



## Förord

Trelleborg-Rydsgårds järnväg fick koncession i januari 1893 och redan den 20 april 1895 kunde den 20 km långa bansträckan Klagstorp-Rydsgård öppnas för allmän trafik. Den återstående delen mellan Klagstorp och Trelleborg övertogs från Malmö-Trelleborgs järnväg med 1894 års ingång, således innan den ursprungligen koncessionerade linjen blivit färdig.

Järnvägen förstattligades den 1 juli 1943 och persontrafiken på sträckan Trelleborg-Rydsgård lades ned den 3 juni 1956, medan godstrafik förekom länge därefter på vissa delsträckor. Spåret mellan Gislöv och Klagstorp togs upp under åren 1977-78.

Jag försöker i denna liksom andra skrifter ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. Ibland saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårtolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat eller felaktigt på annat sätt.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade. I de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

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

I inledningsavsnittet lämnas i kronologisk ordning efter tillkomstdatum några uppgifter om linjedelarna, först sträckan Trelleborg-Södra Åby, därefter Södra Åby - Klagstorp och sist Klagstorp - Rydsgård med ett tidsintervall på fem år. I de följande avsnitten presenteras berörda poststationer kortfattat i den ordning de kommer vid en tänkt färd i motsatt riktning med början i Rydsgård. Vid två tillfällen görs avstickare till närbelägna lantpoststationer.

Växjö i januari 1999

*Erik Lindgren*

Lit. B. TELEGRAM  
 MED  
 FÖRETRÄDESRÄTT

TELEGRAM  
 KONGL. TELEGRAFVERKET.

Kongl. Generalpoststyrelsen  
 Inkom den 16/10 1890

Klass. Nr. 1625 Ord. 58 Inlämnadt Malmsö den 16/10 1890 kl. 11:20 f.m.  
 Tjänsteann. 1890 den 16 oktober ann. i klipp. och exp. telegram till jernväg.

Generalpoststyrelsen  
 i Stockholm

Ruligt nu gjord anmälan  
 öppnas sträckan Trelleborg - Södra  
 Åby för trafik med morgondagen  
 Hemställas att i sagde sträckan  
 befärdsbefordran måtte göras rum i  
 fram- och återgående tåg och fast  
 befordran descenton i tåg från Södra  
 Åby 9.45 fm från Trelleborg 5.2.  
 em. Alla anordningar redan vidtagit  
 under förutgående af poststyrelsens bef. Vidare  
 Tel. af Södr. Exp. af Åsa postledes  
 N: 1897 W. Winroth

## Inledning

I ett brev till poststyrelsen den 10 juni 1890 informerade Otto F Frisk på Malmö Trelleborgs Jernvägsaktiebolag:s vägnar om vissa väsentliga uppgifter beträffande den planerade järnvägen på delsträckan Trelleborg-Klagstorp. Brevet innehöll också en hemställan om att postverket skulle utnyttja järnvägen för sin trafik jämte uppgifter om ifrågasatt ersättning. Det remitterades till postinspektören i södra järnvägspostdistriktet för yttrande. Jämförande prisuppgifter i förhållande till ersättningen till samma bolag för befordran på linjen Malmö-Trelleborg meddelades på en särskild handling från postinspektionen, som i ett särskilt brev lämnade övriga erforderliga kommentarer den 21 juli 1890.

Postinspektör Hugo Winroth hade då "å tjänsteresa i de trakter bansträckan Trelleborg-Klagstorp genomlöper inhämtat nödiga upplysningar". Han föreslog att poststationer skulle öppnas i Gislöv och Södra Åby "varemot postinspektionen med hänsyn till att blivande järnvägsstationen i Vallby befinner sig på ett avstånd av endast 1.0 kilometer från blivande stationen i Södra Åby, funnit sig förhindrad föreslå inrättande av poststation i Vallby".

Postinspektionen berörde också frågan om utvidgning av den postkupé som då användes på sträckan mellan Malmö och Trelleborg, vilken skulle fortsätta på det från Trelleborg till Klagstorp förlängda spåret. Poststyrelsen gav postinspektionen i uppdrag att vidta nödvändiga åtgärder för att lösa detta.

Andra skrivelser utväxlades efter hand som arbetet med järnvägen fortskred. Det skulle visa sig angeläget att påbörja trafiken på den förlängda sträckan i etapper på så sätt att delen mellan Trelleborg och Södra Åby började trafikeras innan hela sträckan var färdig. Av det telegram som återges på vidstående sida framgår sålunda att postinspektionen så att säga i sista stund fått veta att denna del av projektet var startklar. Telegrammets uttryck "med morgondagen" skall tolkas som den 17 oktober 1890, och poststationerna i Gislöv och Södra Åby öppnades också denna dag. Naturligtvis låg man i startgropen och med goda förberedelser var det inte svårt att få allt att fungera. Järnvägens personal hade funnits i beredskap på plats långt tidigare.



I poststyrelsens cirkulärsamling för postföring m m redovisades denna förändring på sätt som framgår av illustrationen nedan. Linjen mellan Malmö och Trelleborg hade då varit öppen för trafik sedan den 28 april 1886.

### Jernvägsposter :

#### 43.

#### Malmö—Trelleborg—Södra Åby.

(S. D.)

(Från den 17 oktober 1890.)

Denna spalt läses nedifrån och uppåt.

LXV. N:r 1.	1) Fk. Brl. N:r 3.	2) Brl. N:r 5.		N:r 2. 1) Fk. Brl.	N:r 4. LXV.	N:r 6. 2) Brl.
8,10	3,0	8,10	<b>Malmö</b> .....	7,45	12,40	7,45
8,39	3,36	8,40	Vintrie .....	7,18	12,8	7,18
8,54	3,53	8,56	Tygelsjö .....	7,3	11,51	7,3
9,3	4,3	9,6	Hököpinge .....	6,54	11,41	6,54
9,14	4,17	9,18	Hvellinge .....	6,43	11,29	6,43
9,27	4,31	9,32	Håslöf .....	6,30	11,13	6,30
9,40	4,45	9,45	Skegrie .....	6,17	10,59	6,17
9,55	5,0	10,0	<b>Trelleborg</b> .....	6,0	10,40	6,0
Bril. N:r 7.	Fk. Bril. N:r 9.		<b>Trelleborg</b> .....	7,55	10,35	
7,50	5,10		Gislöf .....	7,27	10,7	
8,23	5,43		<b>Södra Åby</b> .....	7,5	9,45	
8,40	6,0					
				N:r 10. Bril.	N:r 8. Fk. Bril.	

1) Med tågen n:r 3 och 2 befordras karterad post endast mellan Malmö och Trelleborg, samt med tåget n:r 3 tidningar i väska till öfriga postanstalter å linien.

2) Med tågen n:r 5 och 6 befordras derjemte tidningar i väska till samtliga postanstalter å linien.

I fortsatta brev lämnade postinspektionen ytterligare information till poststyrelsen. Återstående del av järnvägen, sträckan mellan Södra Åby och Klagstorp, skulle öppnas för allmän trafik den 15 december enligt postinspektionens brev till poststyrelsen den 13 december 1890, men dagen efter att detta brev sänts måste postinspektören skicka ett telegram med uppgiften att "Klagstorp öppnas först den 16 dennes".

Lit. B. *M 12846*  
FÖRETAGS-BREV

TELEGRAM  
KONGL. TELEGRAFVERKET.

Kongl. Generalpoststyrelsen  
Int. App. N:o 21890

Klass. *1081* Ord. *12* Inlämnadt *Malmö* den *14* / *1890* kl. *4 20* m.

Tjensteam. *Kongl. Poststyrelsen*  
*Hil. Bril. 1890/819*  
*1890 den 16 december om i Klagstorp öppnas för trafik till järnväg i Södra Åby.*  
*Särskilt för Trelleborg -*  
*Klagstorp öppnas först den*  
*16 dennes*  
*Postinspektion*  
*Hil. Bril. af Postinsp.*

*M 1693*  
*Hil. Bril. af Postinsp.*

Det var dock bara postbefordran som berördes, då det inte vid detta tillfälle fanns någon poststation planerad mellan Södra Åby och Klagstorp. Därmed var hela sträckan från Trelleborg till Klagstorp klar för trafik. Nu återstod den del av "vår järnväg" som berörs först i huvudavsnittet efter denna inledning.

Den första skrivelse som berör planeringen inför denna delsträcka d v s Klagstorp-Rydsgård, daterade postinspektionen i Malmö den 22 december 1894. Där i uppgavs att postinspektionen hade "för avsikt att framdeles ingiva förslag till anordnande av postbefordran med bantåg å ifrågavarande järnvägslinje".



Det var emellertid en viktig detalj som skulle ordnas dessförinnan, nämligen iakttagande av gällande uppsägningstid för berörd personal, något som inte hade varit aktuellt på de på föregående sidor nämnda bansträckorna. Postinspektören hemställde vördsamt, "att, enär trafikstationer, vid vilka jag har för avsikt föreslå inrättande av poststationer, komma att å berörda järnväg anordnas i närheten av de nuvarande poststationerna i Skivarp och Västra Vemmenhög, på grund varav dessa två poststationer synes mig kunna vid ifrågavarande tidpunkt indragas, de med skolläraren P N Wilander i Skivarp och handlanden A Ohlsson avslutade kontrakt om poststationernas i fråga skötande måtte varda före innevarande månads utgång uppsagda".

Med tre månaders varsel för föreståndarna skulle dessa lantpoststationer sålunda kunna avvecklas vid tågstarten. Denna kom senare än beräknat, varför det skulle visa sig att postinspektionen måste vid ett senare tillfälle begära, att lantpoststationernas föreståndare fick arbeta vidare mot viss ersättning. Som framgår av nedanstående brev, sände den överordnade tf postmästaren i Malmö bevis till poststyrelsen om verkställd uppsägning.

(Jernv. Klagstorp - Rydsgård)

Under öfverprövande af Kongl. Generalpoststyrelsens telegram den 24 december nästlidet år, får jag härhos till Kongl. Styrelsen vördsamt öfverlämna bevis derom, att de kontrakt, som finnas avslutade med skolläraren P. N. Wilander och handlanden A. Ohlsson angående poststationernas i Skivarp och Västra Vemmenhög skötande, blifvit uppsagda till upphörande med nästkommande mars månads utgång. Skilwä den 8 januari 1895.

Carl Ohlsson

Uppsägningen av de båda lantpoststationsföreståndarna blev känt i bygden och reaktionen uteblev inte. Sålunda skrev kontraktsprosten i Västra Vemmenhög den 14 januari 1895 direkt till poststyrelsen för att "inlägga ett förord för bibehållande av poststationen". Ärendet blev remissbehandlat i vanlig ordning men detta ledde inte till någon ändring av beslutet om indragning vid tågstart.

Denna blev emellertid betydligt försenad i förhållande till den information på vilken postinspektionen hade byggt sina förslag om omorganisation. Den 29 mars 1895 sände järnvägens trafikchef en tryckt men odaterad tidtabell till poststyrelsen med uppgift att den "kommer att tillämpas från och med den dag bandelen Klagstorp-Rydsgård öppnas för allmän trafik".

Det var alltså oklart in i det sista. Den 16 april skrev postinspektionen till poststyrelsen "att, enligt denna dag hit ingången under rättelse, järnvägslinjen Klagstorp-Rydsgård öppnas för allmän trafik den 20 dennes". Utan kännedom om detta datum hade postinspektör Victor Melander i ett brev den 6 april sammanfattat de planerade förändringarna, sedan han "nu varit i tillfälle inhämta närmare upplysningar rörande förhållandena i de orter, genom vilka järnvägslinjen i fråga är dragen". Han önskade då poststyrelsens beslut i vissa frågor "att träda i kraft den 1 nästkommande maj eller, därest järnvägslinjen då ännu icke öppnats för allmän trafik, från och med den tid, som framdeles kan varda bestämd, nämligen:

att gångpostföringen å linjerna Charlottenlund-Rydsgård och Skurp-Västra Vemmenhög, samt lantbrevbäringen å linjen Skurup-Dybeck indragas;

att poststation av första klassen, lydande under postkontoret i Ystad, öppnas vid nedannämnda trafikstationer, nämligen Bedinge, Toftög, Skivarp och Tånebro, att förestås av vederbörande järnvägsstationsföreståndare mot åtnjutande av årsarvode till belopp av den i Skivarp 300 kronor och envar av de övriga 180 kronor".

Postinspektionen vidhöll således sitt förslag den 6 april, att berörda nya poststationer skulle öppnas den 1 maj, oavsett om tågstarten skedde tidigare. Det var kanske ett sätt att slippa från osäkerheten inför ett verkligt startdatum som skulle bli känt alltför sent. Genom nedan och på nästa sida återgivna utdrag ur poststyrelsens cirkulär kungjordes vissa av förändringarna för landets postanstalter.

#### Jernvägspostbefordran:

Postkupéexpeditionen nr 65, som för närvarande framgår å jernvägslinjen Malmö—Trelleborg—Klagstorp, utsträcker från och med nästinstundande maj månads början sin verksamhet jemväl till den nyligen öppnade bansträckan Klagstorp—Rydsgård; och kommer från samma tid brevlåda att å hela linjen Malmö—Trelleborg—Klagstorp—Rydsgård befordras med två tåg i hvardera riktningen.



53.

## Malmö—Trelleborg—Klagstorp—Rydsgård.

(S. D.)

(Från den 1 maj 1895.)

1) Brl. Tåg 1.	Pkxp. 65. Tåg 3.	2) Fk. Brl. Tåg 5.	3) Brl. Tåg 7.	Denna spalt läses nedifrån och uppåt.				
6,20	9,18	1,40	5,1	Malmö .....	8,25	10,50	6,25	10,5
—	9,30	—	—	Södervärn .....	—	—	6,18	—
6,57	9,45	2,19	5,25	Vintrie .....	—	10,24	6,0	9,41
7,18	9,57	2,40	5,35	Tygelsjö .....	—	10,12	5,49	9,31
7,36	10,7	2,58	5,48	Hököpinge .....	—	10,4	5,42	9,25
7,52	10,17	3,13	5,58	Hvellinge .....	—	9,54	5,30	9,17
8,9	10,27	3,28	6,11	Håslöf .....	—	9,41	5,16	9,7
8,25	10,39	3,41	6,25	Skegrje .....	—	9,29	5,2	8,56
8,40	10,54	3,56	6,40	Trelleborg öfre .....	6,15	9,12	4,44	8,42
.....	.....	.....	.....	Tåg 2. 1) Brl.	.....	.....	.....	.....
.....	11,0	4,9	6,49	Trelleborg öfre .....	9,7	4,35	8,38	.....
.....	11,5	4,14	6,54	Trelleborg nedre .....	9,2	4,30	8,33	.....
.....	Tåg 13.	Tåg 15.	Tåg 17.	.....	Tåg 4.	Tåg 8.	Tåg 10.	.....
.....	11,8	4,25	7,2	Trelleborg nedre .....	8,55	4,24	8,31	.....
.....	11,23	4,44	7,19	Gislöf .....	8,42	4,11	8,18	.....
.....	11,29	4,54	7,29	Simlinge .....	8,31	4,1	8,12	.....
.....	11,37	5,6	7,40	Södra Åby .....	8,20	3,51	8,6	.....
.....	11,41	5,13	7,46	Vallby .....	8,12	3,45	8,2	.....
.....	11,48	5,21	7,54	Klagstorp .....	8,0	3,34	7,55	.....
.....	.....	.....	.....	Klagstorp .....	7,53	3,25	7,50	.....
.....	11,53	5,30	7,59	Bedinge .....	7,43	3,15	7,40	.....
.....	12,4	5,43	8,10	Tojthög .....	7,27	2,57	7,25	.....
.....	12,20	6,2	8,26	Skifarp .....	7,13	2,46	7,13	.....
.....	12,30	6,14	8,36	Tånebro .....	7,5	2,32	7,7	.....
.....	12,42	6,27	8,47	Rydsgård .....	6,55	2,20	7,0	.....
.....	12,50	6,35	8,55	.....	.....	.....	.....	.....

Tåg 12. Tåg 16. Tåg 18.

2) Fk. Brl. Pkxp. 65. 3) Brl.

1) Med tågen nr 1 och 2 å bandelen Malmö—Trelleborg befordras vanliga bref, kortbref och brefkort i breflåda endast till och öfver Trelleborg resp. Malmö. Med förstnämnda tåg befordras derjemte tidningar i väska till samtliga postanstalter å berörda bandel med undantag af Södervärn.

2) Med tågen nr 3 och 4 å bandelen Malmö—Trelleborg befordras karterad post endast mellan Malmö och Trelleborg. Med nämnda tåg och tågen nr 7 och 10 å samma bandel äfvensom med tågen nr 15, 12, 17 och 18 å bandelen Trelleborg—Rydsgård befordras tidningar i väska till samtliga postanstalter å linjen, dock icke, hvad beträffar de fyra förstnämnda tågen, till Södervärn.

Utöver den nederst på föregående sida återgivna notisen om järnvägspostbefordran innehöll cirkuläret vissa uppgifter om ändrad landsvägspostförling. Ändringarna innebar bl a att den dittillsvarande postförlingen med sex turer i veckan på linjen Skurup-Västra Vemmenhög drogs in, liksom den med tre turer i veckan på linjen Charlottenlund-Skivarp-Rydsgård. Däremot tillkom en ny postförling med tre turer i veckan på linjen Charlottenlund-Sjörup-Västra Nöbbelöv-Skivarp samt lantbrevbäring mellan Skurup och Västra Vemmenhög. Den sistnämnda poststationen fick således stryka på foten, som man säger ibland, trots att kontraktsprosten försökt värna om den. Med början på nästa sida följer vi stationerna längs järnvägen vid en tänkt färd utmed det numera försvunna spåret.

## Rydsgård

Vi utgår från järnvägen Malmö-Ystad, när vi påbörjar vår tänkta färd på en senare tillkommen järnväg, den till Trelleborg via Klagstorp. I Rydsgård fanns det en förenad post- och järnvägsstation sedan den 15 december 1874. Den hade öppnats en dag innan gods- trafikerna började på linjen Malmö-Ystad och sex dagar innan linjen formellt öppnades för allmän trafik. Detta är en ovanlig avvikelse från det normala mönstret som ofta bjuder på post- och järnvägs- start samtidigt eller till och med *senare* start för postservicen.

Stationsinspektör Johan Waldemar Walmstedt var från starten ansvarig för postgöromålen. Stationsföreståndaren Per Pehrsson blev hans efterträdare, sannolikt från den 1 juni 1875. Det var denne som fick uppleva tillkomsten av "vår bana", som öppnades för allmän trafik på sträckan från Klagstorp den 20 april 1895, ehuru posttrafiken började tio dagar senare.

Nils Håkansson efterträdde Pehrsson den 1 december 1907 och kunde glädja sig åt höjning av årsarvodet för postsyslan till 600 kr år 1910. Den starkt ökade trafiken framtvungade skilsmässa mellan post och järnväg den 1 oktober 1915. Poststationen flyttades då till hemmansägaren Per Axel Jönssons bostad. Hans årsersättning som föreståndare för lantpoststationen stannade till en början vid samma som tillkommit Håkansson för postsyslan, 600 kr.

För postverket innebar förändringen en besparing. Förutom årsarvodet till föreståndaren utgick ett fast biträdesarvode, vilket hade höjts till 480 kr med 1915 års ingång. Dessutom utgick ett särskilt biträdesanslag till järnvägspoststationen på 300 kr samt en s k provisionsersättning med 70 kr. Tillsammans blir detta 1450 kr.

Lantpoststationens föreståndare Per Axel Jönsson fick 600 kr i årsarvode och 660 kr i särskilt biträdesanslag, dvs 1260 kr om året. Denna besparing för postverket på 190 kr övergick till en utgifts- ökning från och med maj 1917, då Per Axel tillerkändes ett anslag på 300 kr om året för att han måste transportera posten mellan järnvägsstationen och poststationen.

Provisionsersättningen på 70 kr per år som Nils Håkansson hade haft, tillkom honom från och med år 1910. Innan dess hade poststa- tionsföreståndarna haft provision för försålda frimärken. Efter indragning av denna fick de som personlig ersättning, så länge de hade kvar befattningen som poststationsföreståndare, uppbära en schablonberäknad ersättning. För Håkansson uppgick den till 70 kr och kunde naturligtvis inte flyttas över till Per Axel Jönsson.



Per Axel hade poststationen ca 100 meter från järnvägsstationen och han var också bankföreståndare. Vid 69 års ålder pensionerades han den 1 oktober 1947 och poststationen övertogs av Malin Mårtensson, som hade varit postbiträde i Löderup sedan mars 1940. Hon återvände emellertid till Löderup, formellt redan den 1 maj 1948, då hennes utnämning till chef för postexpeditionen där började gälla.

Ett omorganisationsärende medförde att chefstjänsten vid posten i Rydsgård hölls vakant. Den 1 mars 1949 statushöjdes poststationen till postexpedition. Med titeln stationsmästare utnämndes Anna Lisa Sjövall som chef. Efter organisationsförändringar och framför allt ny terminologi blev postexpeditionen "lokalpostkontor" 1977, och postkontor utan förled 1986.

Till och med i Rydsgård, där postarbetet tidvis varit ganska omfattande, befanns det nödvändigt för Posten AB att förbilliga servicen. Detta ledde till att sametablering enligt principen "post-i-butik" genomfördes från den 29 oktober 1997.

1895-05-01--1955-05-31  
s Rydsgård POB 1

## Tånebro

Som framgår av texten nederst på sid 7, var det den 20 april 1895 som den 20 km långa bansträckan Klagstorp-Rydsgård kunde öppnas för allmän trafik, men det var först den 1 maj samma år som en poststation öppnades i järnvägsstationen. För den fick stationens chef Anders Göransson ta ansvar, till en början med 180 kr i årsersättning för postens del av arbetsinsatsen.

Arvodet höjdes till 240 kr, räknat från den 1 oktober 1896. Det kom inte minst Nils Persson Fyhr till godo, när han övertog befattningen den 1 oktober 1898. Efter honom ansvarade följande järnvägsanställda för postservice i Tånebro till poststationens indragning med maj månads utgång 1955: Axel Hansson Freij (1903-1908), Johan Nilsson Sjöholm (1908-1940), Edit Margareta Lindeberg (1940-1942) och Inez Gunhild Jönsson (1942-1955).

Ersättning för den indragna poststationen blev dels lantbrevbäring från Rydsgård och dels ett postombud under en övergångsperiod på hela 10 år. Postkunderna lärde sig att utnyttja lantbrevbäringens möjligheter att klara postärendena och postombudet befanns så småningom obehövt. Det avvecklades den 1 juni 1965.

1901-10-01--1952-04-30

## Skivarps sockerbruk

Efter Tånebro kommer vi längs den tänkta färdvägen närmast till en station med namnet Skivarps sockerbruk. Den ligger mycket nära nästa station, d v s Skivarp utan suffix. Bakom dess tillkomst från den 8 oktober 1901 skymtar vi ett utdraget ärende i arkivet. Varje nyttillkommande station krävde prövning på olika nivåer inom berörda myndigheter.

Trafikchefen von Essen anmälde i ett brev den 16 augusti 1900 till poststyrelsen sin avsikt att ge en ny station under anläggning namnet Skivarps Sockerbruk och önskade *"Kungl. Styrelsens benägna meddelande om hinder härför möter"*. Vid föredragning den 21 augusti 1900 ansåg poststyrelsen *"det ifrågasatta namnet å omförmälda nya station icke vara lämpligt; och skulle ärendet remitteras till postinspektören i Södra distriktet, med uppdrag att efter det postinspektören i ärendet medelat sig med trafikchefen vid Trelleborg-Rydsgårds järnväg, till Kungl. Styrelsen avgiva det yttrande, vartill förhållandena föranleda"*.

Innan postinspektör Victor Melander avgav sitt yttrande den 3 oktober 1900 hade han påverkats av information om att Järnvägsstyrelsen inte haft något att erinra mot det föreslagna namnet. Han hade också fått ett brev från trafikchefen om *"att benämningen Skivarps Sockerbruk synnerligen gärna önskas å den nya stationen, men att, om detta icke på något sätt låter sig göra, stationen då måtte varda benämnd 'Skivarpsbro'."*

Beslutet blev enligt järnvägsbolaget önskan och i ett brev till Järnvägsstyrelsen den 30 november 1900 förklarade Kungl. Maj:t *"hinder icke möta att åt den hållplats å Trelleborg-Rydsgårds järnväg, som är under anläggning mellan Skivarps och Tånebro stationer, gives benämningen Skivarps sockerbruk"*. Byråkratin blomstrade på den tiden.

Postinspektionen anhöll i ett brev till poststyrelsen den 26 juni 1901 om poststyrelsens beslut att poststation skulle *"å tid, som framdeles varder bestämd, öppnas vid ifrågavarande järnvägsstation att handhavas av järnvägstationens föreståndare mot åtnjutande av arvode till belopp av etthundraåttio kronor om året"*.

Det blev bifall och som vanligt, skulle jag nästan vilja säga, var det oklart in i det längsta när stationen skulle vara klar för allmän trafik. Poststyrelsen informerades genom telegrammet på nästa sida.







1875-01-01—1895-04-30

## Tofthög

1895-05-01—1956-06-02

En snabb blick på kartklippet på framsidan av denna skrift ger vid handen, att det finns två namn för nästa anhalt på vår tänkta färd längs järnvägen från Rydsgård. Vågrätt framträder ordet Tofthög, men därunder finner man det sydostriktade ordet Vemmenhög. Tofthög var namnet på den gemensamma post- och järnvägsstationen, medan Vemmenhög var telefonstationens namn. Detta var en sällsynt avvikelse från strävan i 1939 års ortnamnsrevision att samma namn skulle gälla för post-, tele- och järnvägsstationer på en och samma ort.

Poststationen i Tofthög öppnades den 1 maj 1895, tio dagar efter tågstarten på denna delsträcka av järnvägen. Stationsmästaren Axel Hansson Freij fick ta ansvar för posten, till en början med 180 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen. Det höjdes till 300 kr den 1 oktober 1896.

Två år senare tog Johan Nilsson Sjöholm över befattningen. Han flyttade till Tånebro 1908 och då kom Axel Hansson Freij till Tofthög för en andra period efter fem års tjänst i Tånebro. Nu blev det ca sju år för honom i Tofthög, varefter följande järnvägsanställda hade ansvaret för postservicen: Simon Johan Broomé (1915-1932), Göte Thorvald Tegnér (1932-1933), Axel Persson (1933-1934), Johan Emil Jönsson (1935-1949), Tore Alfred Bengtsson (1949-1955) och Rut Signe Tengroth (1955-1956). Poststationen drogs in den 3 juni 1956 i samband med nedläggning av persontrafiken på banan.

I inledningsavsnittet framgår på sid 6-7 bland annat att postinspektionen föreslog indragning av poststationen i Västra Vemmenhög. Den åtgärden genomfördes efter beslut av poststyrelsen, som inte fann tillräckliga skäl att bibehålla poststationen. Man kunde kanske ha tänkt sig tillsättning av en lantbrevbärare att utgå från Tofthög för att betjäna postkunderna i trakten av den indragna poststationen. Så blev det emellertid inte trots att avståndet därifrån till Tofthög var betydligt kortare än till Skurup. Det föll sig tydligen av postföringstekniska skäl riktigast att låta den ersättande lantbrevbäraren utgå från Skurup. Jag väljer ändå att på nästa sida kort beröra den indragna poststationen.

## Västra Vemmenhög

En poststation med namnet Westra Wemmenhög öppnades vid 1875 års ingång. Länsman Oscar Borgström antogs till föreståndare med 500 kr i årsarvode. Den övertogs enligt poststyrelsens beslut den 24 februari 1879 av handlanden A Ohlsson.

Ohlsson blev uppsagd när planerna gjordes upp inför tillkomsten av järnvägen. I sin kamp för att få behålla poststationen skrev kontraktsprosten för Västra Vemmenhög, boende i Tullstorp, bl a följande till poststyrelsen den 14 januari 1895, då något desinformerad om de blivande stationerna utmed järnvägen:

*"Då till min kunskap kommit att poststationen i Västra Vemmenhög med utgången av nästinstundande mars månad skall indragas för blivande poststationer i Stora Beddinge och Östra Vemmenhög å järnvägslinjen Klagstorp-Rydsgård, må det tillåtas mig att i egenskap av kontraktsprost i Vemmenhögs härad inlägga ett förord för bibehållande av poststationen i Västra Vemmenhög för såväl egen som många andras räkning. I nämnd egenskap får och avsänder jag nästan postdagligen tjänstebrev och ofta tjänsteförsändelser till värde av flera hundra kronor. Jag behöver därför daglig och säker post. Och sådant behov förefinnes jämväl och särskilt för det större sadelmakeriet i Västra Vemmenhög samt desutom för ägaren av Svenstorp och Lådby i hithörande annexförsamling, ävensom för Önnarp, vilka alla med indragning av poststationen i Västra Vemmenhög få 1/4 å 1/2 mil till avhämtning från närmaste station".*

Remissbehandlingen av prostens brev ledde inte till någon ändring av beslutet om poststationens indragning. I poststyrelsens cirkulär redovisades en del av förändringen så här:

### Postföring:

Indragen:

Postföringen med gående bud sex gånger i veckan, fram och åter, å linien *Skurup—Västra Vemmenhög* (244) indrages vid innevarande april månads utgång.

Ändrad:

Med indragning vid innevarande april månads utgång af nuvarande postföring med gående bud tre gånger i veckan, i hvardera riktningen, å linien *Charlottentund—Skifarp—Rydsgård* (242) skall från och med nästinstundande maj månads början dylik postföring underhållas å en linie *Charlottentund—Sjörup—Västra Nöbbelöv—Skifarp* (242) med tre turer i veckan från *Charlottentund* till *Skifarp* samt med tre turer i veckan, fram och åter, å sträckan *Sjörup—Skifarp*.

## Bedinge

I Bedinge blev stationsföreståndaren Axel Bylander ansvarig för postservicen, när en poststation öppnades den 1 maj 1895 i järnvägsstationen. Han fick 180 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete, ett belopp som höjdes till 240 kr från den 1 oktober 1896. Med 1902 års allmänna reglering av arvodena höjdes det till 300 kr.

Enligt anteckning i 1896 års "uppgift å poststationerna i Sverige" tog Per Nilsson Walldén över befattningen i Bedinge den 23 maj 1903, medan den dåvarande postinspektionens personalblad anger den 24 oktober 1900 för bytet. Walldén efterträddes den 15 januari 1915 av Axel Hansson Freij, som tidigare hade förestått poststationen i Toftög under sju år.

Den 1 juni 1918 skildes post och järnväg i Bedinge och i en särskild lokal ca 90 meter från järnvägsstationen fick Anna Freij, född Ekstedt, ta ansvar för samhällets postservice. Hon fick byta ut datumstämpel och sigill, då poststationsnamnet stavades med två d fr o m den 1 juni 1946.

Efter mer än 30 års tjänst avgick Anna Freij den 1 oktober 1949, då följd av Ruth Lilian Nilsson. En vikarie fick fullgöra hennes arbete under tiden april - juni 1954, då hon själv var tillförordnad föreståndare för den större poststationen i Röstånga. Med vunna meriter kunde hon framgångsrikt söka tjänsten som föreståndare för postexpeditionen i Degeberga och blev utnämnd där för tillämpning från den 1 juli 1955.

Nu uppehölls befattningen i Bedinge åter på vakans tills Gulli Viola Bjurström formellt utnämndes som ordinarie föreståndare från den 1 juli 1956. Under några veckor i augusti 1964 var poststationen tillfälligt indragen och med mars månads utgång 1965 drogs den in för gott. På nästa sida visas ett av postdirektionens personalblad för Bedinge.

1947-06-16-

## Beddingestrand

Med en kort avstickare landsvägsledes från det spår vi följer kommer vi till Beddingestrand. Där öppnades den 16 juni 1947 en poststation. Som ordinarie innehavare tillsattes från den 1 november 1947 Majken Barbro Elisabet Hansson. Poststationen följde samma öde som många andra under 1990-talet och lämnades på entreprenad till Gert-Åkes Livs vid Strandvägen. Därmed utökades den stora skaran av "post-i-butik".

Upphölls 13.1.15  
1902/15  
Poststationen i Bedinge

Öppnad den \_\_\_\_\_

på grund af Kungl. Generalpoststyrelsens beslut den \_\_\_\_\_

Flyttad \_\_\_\_\_

Föreståndare Per Nilsson Walldén

född den 13. mars 1868

tillträdde befattningen den 24 oktober 1900 enligt ~~beslut~~ <sup>23</sup> <sub>10</sub> <sup>03</sup> <sub>00</sub>

anställning eller sysselsättning utom postverket Stationsföreståndare

har fört förestått poststationen i \_\_\_\_\_ under \_\_\_\_\_

AFLÖNING	BELOPP			BELOPP			BELOPP		
	pr år	f. o. m. den	enligt beslut den	pr år	f. o. m. den	enligt beslut den	pr år	f. o. m. den	enligt beslut den
Arvode	<del>180</del>	<del>1/10</del>	<del>1/10</del>	600	1/15	2/15			
Biträdesanslag, fast	<del>240</del>			360					
Provisionsersättning		50	1/10	28	1/12	00			
Arvode och anslag utbetalas genom	det överordnade postkontoret.								
Frankoteckensförskott:	vanliga tjänste	150	Kr.				enligt beslut		
	tillhops	50	"				den	2/9 02	
		200	"						Kvitto inkom den 13/10 02

Öfriga anteckningar (inventering, längre tids tjänstledighet o. s. v.)

Öfverordnad postkontor:

Skurup



1887-09-29--1990-03-31

1893-08-01--1956-06-01

## Klagstorp

I Klagstorp möter "vår järnväg" en närmare åtta år äldre järnväg, nämligen den mellan Börringe och Östratorp (posthistorisk skrift 154). Där fanns sedan den 29 september 1887 en förenad post- och järnvägsstation med föreståndaren Jöns Landgren som ansvarig för postgöromålen. Han fick sitt ursprungliga årsarvode för själva postsyssslän höjt från 180 till 300 kr med 1896 års ingång.

Per Nilsson tog över i juni 1900. Han blev av med sitt postarbete med februari månads ingång 1920. Posttrafiken hade ökat så mycket, att det var svårt att förena göromålen. Poststationen flyttades till en lokal ca 250 meter från järnvägsstationen. Där blev Alma Ellida Kristina Lindqvist föreståndare. Hon hade haft motsvarande befattning i Åkeshög sedan april 1907 och kunde vid den poststationens indragning (posthistorisk skrift 226) glädja sig åt att postverket tog vara på hennes erfarenhet och kompetens. Det var för övrigt rätt vanligt på den tiden att postverket agerade socialt och sökte efter lämpligt ersättningsarbete åt överbliven personal vid omorganisationer.

Fr Lindqvists efterträdare blev i december 1943 Dagny Persson. Hon fick vara med om höjning av poststationen till postexpedition den 1 juli 1956. Den under 1970-talet omarbetade långsiktplanen för landsbygdens postanordningar pekade på indragning av postexpeditionen i Klagstorp. Innan det gick så långt hade ny terminologi medfört att postexpeditionen blev "lokalpostkontor" med förleden "lokal" struken vid 1986 års ingång.

Med mars månads utgång 1990 förverkligades planerna på indragning av postkontoret. Kort tid därefter började i större skala en sametablering mellan posten och lokala företag, i första hand butiker. Därigenom fick kunderna i Klagstorp den förbättringen att "Närpost" etablerades i Perssons Livs på Storgatan, om än med begränsad form för postservicen (se sid 13, sista stycket).

### Namnlikhet

Postdirektionen i Östra distriktet påpekade år 1925 för poststyrelsen förekommande felexpediering av post på grund av namnlikheten mellan poststationerna i Klagstorp och Klastorp i Sörmland. Det blev ingen ändring då, men med 1939 års stora namnrevision bytte den sistnämnda poststationen namn till Östra Vingåker på förslag av postmästaren i Katrineholm (posthistorisk skrift 19).

## Vallby

Vår färd västerut kommer efter Klagstorp in på en delsträcka som är en äldre järnväg än den som vi färdades på fram till Klagstorp. Det är delsträckan fram till Trelleborg. För denna fick företaget Trelleborg-Klagstorps järnväg koncession i december 1896. Den 10 km långa delsträckan Trelleborg-Södra Åby öppnades för allmän trafik den 17 oktober 1890, medan den 4 km korta stumpen mellan Södra Åby och Klagstorp öppnades två månader senare.

Det är på denna stump som vi återfinner Vallby. Där öppnades inte någon poststation i samband med tågstarten utan först nära tre år senare, nämligen den 1 augusti 1893. Enligt järnvägsbolagets besked till poststyrelsen den 1 juli 1893 antogs Walfrid Jeppa Eriksson till föreståndare, till en början utan arvode för postsysslan. Det var ett villkor från postverkets sida för att öppna poststation på så nära avstånd till Södra Åby, att intet postarvode skulle betalas.

Från den 1 augusti 1896 fick Eriksson emellertid ersättning för postsysslan med 180 kr om året. Han efterträddes i maj 1903 av Anders Nilsson. Årsarvodet för postsysslan höjdes i det sammanhanget till 240 kr som ett resultat av 1902 års allmänna reglering av arvoden till poststationsföreståndare vid enskilda järnvägar. Anders Nilsson efterträddes den 1 mars 1917 av kontorsbiträdet Axel Conrad Gerdman.

Det efter hand allt för täta postnätet blev i anslutning till modernisering av lantbrevbäringen nagelfaret. Som ett resultat av den rationalisering som då kunde genomföras drogs poststationen i Vallby in med maj månads utgång 1956, något som samordnades med nedläggningen av persontrafiken på järnvägen den 3 juni 1956.

1890-10-17--1966-12-31

## Södra Åby

Ändpunkten för den delsträcka av Trelleborg-Klagstorps järnväg, som öppnades för allmän trafik den 17 oktober 1890, var Södra Åby. Där öppnades en förenad post och järnvägsstation i samband med tågstarten. Dess förste föreståndare lär ha varit Paul Nyström (född 1865) med ett årsarvode inledningsvis på 180 kr för själva postsysslan. Detta höjdes med 1896 års ingång till 240 kr.



Anders Nilsson, som senare skulle bli föreståndare för grannpoststationen i Vallby, tog över ansvaret för Södra Åby poststation den 5 oktober 1898. Det förefaller som om han varit ansvarig för båda poststationerna samtidigt under en lång rad av år.

Störst var omsättningen i Södra Åby, där post och järnväg skildes åt den 1 november 1958. Till föreståndare för den ersättande lantpoststationen antogs då Ragnild Thulin, som tidigare hade varit föreståndare för poststationen i Gårdstånga. Hon fick uppleva indragningen av poststationen i Södra Åby med 1966 års utgång.

1893-04-01--1955-05-31

## Simlinge

I Simlinge öppnades en järnvägspoststation den 1 april 1893 med stationsföreståndaren Erik Theodor Ossman som ansvarig för postärendena. Ett villkor för att kundernas önskan om att en poststation skulle få öppnas i järnvägsstationen var att postverket inte skulle vidkännas några utgifter under de tre första åren.

En första ansökan om en poststation i Simlinge hade gjorts redan den 20 augusti, som framgår av faxsimile på vidstående sida. Den hade föregåtts av förhandlingar vid kommunalstämman i Simlinge den 14 augusti 1890. Vid föredragning i poststyrelsen blev den avslagen och bilagd det stora ärendet om järnvägens tillkomst, som då var under behandling i poststyrelsen. Handläggaren försåg brevet med den korta anteckningen "Avslås".

Jag har inte funnit någon dokumentation om på vad sätt Ossman fick ersättning för sitt bestyr utöver järnvägstjänsten, men i personalbladet anges i beloppskolumnen texten "utan ersättning från pvt". Från den 1 april 1896 var årsarvodet 180 kr för postsysslan, höjt till 240 kr efter 1899-1901 års allmänna reglering.

På grund av iråkad konkurs för Ossman öppenhölls befattningen i Simlinge på vakans under några månader 1901, men då det visade sig att det var fråga om en ärlig konkurs, kunde Ossman med hedern i behåll återvända till arbetet.

Han efterträddes den 1 december 1905 av Nils Andersson och andra tog vid efter honom, tills det alltmer utsträckta och effektiviserade lantbreväringnätet utan men för kunderna kunde ersätta poststationen från juni månads ingång 1955. Det var då ett år kvar tills persontrafiken upphörde på järnvägen.

*Avslås*

*Redan styrelsen för Trelleborg-Klagstorpens järnväg anlagt en station inom Simlinge socken, med bidrag från kommunen, och antagit stationsföreståndare, och enär underlättade kommunikationer äro af stort gagn för allmänheten, hvilket icke minst gäller med afseende på korrespondensen samt erhållande af tidningar, tidskrifter m. m. så har Simlinge kommun i kommunalstämman beslutat att ingå till Kongl. Generalpoststyrelsen med ansökan om erhållande af en poststation härstädes, så får undertecknad i kommunalstämmans vägnar värdigt anhålla det Kongl. Generalpoststyrelsen ville bevilja denna vår ansökan om erhållande af en poststation vid järnvägsstationen härstädes. Stämmans i ärendet färdiga protokoll bifogas.*

*Simlinge den 20 Augusti 1890*

*Anders Nilsson  
Stämmans ordförande*



1890-10-17--1956-06-02

## Gislöv

I Gislövs järnvägsstation öppnades en poststation med tågstarten den 17 oktober 1890. Ansvaret för postärendena vilade från 1895 eller möjligen tidigare på järnvägens stationsföreståndare Anders Göransson, inledningsvis med 180 kr i årsarvode. Efter 1899-1901 års allmänna reglering blev årsarvodet för postsysslan 300 kr.

Många järnvägspoststationer i det skånska nätet avvecklades relativt kort tid efter andra världskrigets slut. Den expanderande biltrafiken i förening med ökade befogenheter för lantbrevbärarna gjorde detta möjligt utan att postkunderna kom i kläm. I Gislöv inträffade denna förändring den 2 juni 1956. Den var tidsmässigt beroende av nedläggningen från och med följande dag av persontrafiken på "vår bana".

## Slutord

Vi har därmed nått ändstationen på vår tänkta färd, Trelleborg, där någon förening av expeditionell post- och järnvägstjänst inte förekom.

Jag skall emellertid avslutningsvis beröra ersättningsfrågan till järnvägsstationerna. Observanta läsare har förmodligen noterat att vid vissa av stationerna höjdes årsersättningen från 180 till 240 kr efter oväntat kort tid. Detta bottnar i poststyrelsens antydan vid skriftväxling med järnvägsbolaget. I ett brev den 9 april 1895 till styrelsen för Trelleborg-Rydsgårds järnvägsaktiebolag ställde poststyrelsen i utsikt en reglering av postarvodena till de blivande föreståndarna för trafikstationerna Bedinge, Toft hög, Skivarp och Tånebro. Vid startillfället bestämdes att 300 kr skulle utgå i Skivarp och 180 kr till de tre övriga här nämnda stationerna.

Efter fyra kvartals verksamhet meddelade postinspektionen statistik för frimärksåtgången under tiden juli 1895-juni 1896. Denna visade för

Skivarp	kr 1.092:91
Bedinge	802:25
Toft hög	1.156:74
Tånebro	524:76.

På postinspektionens begäran fastställde poststyrelsen därefter arvodet till Skivarp med 360 kr, till Toft hög med 300 kr och till de båda övriga med 240 kr vardera.

Avslutningsvis har jag funnit det intressant att återge ett klipp ur tidningen Ystads Allehanda den 14 maj 1981.

**Ibland överträffar den skånska verkligheten t o m Fritiof Nilsson Piratens fantasi. När den stora järnvägsruschen drabbade Skåne i slutet av 1800-talet drog sig den minst sagt driftige skånegreven Fredrik Posse inte för att olagligen låta bygga järnväg medan järnvägspersonalen sov! Enligt ryktet med hjälp av "sömnpill" i form av kontant erkänsla.**

Kuppen skildras av grevens dotter Amelie Posse vars berättelse ingår i Britt och Ingemar Thunanders nyutkomna bok om Skånska järnvägar och sockerbruk - "Stickspar till sockerbruket".

Posse anlätades som entreprenör av ett konsortium av sockerfabrikörer och järnvägsintressenter som ville ha järnväg mellan Klagstorp och Rydsgård på Trelleborg - Rydsgårdslinjen. Enligt uppgörelsen skulle banetappen vara klar för avsyning en viss dag. Om inte, skulle det utgå vite med 500 kr om dagen, en då betydande summa.

### TRAKASSERI

Rydsgårdsbanan skulle vid Klagstorp komma att korsa linjen Börringe-Östertorp. Sådana korsningar beredde i regel inga problem - man betalade för intrång. Pristillägget var emellertid denna gång svårloöst. Styrelsen för den befintliga banan var inte glad över konkurrensen om betodlarna och begärde en oskäligen hög ersättning - 15.000 kr. Det uppfattade Posse som trakasseri mot hans uppdragsgivare och byggde vidare - utan att slutföra förhandlingarna.

Så småningom nådde spåren nästan ända fram. Bara



*Greven Fredrik Posse lät olagligen bygga en järnväg - mitt i natten, när järnvägspersonalen sov. Då föddes banan mellan Rydsgård och Klagstorp.*

sammanbindningslänken saknades. En natt slog Posse till. Han hade förvissat sig om att det inte skulle komma något extratåg och posterat ut vakter med telegrafafförbindelser längs banan.

### KÖRDE SJÄLV LOKET

Arbetarna var på plats och så tyst som möjligt kopplades Posses järnvägsspår in över den gamla banan. Ett tågsätt

stod färdigt och när koppelningen var klar åntrade greven lokomotivet och körde själv det 26 vagnar långa tåget över till andra sidan.

Där sände han ut en vissling. Signalen väckte stationspersonalen som kom rusande men bara kunde konstatera faktum.

Det enda som återstod var att lägga tillbaka det tillfälligt upprivna spåret. Järnvägsbyggaren hade fullföljt uppdraget inom laga tid.

### FÄNGELSESTRAFF

Resultatet av kuppen blev att Posse åtalades och ställdes till svars i en uppmärksam rättegång. Han dömdes till tre månaders fängelse och tog sitt straff på Landskrona fästning trots att hans far, förre statsministern Arvid Posse, försökte förmå sonen att be om nåd. Ingen med namnet Posse hade suttit inne annat än i främmande krigsfångenskap, sade han.

När järnvägsgreven återvände till friheten hyllades han som en hjälte med blommor, äreport och champagnefest. I den deltog både landshövdingen och fängelsedirektören.

Tjänsteförrättande stins fick däremot löneavdrag för sin bristande kännedom om den ovanliga natttrafiken på hans station.