

Erik Lindgren

Om Posten vid järnvägen Ängelholm- Klippan

INNEHÅLL

	sid
Inledning	3
Munka-Ågård	7
Munka-Ljungby	8
Åsbo-Tostarp	10
Tossjö	12
Skälderhus	13
Åsbo-Össjö	14
Källna	16
Östra Ljungby	17
Rya	20
Gråmanstorp	20

Förord

Med detta lilla häfte berättar jag något om posten utmed en av de små skånska järnvägar, som växte fram omkring sekelskiftet 1900. För en järnväg mellan Östra Ljungby och Klippan lämnades koncession i september 1899 till Helsingborg-Hässleholms järnvägar, vilken överläts till Ängelholm - Östra Ljungby järnväg drygt tre år senare. Den 19 km långa sträckan mellan Ängelholm och Östra Ljungby öppnades för allmän trafik den 1 december 1904. När den söder därom byggda 8 km korta biten mellan Östra Ljungby och Klippan öppnades för allmän trafik den 1 maj 1907, kan man säga att den järnväg som berörs i denna skrift, Ängelholm-Klippans järnväg, var förverkligad.

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 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. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Ängelholm till Klippan. Vid ett par tillfällen görs avstickare till järnvägen närbelägna lantpoststationer.

Växjö i januari 1999

Erik Lindgren

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS
1904. CIRKULÄR. N^R LVIII.

83.

*Kungörelse,**angående dels öppnandet, dels indragning af poststationer.*

Innevarande dag, då järnvägslinjen Engelholm—Östra Ljungby för allmän trafik upplättes, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda linje belägna trafikstationerna *Munka-Ågård, Munka-Ljungby, Skälderhus, Åsbo-Össjö* och *Kellna* inom Kristianstads län.

Samtidigt indragas däremot de nuvarande, inom samma län belägna poststationerna *Munkaljungby* och *Åsbo Össjö*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 1 december 1904.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Victor Melander.

22.

*Kungörelse,**angående öppnandet af poststation i Gråmanstorp.*

Innevarande dag, då bansträckan *Östra Ljungby—Klippan* af järnvägs-linjen Engelholm—Klippan för allmän trafik upplättes, öppnas poststation vid den å nämnda bansträcka belägna trafikstationen *Gråmanstorp* inom Kristianstads län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 1 maj 1907.

På Generalpoststyrelsens vägnar,

H. A. KOLMODIN.

Föredragande.

E. BÆCKSTRÖM.

e. f.

*A. M. Hjorth.***Inledning**

Tillkomsten av bandelen Ängelholm - Klippan föregicks av en omfattande skriftväxling mellan järnvägsbolaget och poststyrelsen resp postinspektionen i Malmö, så som fallet var med de flesta sydsvenska järnvägar. Den förhållandevis långa tiden mellan koncession och trafikstart och de ganska självklara lösningarna av hur postnätet skulle organiseras torde ha bidragit till att det gick lätt att samordna tågstarten med starten för ny postorganisation.

Den föranledde bland annat uppsägning av två dittillsvarande lantpoststationers föreståndare, de i Munka-Ljungby och Åsbo-Össjö. Man kan säga att det rörde sig om flyttning av dessa poststationer till järnvägsstationerna, även om det står **indragning** av dem i cirkulärnotisen på vidstående sida. Postanstaltsförteckningen utökades vid detta tillfälle med tre helt nya namn, representerande järnvägspoststationerna Munka-Ågård, Skälderhus och Källna.

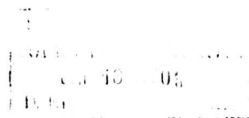
Men "flyttningen" innebar inte endast att poststationerna fick nya föreståndare, d v s järnvägsbefålet, utan också att postföringsnätet ändrades. Detta medförde sålunda ändring av kontrakten för berörda entreprenörer, något som också var en rutinsak med all den erfarenhet som fanns lagrad hos garvade postansvariga efter motparters fyra decenniers flitigt järnvägsbyggande.

När den återstående delen av järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 maj 1907, tillkom en helt ny järnvägspoststation, den i Gråmanstorp. Detta kungjordes i poststyrelsens cirkulär på sätt som också framgår på sidan härintill, undre reproduktionen. Det var ändå länge ovisst, när den sist banstumpen på blott 8 km skulle öppnas. Den 11 december 1906 redovisade tf postinspektör Olof Thormark ärendet till poststyrelsen med förmodandet att "*järnvägssträckan Östra Ljungby - Klippan, tillhörig Ängelholm - Östra Ljungby järnvägsaktiebolag, torde komma att öppnas för allmän trafik i slutet av innevarande eller början av nästa år*". Tidsöverdraget blev såldes ca fyra månader.

I redovisningen föreslog postinspektören inrättande av järnvägs-poststationen Gråmanstorp på blott 2,6 km avstånd från Klippan med indragning av lantbrevbäringen på linjen Klippan -Rösa.

För den sistnämnda åtgärden behövdes inte någon formell uppsägning av lantbrevbäraren, kyrkovärden Magnus Andersson i Gråmanstorp. I hans kontrakt av den 30 september 1904 fanns nämligen en passus om att det skulle upphöra "vid den tidpunkt då, i följd av järnvägsanläggning antingen å själva postlinjen eller i dess närhet, tillfälle beredes att få ifrågavarande post, vare sig i sin helhet eller till mindre väglängd, å för allmän trafik öppnad järnväg befordrad". Den faran måste Magnus Andersson ha varit medveten om, när han skrev på sitt kontrakt blott ett drygt år tidigare. Järnvägen var ju redan under byggnad. Han önskade emellertid själv avgå redan den 1 april 1907.

Beträffande skötseln av den blivande järnvägspoststationen fanns ett år tidigare besked från järnvägsbolaget, vilket jag återger nedan i starkt förminskat faksimile.



Styrelsen för Engelholm-Östra Ljungby Järnvägsaktiebolag kommer att tillförbinda blifvande föreståndare för stationerna vid Klippan-Östra Ljungby Järnväg att med de skyldigheter, som i allmänhet åligga poststationsföreståndare, handhafva post- och postsparbanksförordning mot åtnjutande af arfvoden, som af Kungl. Generalpoststyrelsen bestämmas.

Bolaget förbehåller sig att 1 år efter uppsägning få ändra detta åtagande.

Engelholm den 6 November 1905.

Styrelsen
för Engelholm-Östra Ljungby Jernvägs Aktiebolag

På grund av järnvägsbolagets tillskrift att det förbehöll sig "att 1 år efter uppsägning få ändra detta åtagande" vill jag här nämna, att det var en möjlighet som bolaget tog vara på, dock inte så tidigt. Uppsägningen gjordes inte förrän 1928, men då för alla stationer.

Uppsägningen som gällde för tillämpning från den 1 oktober 1928, fick inte till följd att poststationerna måste flyttas från järnvägsstationerna i det sammanhanget. Det blev, vad som kom att kallas, en *pro forma* skilsmässa (diarienummer pdir SD 638/28). Före den hade man tillämpat det generella systemet som innebar att föreståndarna var i järnvägsbolagets tjänst och ansvar även vid fullgörandet av postgöromålen. Avlöningen för postsyslarna bakades då in i och betalades ut samtidigt med järnvägslönen. Mellan postverket och bolaget gjordes en särskild avräkning.

Efter *pro forma* skilsmässan blev järnvägsstationens föreståndare i postverkets tjänst i vad gäller postsyslorna. Med dem tecknades var och en ett personligt avtal och deras lön för postarbetet betalades ut direkt av postverket och detta fick betala lokalhyra. Detta system var inte unikt för Ängelholm - Klippans järnväg, som företaget kallades från och med maj 1907, när den sista delsträckan öppnades för allmän trafik, utan det förekom på åtskilliga andra håll, varom jag berättat i tidigare posthistoriska skrifter. Stationerna på Ängelholm-Klippans järnväg återförenades med post 1 juli 1942.

Det dröjde alltså c:a fyra månader "över tiden", innan järnvägen öppnades på den sista delsträckan, men den 17 april 1907 kunde postinspektionen sända det meddelande till poststyrelsens trafikbyråchef, som återges nedan. Den däri omnämnda avsyningen av järnvägen stötte inte på patrull, som man säger ibland, utan allt blev klart och den nya postorganisationen kunde träda i kraft den 1 maj 1907. Med början på sid 7 berättas något om var och en av berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd från Ängelholm till Klippan.

Meddelande

från Postinspektören i Södra Postdistriktet

till Huvud Trafikbyråchefen i Kungl. Generalpoststyrelsen.

(Svar å Edert bref af d. / 190....)

Malmö den 17. 4. 1907.

Den nya järnvägsträckan Östra Ljungby - Klippan
afses den 25 dennes och vederbörande taga för sig
att dessa båda öppna för trafik den 1 maj.
Postbefordringen däri finnes uttagen i det nu
afgifna sammanförslaget. Godkänt
Vidare skall meddelas, så snart besked erhålles.
Värdsamast,
Knut Öberg



Redan 1875 års post- och järnvägskarta visar en god tillväxt av det skånska järnvägsnätet (de kraftiga heldragna linjerna). Med streckade linjer, på sätt som vi i dagens kartor ofta ser befintliga järnvägslinjer, angavs på den tiden planerade järnvägar, här således bl a Ångelholm - Åstorp - Landskrona. Mellan Ångelholm och Klippan (då med namnet Åby) fanns postföring landsvägsledes med fortsättning från Åby till södra stambanan vid Höör.

1904-12-01-1940-12-31

Munkaågård

"Vår järnväg" utgick från Ångelholm rakt österut för att så småningom svänga av mot söder. Den första anhalten var Munka-Ågård, från starten stavat med två ord, sammanbundna med bindestreck och senare på sätt som rubriken anger.

Järnvägspersonalen fick ta ansvar för postservicen, här banmästaren Håkan Nilsson. Det var sent på året, eller den 1 december 1904, som banan öppnades för allmän trafik. 1904 års post- och järnvägskarta var då redan tryckt. I det urklipp som återges nedan, finner vi järnvägen inritad i sin helhet, men helt naturligt utan angivande av andra stationer än Östra Ljungby i skärningspunkten med Skåne-Smålands järnväg. Hur postorganisationen skulle bli vid tågstarten var ju inte känt, när kartan trycktes.

Josua Amandus Komstedt, som länge hade hand om poststationen i Gråmanstorp, tjänstgjorde under en tid i Munka-Ågård.

Håkan Nilsson fick från den 1 oktober 1928 ett personligt avtal med postverket enligt metoden för "proforma-skilsmässa", varom berättas på sid 5. Han förflyttades till Källna den 21 januari 1929 och följdes då i Munkaågård av stationsföreståndaren Jacob Steen. Järnvägspoststationen Munkaågård utnyttjades föga och drogs in redan med 1940 års utgång, drygt tolv år före nedläggningen av trafiken på banan (diarienummer 1 b 3623/40).





1874-01-01-
Namn Ängelholm 4 1973-05-01-1988-03-31

Munkaljungby

Som framgår av inledningsavsnittet och av illustrationen på sid 2, blev poststationen Munkaljungby indragen i samband med tågstarten den 1 februari 1904. Vad som hände i verkligheten var, att dåvarande föreståndaren för lantpoststationen med detta namn fick lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationens föreståndare. Denne övertog därmed ansvaret för poststationen.

Det fanns en lantpoststation i Munkaljungby ända sedan 1874 års ingång. Denna hade öppnats som ett resultat av kronobrevbäringsreformen, vars införande påbörjade i visa delar av Skåne med 1874 års ingång. Då skulle enligt poststyrelsens brev den 30 oktober 1873 till länsstyrelsen i Kristianstad öppnas poststationer i Östra Ljungby gästgivaregård, vid Össjö gård, vid Munka Ljungby kyrka, Vid Gånarp med namnet Tostarp och vid Rössjöholm med namnet Tossjö. Därutöver öppnades också med 1874 års ingång i Norra och Södra Åsbo samt Bjäre härader 24 poststationer, inom Östra och Västra Göinge härader 27 poststationer, inom Gårds och Albo härader 23 poststationer, samt inom Ingelstads och Järrestads härader, 22 poststationer.

Det var alltså ett försvarligt antal nya poststationer och många nya postlinjer som berördes i poststyrelsens beslut, två månader före detsammans genomförande. Därav är det bara sex som berörs i denna skrift, utöver dem som öppnades senare på grund av järnvägens tillkomst.

Munkaljungby var således en av de många "konobrevbäringspoststationerna" vid starten för denna omfattande reform. Till föreståndare antogs handlanden J P Hjorth med 250 kr i årsarvode. Han efterträddes efter kort tid av skräddaremästaren N A Johansson. Med ett till 225 kr sänkt årsarvode övertog lärarinnan Alma Persson Ljungström poststationen den 1 juli 1895, följd den 1 oktober 1898 av handlanden Sven Jönsson. Denne lämnade redan den 1 november 1898 över poststationen till landstingsmannen Karl Oskar Hansson. Denne efterträddes den 1 juli 1904 av Nelly Paulsson, men hon fick redan den 1 december samma år lämna ifrån sig datumstämpel, sigill, försändelseetiketter m m.

Det var Karl Bernhard Nicolaus Sjöström, som fick ta emot dessa inventarier på järnvägsstationen i samband med tågstarten. Han var då 28 år gammal och kom långväga ifrån. I närmare fem år hade han varit föreståndare för poststationen i Jugansbo i Västmanland, d v s sedan denna inrättades den 28 december 1899 vid den då öppnade sista delen av Sala-Gysinge-Gävle järnväg (posthistorisk skrift 290). Sjöström fick liksom hans kolleger vid samma järnväg teckna ett personligt avtal med postverket att gälla från den 1 oktober 1928 på grund av genomförd proforma-skilsmässa enligt på sid 5 redovisat system. När han avgick med 1933 års utgång, var i följd därav även hans efterträdare, stationsföreståndaren Mauritz Justinus Helmér, anställd med två olika avtal tills hans anställning vid järnvägen upphörde med april månads utgång 1934.

Därefter var postverket hans ende arbetsgivare och den blott 56 år gamle mannen antecknades i personalkortet som "f d stationsföreståndare". Poststationen var kvar i stationshuset till och med 1943 men flyttades vid årsskiftet till en av postverket hyrd lokal ca 150 m från järnvägsstationen.

Den 1 mars 1947 höjdes poststationen till postexpedition och Hjelmér, som nu gick på sitt 69:e levnadsår, hade inte den formella kompetensen för befattningen som chef och var dessutom överårig för konstitutionell statstjänst. Bland hans efterträdare med den postala titeln stationsmästare fanns med fast placering i Munkaljungby vid 1950 års ingång Oscar Vilhelm Nilsson. Han fick uppleva centralbyråkraternas jakt på ortnamn i dess strävan att minska antalet adressenheter trots infört postnummersystem.

Därför ändrades postexpeditionens namn till **Ängelholm 4** med maj månads ingång 1973. Andra förändringar under samma årtionde var att postexpeditionen började kallas lokalpostkontor 1977 och med återigen ändrad terminologi blott postkontor från 1986 års ingång. Kort tid efter denna termförändring hade Munka-Ljungby-borna upplevt ett s k pilotfall i hembygdsrörelsens seger över postens centralbyråkrater. Detta gick till så, att (om man kan sätta full tilltro till uppgiften i nr 1/88 av personalbladet för Helsingborgs postområde), att Munka-Ljungby var den första ort i Sverige som återfick sitt namn och eget postnummer.

Med 1990-talets allt mindre utnyttjande av de tjänster som Posten AB bestod, blev det billigare för detta aktiebolag att lämna postkontoret på entreprenad. Det blev därigenom s k "post-i-butik" i MD-hallen på Östra Järnväggsgatan 26. På nästa sida börjar vi två avstickare nordväst resp nordost ut från vår tänkta järnvägsfärd och besöker landsvägsledes två lantpoststationer.

Asbo-Tostarp

1874-01-01--1879-03-31

Över Munka-Ljungby expedierades under en tid posten till två lantpoststationer, båda öppnade med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen och indragna långt före järnvägens tillkomst. Den ena var Asbo-Tostarp.

Enligt poststyrelsens brev den 30 oktober 1873 till länsstyrelsen i Kristianstad skulle en ny gångpost "tillvägabringas" från 1874 års ingång "emellan Munkaljungby kyrka och Gånarp, vid vilket senare ställe poststation, benämnd *Tostarp*, inrättas".

I poststyrelsens brev till länsstyrelsen den 11 december 1873 benämns den nya poststationen Asbo Tostarp (ej hopskrivet) och handlanden N P Persson anges som föreståndare. Han fick 200 kr i årsarvode, vilket förefaller ha varit väl tilltaget för det lilla arbete han måste betunga sig i affären.

I samband med utredning av lantbrevbäringsreformen avgav kronolänsmannen i Ängelholm den 1 april 1878 ett sex foliosidor långt yttrande med sina synpunkter på omorganisationen. Detta baserades bl a på protokoll från berörda socknars kommunalstämmor, varifrån länsstyrelsen hade infordrat besked om vilka personer som utsetts till s k kommunombud. Deras uppgift var att förmedla post mellan lantbrevbäraren och de adressater eller brevavsändare som denne inte kunde komma i kontakt med under brevbringsturen.

I sitt yttrande, ställt till kronofogden, häradshövdingen J S Bruzelius, anger länsmannen jordägaren Per Person såsom utsedd till kommunombud. Om dessa ombud skrev han att alla "äro boende invid de redan utstakade postlinjerna och anses fullt lämpliga och vederhäftiga för deras möjliga åligganden. Vad angår platsernas belägenhet i och för försändelsers avlämnande och mottagande till och från ecclesiastike- och administrativa tjänstemäns och avståndet får jag meddela: - - - 9) att kronofjärdingsmannen inom Tostarp bor omkring 300 fot från häradsvägen Munka Ljungby-Margretetorp och 0.5 mil från Munka-Ljungby poststation".

Det var viktigt att den tidigare kronoposten, i stort sett tjänstebrev, inte kom i kläm vid den nya organisationen. Därför ansågs citerade uppgifter vara viktiga. Handlanden Persson fick finna sig i att bli uppsagd från sin befattning som föreståndare för poststationen Asbo-Tostarp, som drogs in med mars månads utgång 1879.

Postmästare Claes Bergensträhle i Ängelholm hade haft en hel del bekymmer med organisation av lantbrevbäringen. Den genomfördes delvis "över hans huvud" som man säger ibland, och han måste i stort sett acceptera de förslag som kronobetjäningen hade lämnat och via länsstyrelsen prövats av poststyrelsen för beslut.

I Asbo-Tostarp var det inte poststationsföreståndaren som utsågs till kommunombud för kontakten med lantbrevbäraren utan Per Pålsson.

Till lantbrevbärare antogs Karl Johannesson i Toarp. Han gick turen två dagar i veckan och fick 90 öre för varje tur fram och åter mellan Munka-Ljungby och Tostarp. Det tidigare kontraktet om postföring mellan Munka-Ljungby och Tostarp, tecknat med Carl Persson i Munka-Ljungby, upphörde således.

Systemet med kommunombud avvecklades efter hand. Men på lång sikt blev behovet av en fast postanordning alltmer kännbart i Tostarp. Den 15 februari 1939 inrättades ett postombud med lantbrevbäraren Hartvig Georg Nilsson som ansvarig. Han lämnade över till Bertha Elisabet Nilsson i september 1949. Med den stora utbyggnad av lantbrevbäringsnätet som kunde göras efter andra världskrigets slut visade sig postombudet så småningom överflödigt. Nästan alla fick direktkontakt med lantbrevbäraren och med 1965 års utgång avvecklades postombudet. Dess namn hade varit Tostarps by och i dess datumstämpel fanns gravyren MUNKALJUNGBY POB 1.

Lärkeröd

I anslutning till postombudet i Tostarp bör jag inte förbigå ett annat postombud under Munkaljungby med namnet Lärkeröd. Det öppnades den 1 juli 1946 (diarienummer 1 b 1067/46 - SD 1202). För dess skötsel ansvarade Maj Inga Britta Jansson. Posten kom dit via en lantbrevbäringslinje från Munkaljungby och distribuerades inte bara genom att adressaterna fick hämta den hos postombudet. Två s k löspostlinjer inrättades nämligen också från postombudet.

Detta var en otidsenlig anordning och från 1963 års ingång slogs de båda linjerna tillsammans till en lantbrevbäringslinje med utgång från Munkaljungby. Till den linjen anslöts också hushållen närmast postombudet, vilket därigenom kunde dras in samtidigt.



1874-01-01–1879-03-31

Tossjö

Jag kan inte heller förbigå poststationen med namnet Tossjö, även om den inte fanns när järnvägen byggdes. Den öppnades med 1874 års ingång. Då genomfördes poststyrelsens beslut, baserat på ett förslag av länsstyrelsen i Kristianstads län, att en post skulle *"tillvägabringas mellan Munka Ljungby och Rössjöholm, med poststation vid sistnämnda ställe under benämning Tossjö"*. Skogsforstern J P Ehlers blev föreståndare med 200 kr i årsarvode.

Poststationen utnyttjades föga och postmästaren i Ängelholm anmälde den 28 januari 1876 till poststyrelsen, att den enda större postkunden, Rössjöholms gård, använde en postväska med postkontoret i Ängelholm för sin postutväxling.

Det dröjde ändå med indragning av poststationen tills lantbrevbäring kunde organiseras. J P Ehlers valdes, till skillnad från kollegan i Tostarp, till kommunombud för kontakten med lantbrevbäraren, som dessutom skulle betjäna kronofjärdingsmannen Anders Nilsson i Röglå. Ur häradsförordningen J S Bruzelius på sid 10 delvis citerade brev har jag här funnit det vara intressant att också göra följande utdrag:

"11) att kronofjärdingsmannen inom Tossjö socken bor invid häradsvägen Össjö - Tossjö och omkring 1 mils väg från Munka-Ljungby poststation". Kronolänsmannen var också noga med att lämna vissa andra uppgifter, även med underlag för erforderliga tidtabeller för lantbrevbäringen inom området. Han skrev bl a:

"I avseende på tiderna då lantbrevbärare anses böra från vederbörande fasta postanstalter avfärdas tager jag mig frihet föreslå att så bör ske varje onsdag och lördags förmiddagar från Ängelholms kungl. postkontor kl 11 fm till Munka-Ljungby poststation och samma dagar kl 1 på dagen från Munka-Ljungby poststation till Tostarp, Tossjö och Össjö".

Poststationen drogs in med mars månads utgång 1879, varefter färgaren Lars Oscar Kullberg i Munka Ljungby i egenskap av lantbrevbärare svarade för områdets direkta postservice. Han gick två gånger i veckan mellan Munka-Ljungby och Tossjö med en ersättning av kr 1:95 per tur. Han efterträddes efter två år av ladufogden Olof Andersson i Tossjö, som fick ersättning efter en annan grund, nämligen med 150 kr per år som lön i ett för allt.

Skälderhus

Med tågstarten den 1 december 1904 öppnades en järnvägspoststation i Skälderhus Till föreståndare antogs Mauritz Justinus Hjelmér Han blev "gammal i gården" och fick vara med om den förut omnämnda proforma-skilsmässan den 1 oktober 1928. Då fick han ett separat kontrakt med postverket om att sköta poststationen i järnvägsstationen och järnvägsbolaget tog ut särskild hyra från postverket. Detta förhållande följde hans efterträdare den 1 maj 1934, stationsföreståndaren Karl Emil Björklund.

Björklund fick uppleva återförening mellan post och järnväg vid halvårsskiftet 1942, då "proforma-skilsmässa" avvecklades (diarienummer Gps 1 b 114/42, SD 598/42). Han avled i mars 1944 och efter en tids vakans övertog platsvakten Jakob Steén formellt ansvaret för järnvägspoststationen i Skälderhus. Han hade under åren 1919-1940 haft motsvarande syssla i Munkaågård och sedan september 1940 i Gråmanstorp.

Stationskarlen Ture Sigvard Jannesson tog över ansvaret för järnvägspoststationen i Skälderhus den 1 december 1950 och fick uppleva poststationens indragning den 9 juni 1953 i anslutning till att trafiken på järnvägen lades ned. Spåret låg kvar och under en tid upprätthölls godstrafik.

Kunderna i Skälderhus blev inte helt utan postservice genom att järnvägspoststationen lades ned. Ett postombud blev deras ersättning (diarienummer Gps Dt 179/53). Det avgav sina redovisningar till posten i Munkaljungby och fanns kvar till januari månads utgång 1965. Därefter kunde det enda berörda hushållet anslutas till lantbrevbäringen från Munkaljungby.

Handlanden Sture Nilsson var ansvarig för postombudet till och med den 22 februari 1956. Efter den då uppkomna vakansen svarade Erik Lundblad för verksamheten hela tiden till postombudets indragning. Postmästaren anförde i sin inspektionsrapport den 7 augusti 1958 att *"postombudet fungerar huvudsakligen som inlämningsställe. Utlämning förekommer endast till ett hushåll i samma fastighet som postombudet"*.

Namn Össjö 1874-01-01–1875-12-31
 Namn Åsbo-Össjö 1876-01-01–1879-03-31
 och 1882-04-01–1921-08-31
 samt 1939-05-15–1968-05-11
 Namn Össjögård 1921-08-31–1939-05-14

Åsbo-Össjö

Som framgår av inledningen på sid 3 och reproduktionen på sid 2 av poststyrelsens cirkulär, drogs poststationen Åsbo Össjö in samtidigt som en poststation med samma namn öppnades den 1 december 1904. Det var i praktiken en flyttning av poststationens inventarier till järnvägsstationen i Åsbo-Össjö och byte av föreståndare.

Låt oss gå tillbaka till lantpoststationens ursprung. Den öppnades enligt poststyrelsens brev till länsstyrelsen i Kristianstad den 30 oktober 1873 vid Össjö gård och fick då socknens namn Össjö. Där passerade postlinjen mellan Ängelholm och Åby (Klippan).

Inspektör C N Clemensson antogs till föreståndare. Redan från 1876 års ingång fick han byta ut sigill och datumstämpel, eftersom poststationens namn då ändrades till Åsbo-Össjö "för att förekomma förväxling mellan postanstalter med likljudande namn". Så motiverades ändringen i poststyrelsens cirkulär som samtidigt gav information om många andra namnändringar.

I posthistorisk skrift 86 lämnas fler detaljupplysningar om poststationen. Jag inskränker mig här till att här nämna att den hann byta föreståndare en gång innan den ersattes med lantbrevbäring med april månads ingång 1879. Efter exakt tre år blev den återinrättad, då med handlanden Josef Norlin som föreståndare, till en början utan arvode från postverket, senare med det obetydliga beloppet av 50 kr om året. Handlanden Oscar Magnus Hallbeck tog över i maj 1890 och fick från oktober 1903 sitt årsarvode höjt till 150 kr.

Detta fick han glädje av under drygt ett år, men den 1 december 1904 lämnade han över vissa inventarier till järnvägens föreståndare Peter August Andersson. Denne fick från tågstarten 240 kr i årsarvode för själva postsysslan, vilket höjdes till 360 kr den 1 juli 1906 och till 480 kr genom 1914 års allmänna reglering. I detta sammanhang tillkom dessutom 300 kr i biträdesarvode.

Andersson, som hade varit föreståndare för poststationen i Axhult under närmare två år, innan han tillträdde i Åsbo-Össjö, fick byta ut datumstämpel och sigill den 1 september 1921, då poststationens namn ändrades till Össjögård. Sju år senare skildes post och järnväg pro forma från och med oktober månads ingång 1928.

Andersson fick teckna ett privat avtal med postverket att förestå lantpoststationen. Denna fanns kvar i stationshuset till november månads slut 1940 men flyttades därefter till en lokal ca 100 meter från järnvägsstationen. SJ övertog från det privata bolaget trafiken på järnvägen med juli månads ingång 1940.

Dessförinnan hade poststationens namn ändrats ännu en gång. Som ovan nämnts var namnet Össjögård från den 1 september 1921. Den knappt två decennier senare genomförda ortnamnsrevisionen strävade efter att post-, tele- och järnvägsstationer på en och samma ort skulle ha samma namn. Denna målsättning nåddes inte fullständigt men skulle efter vederbörlig remissomgång genomföras till tidtabellskiftet på våren 1939.

Postmästaren i Ängelholm anförde bl a följande i sitt remissvar den 23 juni 1938: "Det har alltid ansetts som en oförlighet att järnvägsstationen hetat Åsbo-Össjö, men poststationen, som är inrymd i järnvägsstationen, Össjögård." På såväl postmästarens som postdirektionens tillstyrkan genomfördes namnändringen och poststationen fick heta Åsbo-Össjö från och med den 15 maj 1939.

Andersson blev kvar som föreståndare för poststationen till hög ålder även efter nedläggning av tågtrafiken den 9 juni 1953. Han avled den 28 november 1962 i sitt 87:e levnadsår. Som vikarie antogs Ingeborg Larsson, vilken hade vikarierat för Andersson sedan oktober månads början 1962. En undersökning om möjlig indragning av poststationen försenades. Projektet genomfördes från och med den 12 maj 1968 i anslutning till att postverket övergick till en ny transport- och sorteringsorganisation.

Källna

1904-12-01-1953-06-09

Det var järnvägen som gjorde det möjligt för Källna-borna att få en egen poststation. De hade gjort ett försök mer än tre år tidigare. Vid den ordinarie kommunalstämman i Källna den 26 mars 1901 fick ordföranden Per Andersson i Öja uppdraget att hos poststyrelsen begära att få en poststation.

Postinspektör Victor Melander föreslog i sitt remissyttrande den 17 september 1901, att lantbrevbäring skulle inrättas med fyra turer i veckan från Östra Ljungby. Poststyrelsen biföll och förre fjärdingsmannen Ola Andersson i Bolestad antogs till lantbrevbärare med en ersättning av 85 öre per tur.

Med tågtrafikens start den 1 december 1904 fick Källna fast betjäning genom att en förenad poststation öppnades. Anders Pålsson Bladh blev ansvarig för dess skötsel. Han hade varit föreståndare för poststationen i Kärraboda under drygt tre år (posthistorisk skrift 172).

Med poststationen kvar i järnvägens byggnad skildes post och järnväg pro forma den 1 oktober 1928. Det märkte inte kunderna något av, eftersom betjäningen var densamma. Pålsson Bladh fick ett separat kontrakt med poststyrelsen i stället för det tidigare gällande kollektivavtalet, men han behövde inte vara med om den speciella anordningen så länge. I januari 1929 tog nämligen Håkan Nilsson över den "icke förenade järnvägspoststationen". Han fick vara med om att proformaskilsmässan hävdes den 1 juli 1942, ett par år efter att SJ hade övertagit trafiken från det privata bolaget.

Den 1 oktober 1942 tog platsvakten Eva Aurora Nellsjö över ansvaret för poststationen och fick knappt elva år senare uppleva poststationens indragning den 9 juni 1953 i anslutning till att tågtrafiken upphörde. Hon blev förflyttad till poststationen i Skånes Värsjö.

Östra Ljungby

Vid nästa uppehåll på vår tänkta färd mot söder korsar vi i Östra Ljungby den redan befintliga Skåne-Smålands Järnväg (SSJ). Denna hade öppnats på delsträckan mellan Kärreberga och Markaryd den 15 januari 1894.

Långt tidigare hade det funnits en poststation i Östra Ljungby. Därom vill jag i likhet med vad jag gjort beträffande övriga äldre poststationer inom järnvägens närområde lämna några uppgifter. Utmed landsvägspostlinjen mellan Klippan (Åby) och Ängelholm öppnades vid 1874 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen en poststation vid Östra Ljungby gästgivaregård. Den var föga lönsam och drogs in med utgången av juni 1877, detta trots att landskansliet i Kristianstad var emot ändringen. Dess motstånd bottnade i att kronofogden J Bruzelius avstyrkte poststationens indragning med bl a dessa ord:

"Nu ser det ut som om det vore vederbörandes mening att indraga alla de nyinrättade poststationer, som ej lämna staten vinst, utan ringaste avseende därpå att poststationen tillkommit i ersättning för den borttagna kronobrevbärningen, ty det antydda fria gagnandet av lösväska ersätter ingalunda fördelen av poststation".

Mera detaljer kring den period då det fanns en lantpoststation i Östra Ljungby, har jag lämnat i posthistorisk skrift 162, Posthistoria från Klippans kommun. Här ägnar jag utrymmet åt järnvägsepoken.

Efter en lång kamp lyckades man äntligen få lantpoststationen återöppnad den 1 februari 1891, varvid postutväxlingen ägde rum genom postlinjen mellan Ljungby och Klippan. Handlanden J Norlin, som då blev föreståndare, fick finna sig i att lämna ifrån sig postsysslan den 1 mars 1894, då poststationen flyttades till järnvägsstationen sex veckor efter att järnvägen hade tagits i bruk för allmän trafik.

Stationsföreståndaren Olof Svensson fick ansvara för postserVICEN, något som han tidigare lärt sig vid poststationen i Skallinge. Han blev kvar i Östra Ljungby till 63 års ålder och avlöstes den 20 december 1922 av Nils Werner. Denne efterträddes den 1 juli 1927 av Ola Cappelin, som hade varit föreståndare för poststationen i Hamneda sedan tågstarten 1899 på delsträckan Strömsnäsbruk-Värnamo av Skåne-Smålands järnväg.

Den sistnämnda järnvägen ägnades uppmärksamhet av Ola Cappelin genom en år 1906 tryckt bok med titeln "*Med Skåne-Smålands järnväg, En järnvägsbeskrifning och resehandbok*".

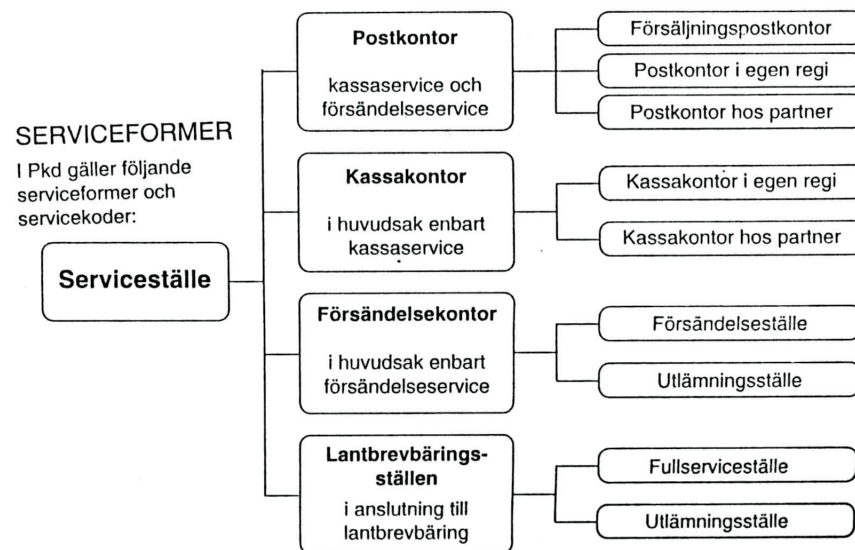
Jag fångslades av boken när jag arbetade med manuskriptet till "Kommunikation i gränsbygd" (posthistorisk skrift 2) och återgav där brottstycken av Cappelins iakttagelser genom ett särskilt kapitel.

Efter Cappelin, som flyttade till Österlen, ansvarade följande järnvägsmän för posten i Östra Ljungby tills den skildes från järnvägen den 1 januari 1974: John Natanael Forssell (1931-1945), John Oscar Johansson (1945-1949), Nils Erik Pettersson (1949-1953), Carl Gustaf Hadar Örtgren (1953-1961), Folke Lennart Ekberg (1961-1968) och Karl Gustaf Nilsson (1969-1973).

Vid skilsmässan från järnvägen blev poststationen statushöjd till postexpedition. Med postens nya vokabulär blev postexpeditionen lokalpostkontor 1977 och från 1986 togs prefixet lokal bort. Postmästare Käthe Saynor fick i Östra Ljungby ta över ansvaret för service till närmare 400 hushåll.

Vad som skulle hända med postkontoret i 1990-talets föränderliga postvärld var okänt ett stycke in på 1990-talet, men inte oväntat fann Posten AB efter bolagsbildningen inte heller posten i Östra Ljungby lönsam. Den lämnades på entreprenad och ingick därefter i gruppen "Post-i-butik" enligt avtal med Jastigs Service AB.

I "*Guide för post-och samhällshistoria*" (posthistorisk skrift 200) har jag bl a redovisat postens terminologi alltsedan 1850-talet och visat hur ett antal beteckningar för postanstalter av olika slag och storlek förändrats genom tiderna, tills man beslöt att från 1986 års ingång skulle alla fasta postanstalter med kundbetjäning kallas postkontor. Nu har det krånglat till sig igen. De postanordningar, som ingår i begreppet **Serviceställen**, delas upp i fyra huvudgrupper, som i sin tur har egna undergrupper. Det ställer sig svårt att redovisa detta verbalt och jag har för den skull valt att på vidstående sida återge berörd text ur publikationen "*Meddelande Minnespoststämplat*", utgåva 1998:16".



Här följer en verbal beskrivning av ovanstående bild, med kommentarer:

Postkontor = serviceställe med både kassaservice och försändelservice

Kassakontor = serviceställe med i huvudsak enbart kassaservice

Försändelsekontor = serviceställe med i huvudsak enbart försändelservice

Lantbrevbäringsställe = serviceställe i anslutning till lantbrevbäring

Postkontoren är uppdelade i

- försäljningspostkontor
- postkontor i egen regi
- postkontor hos partner

Med egen regi avses Postens regi och Postens personal. Till postkontor i egen regi hör således förutom "vanliga" postkontor också postkontor som drivs av Brevs personal samt olika sametableringar, som vi tidigare kallade postkontor i butik. Försäljningspostkontoren är naturligtvis också postkontor i egen regi. Postkontor hos partner är det vi tidigare kallade Post i Butik.

Kassakontoren är uppdelade i

- kassakontor i egen regi
- kassakontor hos partner.

Försändelsekontoren är uppdelade i

- försändelseställen
- utlämningsställen.

Försändelsekontor motsvarar det vi tidigare kallade Närpost. Försändelseställe motsvarar Närpost med både in- och utlämning. Utlämningsställe motsvarar Närpost med enbart utlämning.

Lantbrevbäringsställen är uppdelade i

- fullserviceställen
- utlämningsställen.

Fullserviceställen är serviceställen där lantbrevbäraren gör uppehåll och ger kunderna stationär service under viss tid. Utlämningsställen är serviceställen som lämnar ut försändelser som ej kunnat lämnas ut under lantbrevbärarens tur.

1874-01-01--1878-12-31

Rya

Östra Ljungby var tidigare en knutpunkt för landsvägspostföringen. Där mötte före järnvägsepoken landsvägspostlinjen mellan Ängelholm och Åby (Klippan) den längre landsvägspostlinjen till Ljungby. Utmed den betjänades flera poststationer, av vilka jag här väljer att kort beröra den första, nämligen den med namnet Rya.

Det finns inte många handlingar om den i Postens centralarkiv. Det lilla jag har lyckats leta fram från min avlägsna utgångspunkt visar att poststationen öppnades med 1874 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Enligt poststyrelsens brev till länsstyrelsen i Kristianstad den 30 oktober 1873 "*måtte poststation öppnas - - - vid det inom Rya socken belägna Eket under benämning Rya*". Handlanden W P Rydmark antogs till föreståndare med 200 kronor i årsarvode.

Utan att ersättas med lantbrevbäring vid detta tillfälle drogs poststationen i Rya in med 1878 års utgång. Den skulle långt senare återuppstå, då med namnet Eket som en järnvägspoststation på Skåne-Smålands järnväg (posthistorisk skrift 192).

Här bör tilläggas att det funnits en poststation till med namnet Rya, nämligen i Halland under tre månader 1874. Jag har berättat om den i posthistorisk skrift 76, "Något om kortlivad post i Halland".

1907-05-01--1952-08-31

Gråmanstorp

Samtidigt med att delsträckan Östra Ljungby - Klippan öppnades för allmän trafik den 1 maj 1907 inrättades en järnvägspoststation i Gråmanstorp. Josua Amandus Komstedt, som hade haft hand om poststationen i Munka-Ågård under en period, blev ansvarig för posten. Han fick liksom sina kolleger vid denna järnväg vara med om att post och järnväg proforma-skildes den 1 oktober 1928. Före återföreningen den 1 oktober 1942 hann fyra andra järnvägsanställda vara ansvariga för posten, nämligen Oscar Hugo Sönnermark (1936-1937), Josefina Andersson (1937-1938), Ture Eriksson (1938-1940) och Jacob Steén (1940-1944). Fram till poststationens indragning den 1 september 1952 tjänstgjorde därefter Ellen Astrid Rudenstrand och Anna Ingeborg Christiansson (1945-1952).

Klippan

Vid postkontoret i Klippan har någon förening av järnvägs- och post-tjänst inte förekommit. Jag lämnar det postkontoret därhän i detta sammanhang. För intresserade läsare hänvisar jag till de uppgifter som jag lämnat i skrift 162, Posthistoria från Klippans kommun.