens dörr. Den avgift jag syftar på här, avser kostnaden för transport från postanstalten till järnvägsstationen på en sträcka som varierade från plats till plats. Detta var ett problem för postmästare på de platser där post och järnväg inte var förenade. Sådana större orter har jag, som nämnts, blott flyktigt eller inte alls berört i denna skrift. Poststyrelsen medgav i allmänhet att en i postverket anställd eller av postverket avlönad funktionär fick anlitas för transporter.

Motsvarande problem hade till exempel postmästaren i Lund. Han redovisade det i ett fyra sidor långt brev till poststyrelsen den 29 maj 1861. Här rörde det sig om behov av två män vid de flesta förekommande transporter mellan postkontoret och tågen. Där fanns för övrigt en fastställd *"taxa för bärarelaget vid Jernbanan för transporterande af resandes varor från och till Jernbanan inom Staden"*.

De erfarenheter som gjordes på de sydligaste sträckorna av södra stambanan låg delvis till grund för poststyrelsens ställningstaganden när det gällde utformningen av regler för postbefordran på tågen. Över detta grunnade man en hel del i Stockholm. Något närmare beslut kom man sedan notarien Johan Reinhold Öfverström hade avgett rapport från sin på sid 6 och följande sidor i denna skrift omnämnda visitationsresa i Dalarna. Över dennes iakttagelser uttalade sig, som framgår av tidigare text, postkamreraren Pontus Winroth den 14 december 1859.

Arlöv

Södra stambanan medförde inte tillkomsten av någon poststation i Arlöv. Det skulle gå drygt 19 år efter tågstarten på sträckan till Lund, innan en sådan öppnades i järnvägsstationen där, nämligen med 1876 års ingång, då stationsföreståndaren Frans Gustaf Löfström fick ta ansvar även för posten. Detta lämnade han efter kort tid över till Carl Bengtsson Thomé, som enligt avtal i december 1886 fick ett årsarvode på 480 kr.

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

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

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

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

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

Akarp

På sid 5 återges det citat i poststyrelsens cirkulär som kan anses innebära beslutet om tillkomsten den 16 februari 1863 av ett stort antal förenade post- och järnvägsstationer. Den i Åkarp var en av dem. Där tjänstgörande stationsinspektorn G Bergholtz blev då ansvarig för postgöromålen, efterträdd 1865 av stationsföreståndaren Werner Oscar Joachim Giese, då med 300 kr i årsarvode för själva postsysslan.

I maj 1886 blev Anders Wiberg stationsinspektör i Åkarp och fick därmed också ansvara för postservicen. Trafiken ökade efter hand så mycket att post och järnväg måste skiljas åt. Detta genomfördes den 1 december 1899, då änkefru Ida Maria Wiberg blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. I hennes årsarvode på 600 kr ingick skyldigheten att besörja transporter mellan poststationen och tågen. Till hjälp för detta fick hon från 1901 års ingång ett biträdesanslag på 5 kr i månaden.

Styckjunkaren August Tell övertog poststationen den 1 oktober 1908. Han fick årsarvodet höjt till 660 kr med 1913 års ingång och till 900 kr från den 1 maj 1915 räknat. Den ökande trafiken medförde att poststationen statushöjdes till en postexpedition den 16 november 1926. Johan Victor Öhman utnämndes nu som chef med posttiteln stationsmästare. Någon förening av postgöromål med järnvägsarbetet förekom inte i Åkarp efter skilsmässan mellan de båda verken 1899. Åtskilliga tjänstemän har ansvarat för postservicen där under tiden fram till 1977 med titeln stationsmästare, därefter lokalpostmästare under övergångstiden till 1986, varefter alla fasta postanstalter med kundbetjäning kallades postkontor, medan chefernas titlar varierade, bl a på grund av den under 1990-talet genomförda divisionaliseringen.

Postutdelningen till Åkarp utgår från Arlov och det sammanlagda hushållsantalet för de båda postkontoren uppgår till ca 6.600 enligt uppgifter tillgängliga 1998.

Uppåkra

I Uppåkra (Staffanstorps kommun enligt storkommundelningen) öppnades i Södra stambanans stationshus den 1 oktober 1910 en poststation. För postsysslorna svarade järnvägsbefälet till skilsmässan från järnvägen den 1 april 1967. Då skildes post och järnväg åt och poststationen flyttades till Hjärup och namnändrades i samband därmed till **Lund 12**. Inga Jönsson blev dess föreståndare och fick uppleva en positiv utveckling av trafiken som bidrog till att poststationen fick status av postexpedition den 1 mars 1974. Med ny terminologi hette det lokalpostkontor 1977 och blott postkontor från och med 1986.

Den ursprungliga poststationen i Uppåkra blev bl a genom namnändringen till Lund 12 ett exempel på hur Postens centralförvaltning genomdrev sina strävanden att minska antalet adressenheter trots att det fanns postnummer som mänskligt att döma skulle göra sådana strävanden obehövliga. På 1980-talet började man tänka om, kanske mycket beroende på opinion från inte minst hembygdsrörelsen och i början av 1990-talet kunde många tidigare avvecklade postortsnamn återinföras. Vad mer var, man började också tillföra postorter, vars namn inte funnits tidigare, eller möjligen funnits mer än 100 år tidigare. Den 1 april 1992 tillfördes på så sätt postortsnamnet Hjärup.

Om posten i Hjärup skrev *Hans Widing* efter en intervju med föreståndaren Inga Jönsson bl a följande i Sydsvenska Dagbladet den 20 maj 1984:

"63-åriga fru Jönsson har bara varit 'postfröken' de senaste sju åren. I yngre dagar har hon packat cigarrer i Malmö och knogat på ett varuhuskontor. Hon beklagar att hon inte fick Posten i sikte långt tidigare.

-Det är det enda jag ångrar i mitt yrkesliv. Vore jag nitton år i dag skulle jag kämpa för att få just ett sådant arbete som jag har i dag. Inga Jönsson har gett sitt ämbete en befriande personlig utformning. Hon är inte bara någon som man placerat bakom en postlucka. Några vänliga ord över disken är lika viktiga som frimärkena på breven."

Ökande kostnader medförde att Posten AB efter hand lämnade olönsamma postkontor på entreprenad. Så har också skett i Hjärup, där postkontoret övertogs av Blombergs Livs

Lund

Vår tänkta tågresa har nu tagit oss till Lund. Som nämnts i inledningen ägnar jag i detta häfte inte någon uppmärksamhet åt postanstalter som inte varit förenade med järnvägen. Den som är intresserad av posten i Lund och dess postområde, kan ta del av nr 72 i den posthistoriska skriftserien.

1901-11-01–

Namn Lund 14 1970-07-01–1987-06-30

Stångby

Södra stambanan kompletterades den 1 november 1901 med en förenad post- och järnvägsstation i Stångby. Carl Eklundh blev ansvarig för både post- och järnvägsområdet, efterträdd 1910 av Karl Emil Wilhelm Dahlén. Denne hade varit poststationsföreståndare i Mobodarne under tre år. När han åter fick bege sig norrut genom utnämning till stationsföreståndare i Storfors från den 1 juli 1917, blev Carl Stork föreståndare i Stångby. Denne förflyttades till Skytts Vemmerlöv den 1 november 1919 och Carl Hallberg tog över.

Gustaf Ferdinand Söderberg blev föreståndare i Stångby den 1 februari 1930 och därefter ansvarade följande järnvägsmän för postgöromålen till skilsmässan från järnvägen den 30 november 1975: David Leonard Andersson (1937-1941), John Kristian Nilsson (1941-1947), Ragnar Åkesson (1948-1949), Sven Hilmer Uno Friberg (1949-1955), Nils Algot Hoberg (1955-1959) och Karl Gillis Gillheim (1959-1975).

Poststationens namn ändrades till **Lund 14** den 1 juli 1970 och den statushöjdes till postexpedition den 1 december 1975. Även efter denna förändring fanns posten kvar i järnvägsstationen, ehuru skild från järnvägen. Den hann med Brita Kristensson som chef genomgå förändring av terminologin (lokalpostkontor 1977 och postkontor 1986) innan den drogs in med maj månads utgång 1987

Örtofta

1863-02-16–1972-08-31

Genom den i inledningen nämnda överenskommelsen mellan postverket och statsjärnvägen om samarbete blev Örtofta en av de stationer som fick postservice från den 16 februari 1863. Dessförinnan hade poststyrelsen handlagt en framställning från ett stort antal personer i Borlunda, Viderup och Örtofta om att få en poststation. De sista raderna i denna framställning löd på följande sätt:

"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 lätt och bekväm kommunikationsanstalt befordrar utvecklingen av ett genom järnvägarna framkallat affärsliv i det allmänna och en större trevnad i det enskilda livet".

Nog kunde man radsätta sina önskemål på den tiden, men med eller utan framställningen hade man fått en poststation i järnvägsstationen på grund av den generella överenskommelse, som började tillämpas den 16 februari 1863. Stationsinspektör Henrik Zickerman blev därmed ansvarig för posten i Örtofta. Han var född 1812 och blev vid sin pensionering 1872 avlöst av Gustaf Henrik Falkman. Denne följdes i januari 1896 av Richard Amadeus Egnell, varefter ansvaret vilade på Nils Reinhold Georg Siegbahn 1908 - 1916. Denne avgick den 1 april 1916, då 60 år gammal, och Artur Leonard Wetterholm tillträdde. Hans posttjänst-era blev kort, för postgöromålen hade fått sådan omfattning, att det inte var lämpligt att förena dem med järnvägsarbete.

Poststationen flyttades från järnvägsstationen den 10 juli 1916 och Ellen Ohlsson blev föreståndare. Hon blev kvar på sin post tills hon avled i oktober 1929 i sitt 50:e levnadsår. Från Slöinge flyttade nu Ebba Adina Lindell till Örtofta. Hon fick uppleva allt större trafikökning och poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1959. Det betydde att Örtofta nått maximum av storlek, åtminstone vad gällde posttrafiken. Stagnation av denna och effektivisering av lantbrevbäringssystemet bidrog till att Lindells efterträdare Elsa Tidstam fick vara med om postexpeditionens indragning den 31 augusti 1972.

1863-02-16-

Eslöv

Överenskommelsen mellan post och järnväg om att alla stationer på orter, där det inte redan fanns en postanstalt, skulle förenas med postgöromål, tillämpades också i Eslöv. Där öppnades sålunda en poststation den 16 februari 1863 med stationsinspektör H W Kockum som ansvarig. Den snabbt framväxande rörelsen och behovet av en förvaltningscentral för många tillkommande poststationer i anslutning till ett tätare järnvägsnät medförde att poststyrelsen begärde hos regeringen att ett förvaltningspostkontor (postexpedition enligt dåtida terminologi) skulle få inrättas i Eslöv. Detta medgavs i ett kungligt brev den 28 april 1865. Däri hette det bl a följande:

"Då i uti skrivelse av den 24 innevarande månad i underdånighet anmält nödvändigheten därav, att vid nästkommande Juli månads början i anseende till Eslöv-Landskrona järnvägslinjes öppnande å samma tid, en Postexpedition i Eslöv må finnas inrättad för postutväxlingen å denna linje,

samt i härvid anført, att även om, - sedan jämväl Ystads- och Helsingborgs linjerna fullbordats, och sålunda Eslöv blivit i avseende på såväl post- som järnvägsbefordran en av de viktigaste punkterna å södra stambanan, - det skulle befinnas erforderligt att därstädes, såsom å åtskilliga andra Postexpeditioner vid järnvägslinje, anställles en Postexpeditör med enahanda avlöning, som hittills tillkommit tredje klassens Postmästare, i dock ansågen att Postexpeditörsgöromålen i Eslöv tillsvidare kunde och borde bestridas mot enahanda avlöning, som i Postverkets stater för innevarande år blivit upptagen för Postexpeditörer i allmänhet, eller

lön.....	Rdr	600
anslag till skrivarebiträde.....	"	200
d:o till kontorshyra och expenser.....	"	150
tillsammans	"	950

så hava Wi enligt Eder hemställen funnit gott i Nåder förordna, att en Postexpeditör må på förenämnda villkor i Eslöv anställas".

Medgivandet togs till vara på så sätt att poststationen i Eslöv höjdes till förvaltningspostkontor den 1 augusti 1865. Därmed upphörde föreningen av post- och järnvägsgöromål där och vi lämna Eslöv därhän i detta sammanhang, enligt vad jag angett på sid 4 i inledningsavsnittet.

1863-02-16-

Stehag

Som framgått av inledningsavsnittet var Stehag den av de stationer, där en uppsatt brevlåda gjorde det möjligt för boende att skicka post utan att passa den medföljande postiljonen vid tågets ankomst. När överenskommelsen om att i stort sett alla järnvägsstationer skulle förenas med posttjänst trädde i kraft den 16 februari 1863, fick den i Stehag tjänstgörande stationsinspektör O Svensson ta på sig denna uppgift. Han hade liksom övriga stationsinspektörer blivit tillfrågad i god tid och meddelat det positiva besked som återges nedan.

10
 I grund af erhållna skrivelser och i sistlidne Kommande
 har jag ömsjökast i medtela, att jag är benägen att i början af
 nästtillkommande år öfvertaga befattningen som poststationsförstämde
 i Stehag. - Stehags järnvägsstation den 15 Decembris 1865.
 O. Svensson
 Stationsinspektör.

Svensson blev redan samma år som han fått börja ansvara för posten, d v s 1863, efterträdd av stationsinspektör Anders Georg Bergholtz. Denne följdes i maj 1896 av Otto Waldemar Ekström. Kontorsbiträdet O W Åkerman vikarierade för honom under hans konkurs på våren 1901 (diarienummer tfk 1901:312). Det fanns intet att anmärka mot Ekström vid inställeledagen och han kunde återta sin tjänst i maj 1901. Han efterträddes den 1 maj 1904 av stationsmästaren Nils August Eriksson under en tioårsperiod.

Den 1 juni 1914 övertogs stationen av stationsmästaren Axel Conrad Wilhelm Ericsson, som tidigare hade förestått de förenade poststationerna i Kingelstad och Killeberg. Trafiken ökade allt mera och den 1 mars 1919 skildes post och järnväg åt.

Visserligen hade stationsmästare Erikssons dotter Ester och senare Gunborg Johnsson arbetat som postbiträden i Stehag, men det blev inte någon av dem som fick den fasta befattningen som föreståndare för den ersättande lantpoststationen efter skilsmässan mellan post och järnväg i Stehag. I stället anställdes Tony Maria Elisabet Åkerblom, som hade sex års erfarenhet som postbiträde i Hästveda.

Poststationen blev kvar i järnvägsstationen en tid efter skilsmässan och det antecknades att "*vid ombyte av poststationsföreståndare tillses, om icke poststationen bör återförenas med järnvägsstationen*". Detta visade sig inte möjligt, eftersom trafiken ökade mycket och Maria Åkerblom fick uppleva att den statushöjdes till postexpedition den 1 mars 1949.

Bland Åkerbloms efterträdare fanns från april 1954 Ebba Martina Jönsson och från 1956 Ulla Britt Marianne Grönvall, senare med efternamnet Wedelsbäck. I en ny organisationsform förvandlades postexpeditionen till ett lokalpostkontor 1977. Med ny terminologi blev beteckningen postkontor från 1986. Efterfrågan av dess tjänster, särskilt på betalningssidan minskade och i projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad till ICA-affären Bäckströms.

Från Stehag expedierades posten till **Hallaröd**, där ett postombud fanns under perioden 1947-1969 enligt avtal med handlanden Göte Edgar Nilsson.



Tid: 16 februari

Arrangemang: Posten 125 år, Eslöv.
Arrangör: Posten i Eslöv.
Motiv: ett posthorn.



Tid: 16 februari

Arrangemang: Posten 125 år, Stehag.
Arrangör: Posten i Stehag.
Motiv: en strålstämpel från 1863-1869 som användes på posten i Stehag.

I anslutning till 125-årsminnet av poststationen i Stehag användes liksom på flera håll en minnesstämpel i Stehag. Innan datumstämplor med datum levererades till poststationerna, makulerades frimärkena med s k strålstämplor utan datumangivelse. Brevens stämplades också vid de överordnade postkontoren.

1918-08-01-1962-12-31

Sjöholmen

Från korrespondenter i området kring Sjöholmen fick poststyrelsen på försommaren 1918 en framställning om att en poststation skulle öppnas i Sjöholmens hållplats (diarienummer 1 b 2045/18). Efter remiss till postdirektionen i Malmö, där ansökan tillstyrktes, beslöt poststyrelsen att poststationen skulle öppnas den 1 augusti 1918. Järnvägspersonal svarade för dess skötsel under hela existensperioden, d v s till indragningen med 1962 års utgång.

1859-04-01-

Höör

Utvidgningen av det svenska postnätet skedde etappvis och framför allt i större grad med början 1830. Genom ett kungligt brev den 3 december 1858 bemyndigades poststyrelsen att genomföra en omfattande förbättring, då förutom åtskilliga nya postgångar tre postexpeditioner och fyra postuppsyningsmansplatser öppnades. De tre förstnämnda förlades till Slättäng, Fjällbacka och Höör, medan Norsjö, Jörn, Bjurholm och Kårböle fick postuppsyningsmansplatser.

Höör fick sålunda ett postkontor den 1 april 1859 trots sin belägenhet vid södra stambanan, där man vid denna tidpunkt redan hade hunnit få en järnvägsstation. Beslutet om postkontoret togs innan man hade hunnit ta ställning för samarbetet mellan post och järnväg. Kanske det ändå hade varit nödvändigt att förlägga ett förvaltningspostkontor där, liksom det blev i Eslöv sex år senare.

Posten i Höör hade sålunda inte någon tjänst förenad med järnvägen och vi lämnar detta postkontor därhän. För dem som är intresserade av att veta mera om dess historia hänvisar jag till posthistorisk skrift 349, "*Posten vid järnvägen Höör-Hörby och dess närhet*".

1875-08-01–1967-09-02

Norra Rörum

Nu gör vi en avstickare landsvägsledes från Höör till en av de få poststationer vid sidan om järnvägen som jag finner anledning att beröra i detta häfte, då posten dit utväxlats via järnvägen.

Kronobrevbäringsreformen tillförde Norra Rörum en poststation med augusti månads ingång 1875. Änkepastorskan Amalia Brandt blev förordnad till föreståndare med 145 kr i årsarvode. Hennes syster, mamsell Sigrid Ohlsson, tog över med 1880 års ingång och lyckades först efter 23 år få årslönen höjd till 200 kr.

Med oförändrad lön blev Gerda Selma Ljungfeldt föreståndare den 1 juli 1907. Kunderna i området tycks ha varit nöjda med sina postförhållanden. Poststationen hör till en lång rad sådana, kring vilka dokumenten inte avslöjar någon som helst turbulens.

Lika lugnt som under damernas tid som föreståndare blev de, när kronofjärdingsmannen Johan Palm tog över med 1913 års ingång. Han lyckades genast få årsarvodet höjt från 200 till 240 kr och från den 1 juli 1914 till 300 kr. Han var med efter hand bättre villkor kvar som poststationsföreståndare till sin död i juli 1931.

Som vikarie hade sedan december 1928 anlitats Hanna Erlandh. Hon utnämndes formellt till föreståndare från den 1 september 1931. Inge Karlén efterträdde henne, när hon fick förflyttning som föreståndare för poststationen i Tjurkö den 1 september 1934. Sju år senare befordrades Karlén till poststationsföreståndare i Långebro och ny föreståndare i Norra Rörum blev i september 1943 Anna Stina Landgren. När poststationen drogs in med augusti månads utgång 1967, antogs hon till lantbrevbärare på linjen Höör - Norra Rörum.

1943-05-01–1967-09-30

Orup

Ännu en avstickare gör vi, denna gång till lantpoststationen i Orup, som öppnades den 1 maj 1943. Sjukhuset upplät lokal för posten. Bland föreståndarna fanns Ebba Martina Nilsson. Sedan poststationen dagits in den 30 september 1967, fanns ett postombud kvar övergångsvis till den 20 april 1977.

1874-01-01–

Tjörnarp

Efter avstickarna till Norra Rörum och Orup återvänder vi till Höör vid järnvägen och fortsätter norrut till Tjörnarp. En lantpoststation öppnades i Stavaröd ungefär en halv mil därifrån med 1874 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Handlanden P Bengtsson antogs till föreståndare. Efter omedelbar uppsägning på grund av för lågt årsarvode fick han detta höjt till 150 kr.

När järnvägsstationen hade uppförts i slutet av 1874 och hamnat i Gunnarp, kom det krav från markägaren Th Sylwan att en poststation skulle inrättas där. I en framställning från denne till poststyrelsen, daterad den 27 november 1874, heter det bl a:

"Stationen, belägen mellan Höörs och Sösdala stationer är tredje trafikdistriktets, heter egentligen efter orten Gunnarp, men som en poststation med sagda namn förut finns i Halland, får jag för så vitt Kungl. Poststyrelsen i samråd med Kungl. Järnvägsstyrelsen finner namnförändring nödig för undvikande av förvecklingar i egenskap av jordägare av det område, varpå stationen är belägen och däromkring, föreslå att stationens namn blir Carlshäll".

Handläggningen dröjde i Stockholm och den 8 juni 1875 skrev Sylwan en påminnelse. Då stationshuset öppnats, skrev han på nytt tre veckor senare. Han vågade *"uttrycka den önskan att poststationen härstädes må bli inrättad till den 1:e instundande augusti, enär allmänna intressen härigenom komma att tillgodoses"*.

Nu gick poststyrelsen med på förslaget. Det föll det sig naturligt att flytta posten till järnvägsstationen den 1 augusti 1875. Lantpoststationen drogs in och stationsföreståndaren Nils Nilsson Björk fick ta postgöromålen på sin lott. Han efterträddes den 1 augusti 1894 av stationsmästaren Nils Knutsson. Årsarvodet för själva postsysslan hade efter flera ansökningar av Björk under hans tid stigit till 420 kr men sänktes efter 1902 års allmänna reglering till 360 kr.

När Knutsson avgick den 1 november 1916, övertog efter två månaders vakans Frans Theodor Punkt postansvaret, men blott för åtta månader. Den 1 september 1917 skildes post och järnväg åt och detta mot kommunalstämmans önskan. Fröken Anna Cecilia Svensson blev föreståndare för lantpoststationen, som nu hamnade i en källarlokal ett hundratal meter från järnvägsstationen. Hennes årsarvode blev inledningsvis 540 kr jämte 360 kr i biträdesanslag och 240 kr som ersättning för transporter från och till tågen.

Anna Svensson fick pension den 1 juli 1956 men kunde inte njuta sitt otium länge. Hon avled den 26 augusti samma år. Hennes efterträdare blev Hanna Ingeborg Waldemarsson, senare med efternamnet Hennerup. De större poststationerna omorganiserades efter hand och fick högre status. Det medförde för hennes del att avtalet som poststationsföreståndare upphörde med mars månads ingång 1974. I stället fick hon konstitutorial som s k C-stationsmästare.

Bara tre år senare gjordes en för hela landet gemensam helt ny organisation och flertalet postexpeditioner kallades lokalpostkontor. Andra omorganisationer under 1980- och 1990-talen har lett till att postkontoret (som termen är sedan 1986) lämnades på entreprenad till Byfriissan. Det därmed ingår i gruppen "Post-i-butik".

Andarestund jag avrig, då jag åtog mig
Poststationens föreståndare-befattning vid
Tjörnarp's Poststation, kunde tänka
mig till den aflöning som kom att tilldelas
Poststationsföreståndaren derstädes skulle blifva
så ringa som senare visat sig, att den endast
ersättar en ringa del af besväret; så får jag
härmed hördsamtyckligen afsäga mig sam-
ma befatning under förklarande det jag
ej kandensamma omhändarskapad, ringar
in Träkvarn 200 Rg. Årl. ärligen.

Stafveröd den 2 januari 1874.
P. Bengtsson

Föreståndaren för lantpoststationen med namnet Tjörnarp, belägen i Stavaröd, sade genast upp sig, men blev kvar med ett till 150 kr höjt årsarvode (Länsstyrelsens brev den 2 februari 1874). P Bengtsson skrev på nytt den 28 februari till poststyrelsen att han sålt sitt hemman för avflyttning från orten den 1 april 1874 och föreslog till ny föreståndare Per Persson.

SVERIGES STAPOSTBETJÖG

Kongl. Styrelsen
för
Statens jernvägstrafik.
STOCKHOLM.

D. Nr. 2534.

1876 d. 18 dec. anm. i Klipp. och exp. skr. till S. D.

Till Kongl. Lantpoststyrelsen.

Sedan Trafikdirektionen vid öfr. distrik-
tet till Kongl. Styrelsen för Statens
jernvägstrafik funnit eget uttalande öfver-
lämnat en af stationsföreståndaren vid
Tjörnarp gjord framställning om erhållande
af förhöjdt arvode för honom åliggen-
de postgarvornas, öfr. i hvarken fram-
ställning öfver Post- och trafikstyrelsen i
söder Tjörnarp poststans beaktad sig ytt-
rat.

för Kongl. Styrelsen till Color öfver-
lämnat desamma handlingar, med tillhö-
rande af uttalande, att Styrelsen för sin del
icke har något att erinra mot i fråga
varande arvoda förhöjning, derest Stäm-
men därunder beviljar. Stockholm
d. 6 Oktober 1876.

L. J. Cronius

I brev till poststyrelsen den 3 juli 1875 godkände Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik att föreståndaren för järnvägsstationen i Tjörnarp skulle "bestrida poststationsföreståndare-befattningen på platsen" mot 240 kr i årsarvode. Stationsföreståndaren Nils Björk begärde höjning redan den 16 augusti 1876 i ett brev till trafikstyrelsen, som tillstyrkte ansökan, men poststyrelsen avslög. Långt senare höjdes arvode i två etapper till 420 kr för att åter sänkas till 360 kr, när befatningen övertogs av stationsmästaren Nils Knutsson.

Sösdala

1863-02-16-

Om förmedling av brev till och från Sösdala med postiljon på tågen från 1862 års ingång, alltså mer än ett år före poststationens tillkomst där, hänvisas till sid 13-15 samt 23. Den från den 16 februari 1863 tillämpade överenskommelsen om poststationer i järnvägsstationer på orter, där det inte redan fanns ett postkontor, medförde att stationsinspektorn i Sösdala L von Greiff, skulle ta på sig ansvaret för en poststation där. Postmästare af Wetterstedt i Malmö sände emellertid den 16 februari 1863 nedan återgivna brev till poststyrelsen.

Gårdagens Skrifvelse från Jernbans-Inspektoren von Greiff vid Sösdala får jag härhos ödmjuktligen öfverlämnas, hvilken skrifvelse utvidar, att nämnde Jernbans Inspektör, ej ännu har åtagit sig poststationens besväret, som Kongl. Högskolans etc Skrifvelse af den 5^{te} dennes förmänt. —
Malmö Kongl. Postkontor den 16 februari 1863 —
K. Wetterstedt

Formellt kunde poststationen i Sösdala sålunda inte öppnas samtidigt med övriga poststationer vid statsbanorna. Vid närmare eftertanke fann von Greiff för gott att acceptera posttjänsten, något som framgår av hans brev den 7 mars 1863, återgivet på vidstående sida. Man kan fråga sig, hur han vågade gå emot en på högre plan träffad överenskommelse. Han torde emellertid ha tolkat denna så att stationsinspektorerne hade rättighet men inte skyldighet att ta emot befattningen som poststationsföreståndare.

Förseningen på bortåt en månad för det formella öppnandet av poststationen i Sösdala torde nu inte ha haft någon större praktisk betydelse. Möjligen kan hembydssamlade filatelister fundera över detta, eftersom den s k stjärnstämpeln utan datumangivelse inte bör finnas på post från Sösdala förrän efter den 12 mars. Tilläggsstämpling med datumangivelse skedde vid överordnat postkontor.

Fyll Kongl General Post-Styrelsen
Stockholm.

129/x 25 = 125/-

På minnes inga kunder mita för emottagande af Post-stationsföreståndares befattningen vid Sösdala, kan jag om Kongl General Post-Styrelsen, så finner för gott, oförstaga nämnde tjänst, hvarom jag härmed skal äran underlåta.

Sösdala Station den 7 Mars 1863

L von Greiff
Stations Inspektör

Stationsinspektör von Greiff efterträddes redan 1864 av Nils Nilsson Wiedeman, som i sin tur fick lämna över 1869 till Bernhard Constantin Béen, då med ett årsarvode av 360 kr för själva postsysslan. Herman Forsberg tog vid efter Béen, med årsarvodet höjt till 420 kr enligt poststyrelsens beslut den 5 juli 1889, till 540 kr från 1896 års ingång och till 600 kr efter 1901 års allmänna reglering av arvodena.

Stationsföreståndaren Claës Erik Ludvig Pettersson tillträdde i januari 1904 och från den 4 april 1907 finner vi åter en stationsinspektör som ansvarig, Nils Wilhelm Nilsson, med tidigare erfarenhet av posttjänst under 10 månader i Svalöv. På grund av dennes konkurs förestods stationen av en vikarie under några månader efter den 25 december 1912.

Poströrelsen blev så omfattande att post och järnväg skildes åt den 1 oktober 1916 (diarienummer 1 b 2300/16). Med Ingrid Matilda Kilander som föreståndare inrättades poststationen i en byggnad intill järnvägsstationen, ungefär på 25 meters avstånd enligt uppgift i beslutet. Det blev ändring efter bara sju år. Trafiken hade ökat ännu mer och poststationen höjdes till postexpedition den 1 juli 1923. Med tjänstemannastatus tillträdde Maria Kristina Björk.

Denna höga status behöll postexpeditionen under flera föreståndare men förändrades i en generell omorganisation till lokalt postkontor 1977 och fick den enklare termen postkontor 1986.

Bland Björks efterträdare fanns Greta Månsson och Sune Ekberg. Den avtagande rörelsen på betalningssidan bidrog till sådan minskning att postkontoret lämnades på entreprenad och blev s k "Post-i-butik" den 28 oktober 1996.

Över Sösdala expedierades posten till postombudet i **Sandåkra**, öppnat intill hållplatsen med samma namn vid järnvägslinjen vid augusti månads ingång 1934. Det drogs in den 31 juli 1962. Kontraktet om dess handhavande upprättades med Axel Fabian Lundgren och från den 1 september 1957 övertogs detta av Anna Elisabet Lundgren.

Även till **Norra Mellby** skickades post från Sösdala. Det är en av de relativt många socknar, som inte har haft någon egen poststation. Kyrkostämman i Norra Mellby nya kyrksal den 13 december 1903 uppdrog åt kyrkoherden Per Hellgren *"att skriftligen förhöra sig hos Kungliga Poststyrelsen för att om möjligt få poststation"*. Samma fråga togs också upp vid den ordinarie kommunalstämman den 28 december 1903. Då fick kyrkoherden samma uppdrag i samarbete med friherre Ch Barnekow i Wannaröd och lantbrukare Johan Davidsson i Lunnahöja.

Uppdraget fullföljdes i ett två sidor långt brev till poststyrelsen den 5 februari 1904. Dessutom fick poststyrelsen en petition med ett 40-tal namnunderskrifter. Ärendet remitterades till postinspektionen i Malmö, som efter utredning bl a kunde konstatera, att poststationsföreståndaren i Sösdala förordade lantbrevbäring, länsmannen ansåg att en poststation i Norra Mellby behövdes och postmästaren i Höör hade återkallat framställningen i vad den avsåg en poststation men föreslagit daglig gångpostföring mellan Sösdala och Norra Mellby.

Efter förhandling med kyrkoherden gick postinspektionen ett steg längre än gångpostföring, nämligen till lantbrevbäring. Kyrkvaktmästaren Anders Jönsson föreslogs *"utgöra lantbrevbäring å en omkring 3 km lång linje mot en ersättning av 125 kronor om året"*.

Detta biföll poststyrelsen. Någon poststation inrättades inte i Norra Mellby. Här kan tilläggas att det även fanns ett Mellby i trakten av Simrishamn. För att skilja dem åt hade de tidigt prefixen Göinge-Mellby resp Albo-Mellby. Båda var egna moderssocknar. Även i Älvsborgs län fanns en modersocken med namnet Mellby och i Skaraborgs län en annexsocken med samma namn.

Häglinge

Sösdala var en liten distributionscentral med postgång även söderut till Häglinge, där en poststation öppnades den 1 januari 1874 i samband med kronobrevbäringsreformen. Lantbrukaren och kopparslagaren Gustaf Sjöström blev föreståndare och var "på papperet" sådan till och med mars 1914. I verkligheten skötte hans dotter Anna posten under en stor del av den perioden. Jag brukar inte fästa något avseende vid muntlig tradition utan att få den verifierad. Ändå kan jag inte underlåta att här citera en liten del av vad en minnestecknare skrev i tidningen "Norra Skåne" den 6 oktober 1978 såsom självupplevt i barndomen:

"Posten delades ut i miniverandan i det allra äldsta boningshuset mitt emot kopparsmedjan. Efter det att fru Sjöström fått ett arv på 5000 kr byggdes den stora fina villan dit postkontoret flyttades och förestods av frk Anna Sjöström med stränghet och barsk häftighet, vilket behövdes, då omkring 80 av Thysells folkskolebarn med träskor och högljutt bråk invaderade lokalen. Alla var vi nog lite rädda för hennes ilska. ---

När man skulle hämta posten, var det spännande att gå uppför Sjöströms allé och in i trädgården runt den underskönt blommande runddelen och in i det stora huset, där allt var väl tilltaget: takhöjden, fönstren, salarna med kakelugnar och vackra gamla antika möbler, komna från morfar, biskop Flensburg och fader, kyrkoherde Wingren. Trädgården var också enastående, där fanns jordgubbsland, omkring 1900 det enda i byn, härliga päron och äpplen, stenparti, sällsynta träd och buskar".

Låt oss lämna nostalgin och förflytta oss ett kvarts sekel längre tillbaka än minnestecknarens upplevelser. Gustaf Sjöström skrev den 20 januari 1874 till poststyrelsen, att han inte varit medveten om det myckna arbete han skulle utföra för det låga årsarvodet på 75 kronor, *"en summa som knappast hinner till att betäcka kostnader i och för postlokalen"*. Han ville ha arvodet åtminstone fördubblat, medveten om att *"vid flera poststationer till föreståndaren betalas 200, till och med 240 riksdaler årligen"*.

Eftersom han inte fick något svar på sitt brev, skrev han ett nytt den 3 juni och uppgav däri viss statistik. Han avslutade det med att han vid avslag på begäran om högre arvode ville avsäga sig befattningen.

Poststyrelsen skrev till länsstyrelsen i Kristianstad och åberopade sitt brev av den 26 januari i samma ärende. Sedan länsstyrelsen uppgett, att någon annan lämplig föreståndare inte fanns att tillgå, beslöt poststyrelsen den 25 juni 1874, att Sjöströms årsarvode skulle höjas till 150 kr.

Vid förberedelser för lantbrevbäringens införande var Häglinge en av de poststationer som föreslogs bli indragna. Detta ledde till att poststyrelsen i ett brev till postkontoret i Kristianstad den 28 november 1878 uppdrog åt postmästaren "att ofördröjligen och senast före innevarande års utgång till upphörande vid nästinstundande mars månads slut uppsäga följande kontrakt, nämligen

- - - ett med kopparslagaren G Sjöström av den 25 juni 1874 om poststationen i Häglinge".

Uppsägningarna avsåg vid detta tillfälle ett stort antal postförare samt inte mindre än tolv poststationsföreståndare. Efter protester från olika håll blev det i verkligheten inte så många poststationer som drogs in med utgången av mars 1879. En av dem som sparades, var just den i Häglinge. Detta berodde mycket på Sjöströms agerande. Efter ett sammanträde med kommunalstämman skrev han bl a följande till poststyrelsen den 13 mars 1879:

"Sedan Häglinge Socken å kommunalstämma beslutat avlöna poststationsföreståndare i den händelse Häglinge poststation finge bibehållas, vågar jag å församlingens vägnar anhålla, då inga kostnader för Stationens bibehållande kommer att vidlåda Postverket; endast frimärken mot redovisningsskyldighet som hittills inlämnas; anhålla att Kungl. Styrelsen bifaller denna anhållan".

Brevet sändes via postinspektör Karl Westman i Malmö, som tillstyrkte att poststationen skulle "få bibehållas på det villkor att, enligt av kommunalstämman redan fattat beslut, arvodet till poststationsföreståndaren bekostas av kommunen". Detta gick poststyrelsen med på och Sjöström fick skriva under ett nytt kontrakt, varav det framgick att han uppehöll befattningen från den 1 april 1879 utan ersättning från postverket.

Vid kommunalstämman i Häglinge den 15 juli 1882 beslöt man göra framställning till poststyrelsen om bidrag med halva beloppet av arvodet till Sjöström, då belöpande på 150 kr. Framställningen, i förminskat faksimile på vidstående sida, kommenterades av postinspektören med "att, jämlikt Kungl. Styrelsens skrivelse till postinspektionen den 17 mars 1879, diarienummer 2196/442, Trafikbyrån, har poststationen i Häglinge blivit bibehållen endast på grund därav, att den nuvarande föreståndaren förklarar sig villig att sköta befattningen utan någon arvodesersättning från Postverket".

Häglinge Sockens Kommunal Nämnd,
 för härmed i enlighet med betygade å
 Kommunalsämman i socknen fattade
 beslut, anhålla att Kungl. Styrelsen, måtte
 till upprätthållande af post i Häglinge för
 innevarande år, och framdeles, bidraga med
 75 kr årligen, motsvarande hvad som äfvar
 till skrifmaterialier och hyra för poststation-
 ens lokal m. m.

Häglinge den 28 Juli 1882.

Nils Jepsjö
 vice ordf. i Kommunalsämman

Inte oväntat avslog poststyrelsen framställningen, då det fanns ett gällande kontrakt. Ett sådant kunde först upphöra efter formell uppsägning med iakttagande av tre månaders uppsägningstid. Inte förrän den 20 mars 1893 upprättades ett kontrakt som gav Sjöström ett årsarvode på 100 kr från den 1 juli samma år. Enligt poststyrelsens beslut den 27 december 1907 utgick ett tilläggsarvode på 100 kronor årligen från 1908 års ingång.

Sjöström hade kanske inte tid att så noga hålla uppsikt med sin vikarie och måste efter inspektion den 22 november finna sig i en "allvarlig anmodan, bristande ordning, kontanter m m ej förvarade på föreskrivet sätt" (diarienummer 1 b 1560/10).

Den 1 april 1914 övertog lantbrukaren Nils Svensson poststationen mot ett till 220 kr höjt årsarvode. Från den 1 december 1917 tillämpades ett kontrakt med Alma Ingeborg Svensson, avseende en årsersättning på 300 kr. Ester Dorotea Svensson vikarierade för henne från november 1925 och var ordinarie föreståndare från januari 1926 till och med mars 1927. Därefter övertog Vendla Karolina Svensson poststationen och satt kvar i mer än 40 år. Hon fick pension i samband med poststationens indragning vid utgången av mars 1960. Ersättningen blev lantbrevbäring från Sösdala.

Brönnestad

1874-01-01-1916-12-31

Efter denna långa utflykt från spåret i Sösdala återvänder vi dit för att fortsätta vår tänkta färd. Efter hållplatsen i Sandåkra kommer vi närmast till Brönnestad, som inrättades som en lantpoststation med 1874 års ingång. Det var en av de många som kom till på grund av kronobrevbäringsreformen.

Handlanden Henning Persson antogs till föreståndare. Då han inte var nöjd med det låga årsarvodet på 100 kr, gjorde han en villkorlig uppsägning i ett brev till poststyrelsen den 8 maj 1874, innebärande att om arvodet inte höjdes till minst 250 kr, skulle brevet betecknas som en uppsägning.

Poststyrelsen skrev den 21 maj till länsstyrelsen i Kristianstad, där man svarade att lanthandlaren Carl Lindqvist, som ansågs lämplig till befattningen, hade "förklarat sig villig att till en början under ett års tid åtaga sig samma befattning emot det därför nu utgående arvode 100 rdr". I ett brev den 12 januari 1877 begärde Lindqvist att få årsarvodet höjt till 200 kr. Denna gång frågade poststyrelsen länsstyrelsen, om det inte var möjligt att dra in poststationen och ersätta den med lösväskor för kronobetjäningen.

Länsstyrelsen svarade efter kontakt med kronofogden, som i sin tur rådgjorde med länsmannen och pastorn. Svaret innehöll bland annat uppfattningen att "förmånen för tjänstemän och beställningspersoner att för tjänsteförsändelser kostnadsfritt få begagna lösväska uppväger icke den fördel de före indragningen av kronobrevbärningen ägde att genom brevbäraren få försändelserna hos sig avlämnade och avhämtade, emedan de nu måste vidkännas kostnader för lösväskas avfärdande till och avhämtande från postanstalter eller det ställe, där den av postförare kan varda avlämnad, och då därtill kommer, att orten i och för den enskilda korrespondensen synes vara i behov av poststationens i Brönnestad bibehållande, finner Konungens Befallningshavande sig sakna skäl att tillstyrka indragningen".

Under remisstiden hade Lindqvist blivit medveten om att poststationen var i farozonen och förklarade sig villig att avstå från lönehöjning. Han trodde att det skulle gå bättre vid nästa försök, men även då föll det illa ut för hans del och genom beslut den 21 januari 1879 antogs husägaren Nils Ohlsson till poststationsföreståndare

med oförändrat årsarvode, 100 kr. Han lyckades få det höjt till 160 kronor, men inte förrän från den 1 april 1900.

Ohlsson avled i februari 1909 och hans vikarie, handelsidkaren Agda Ohlsson tog över befattningen med 225 kr i årsarvode. At detta belopp hade Nils Ohlsson kunnat glädja sig sedan den 1 juli 1905. Agda Ohlsson blev den siste föreståndaren för poststationen i Brönnestad. Den drogs in med 1916 års utgång och detta på grund av att en järnvägsstation öppnades i Tormestorp. V g se avsnittet som börjar på nästa sida.

Jakt. d. 11 juni 1874

Nr 2400

Sic
 Henning Persson
 Brönnestad

1874 den 16 juni ann för Her Gud och försänd
 det gratis

Sex A P 3000 Länns för Henning Persson
 Carl Ohlsson med försändelse den 30 p 1874
 Hans auktoritet försändelse för poststationens
 föreståndare i Brönnestad, Henning Persson
 Länns försvarens länns försändelse, Brönnestad
 stads Landshövding den 30 Maj 1874.
 På Landshövdingens befallning

Henning Persson

Det rör samt om i följande:
 Brönnestad

De utnämnda lantpoststationsföreståndare måste lösa sina förordnanden med kr 6:50, en impopulär utgift, särskilt för dem med mycket låga årsarvoden. Henning Persson, vars tid som föreståndare vid poststationen blott räckte fem månader, ville till en början inte lösa sitt förordnande, men beloppet infördrades via länsmannen och redovisades av länsstyrelsen till poststyrelsen med detta brev.

Tormestorp

1917-01-01-1973-03-31

I samband frågan om ändring av postföringen mellan järnvägs-poststationen i Sösdala och lantpoststationen i Brönnestad skrev häradsdomaren och kommunalnämndens ordförande i Brönnestad Erland Nilsson till postdirektionen i Malmö bl a följande den 23 september 1916:

"Sedan numera anhaltstation kommit till stånd å Statens järnväg i Tormestorp av Brönnestads socken synes det mig lämpligast att posten sändes med tåget, alldenstund postkupé medföljare dessa tåg, som stanna vid anhalten och poststation i Tormestorp kommer icke att draga större kostnad än 300 kronor årligen; om så lantbrevbäring ordnades från poststationen i Tormestorp över Nösdala till Brönnestad och åter över Hovdala, bleve bättre sörjt för postbefordran än någonsin förut".

Brevet föranledde ett brev från postdirektionen till kommunalstyrelsen med förfrågan om flertalets uppfattning om förflyttning av Brönnestads poststation till Tormestorp. Årets andra ordinarie kommunalstämma hölls med anledning därav i sockenstugan den 29 oktober 1916. Efter genomgång av ärendet begärdes votering. Den utföll enligt protokollet *"sålunda, att 71 röster avgåvos för poststationens flyttning till Tormestorp och 32 röster för poststationens bibehållande i Brönnestad"*. Starka krafter, bl a kyrkoherden i Brönnestads och Matteröds församlingar uttalade sig för det sistnämnda alternativet, men vid prövning av ärendet i anslutning till föreslagen omläggning av landsvägspostföringen och tillkomsten av en lantbrevbäringslinje stannade postdirektionen och därmed också poststyrelsen för den lösning som fick flertalet röster.

Postdirektionen kommunicerade också med Järnvägens trafikdirektör i ärendet och fick det svar som återges på nästa sida. Som framgår av detta, blev det inte fråga om en förenad post- och järnvägsstation från början. Man följde inte heller tanken att teckna avtal mellan postverket och banvaktens hustru. Det blev i stället ett personligt avtal mellan postverket och banvakten men denne medgavs att på eget ansvar delvis överlåta postarbetet till henne. Avtalet med banvakten Klas August Ljung trädde i kraft med 1917 års ingång, då poststationen i Brönnestad drogs in. Det upphörde med mars månads utgång 1921 och Ellen Sjöström tog över.

STATENS JÄRNVÄGAR

III DISTRIKTET.

Trafikdirektören.

D.-n:r Td 1489 A.

Anhålls, att i svarsskrivelse ofvinstående diarienummer angifves.

Till

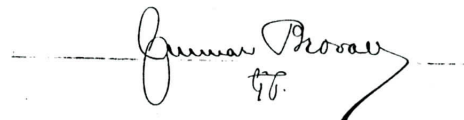
Postdirektören i Södra distriktet,

M a l m ö.

Till svar å Eder skrivelse av den 6 dennes d.-n:r 1803 har jag härmed äran meddela att hinder icke möter att postdirektionen med föreståndaren för hållplatsen Tormestorp eventuellt dennes hustru avtalar om handhavande av en poststation därstädes förlagd till föreståndarens bostad.

Malmö den 18 november 1916.

C. J. L.



Fru Sjöström var föreståndare från april 1921 till och med oktober 1933. Från hållplats till järnvägsstation förändrad status gjorde det möjligt att förena post och järnväg på sedvanligt sätt, något som genomfördes den 1 november 1933. Då tog formellt Åke Bernhard Sjöström över poststationen. När han frånträdde den 1 december 1944, blev trafikbiträdet Lennart Emil Ekdahl ansvarig för postgöromålen, följd i oktober 1948 av Erik Olof Andrén Svensson.

Föreningen mellan post och järnväg upphörde den 1 oktober 1951 och den ersättande lantpoststationen förlades till ett hus ca 200 meter från järnvägsstationen. Där blev Gertrud Nilsson föreståndare. Hon frånträdde den 1 oktober 1953 och efter ett års vakans trädde Annie Ingeborg Johansson till efter åtta år som föreståndare för poststationen i Matteröd.

Postdirektionen i	
södra distriktet	
INR	1916
Dnr	

Genom en omorganisation den 1 april 1973 ändrades namnet på poststationen i Tormestorp till Hässleholm 3. I postverkets strävan att blicka hembygdsrörelsen efter genomförd masslakt på ortnamn fick avvecklade namn återinföras med viss kvotering, så även Tormestorp. Minskad omsättning gjorde emellertid att poststationen bedömdes som olönsam och drogs in den 26 juni 1995.

Hässleholm

Efter hand som stambanan växte fram, öppnades förvaltningspostkontor vid nya ändpunkter av betydelse. Ofta blev det för framtiden bestående postkontor, ibland blev de tillfälliga, som t ex Lamhult i Småland. Permanent blev postkontoret i Hässleholm, som enligt ett medgivande i ett kungligt brev den 16 november 1860 kunde öppnas den 1 mars 1861. Den nära två år senare överenskommelsen om förening med post på järnvägsstationer gällde inte sådana platser, där det redan fanns ett postkontor.

Sålunda blev det inte tal om något lokalt samarbete i Hässleholm. Postcheferna där hade naturligtvis bry med transporter mellan tågen och postlokalen på sätt som exemplifierats i avsnittet om Höör. Den förste som hade sådana bekymmer i Hässleholm var Erik Johan Ode (1861-1881), följd av Carl Axel Theodor Esselius (1881-1901), Axel Henning Carlander (1901-1914) och Karl August Rudolf Kindblom (1915-1931). Samtliga nämnda möter vi i olika situationer i de arkivhandlingar som legat till grund för det avsnitt i denna skrift som berör området närmast söder om Hässleholm. Om verksamheten vid postkontoret finns inte mycket att berätta i anslutning till järnvägen.

S K Å N E

Skala 1:500 000

