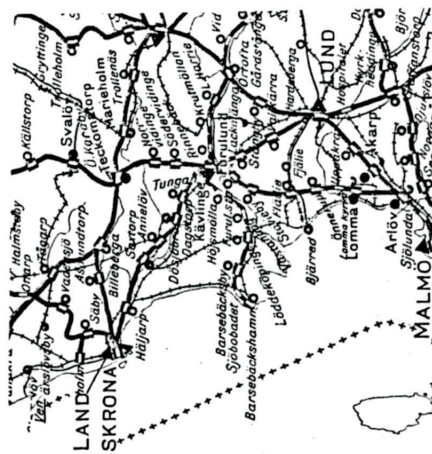


Erik Lindgren

# Om Posten vid järnvägen Landskrona - Kävlinge

## Innehåll

	sid
Inledning	3
Häljarp	5
Saxtorp	7
Annelöv	9
Dösjöbro	10
Dagstorp	11
V:a Karaby	11
Kävlinge	12
Lackalånga	15
Valkärra	15



Utdrag ur 1939 års post-, tele- och järnvägs-karta

## Förford

Efter erhållen koncession kunde den normalspåriga Landskrona-Kävlinge Järnväg (LakJ) öppnas för allmän trafik på dess 21 km långa sträcka redan den 8 augusti 1893. Den ingår som en viktig led i dagens skånska nät men har bolagsmässigt set genomgått åtskilliga förändringar. Detta har dock inte särskilt påverkat Postens förhållande till järnvägen. Man kan i stället säga att utvecklingen har följt mönstret med poststationer inledningsvis under järnvägs-folkets ansvar och aveckling av detta system framför allt efter den stora postrevolutionen i maj 1968.

Jag har valt att i denna skrift också beröra de två stationer som ligger på sträckan mellan Kävlinge och Lund. Det faller sig naturligt genom att järnvägen överfogs år 1919 av ett nybildat företag med namnet Landskrona-Lund-Trelleborgs Järnvägs AB. Sträckan mellan Lund och Trelleborg är berörd i posthistorisk skrift 350.

Jag försöker i denna liksom andra skrifter ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problemen 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 svårtoolkade 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 överlätts 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 Landskrona till Kävlinge.

Då jag sedan tre år på grund av platsbrist inte längre disponerar mitt arkiv har denna framställning inte kunnat bli så omfattande som jag velat göra den.

Växjö i februari 1999

*Erik Lindqvist*

## Inledning

Som framgår av förordet, kunde den normalspåriga Landskrona-Kävlinge Järnväg (L&KJ) öppnas för allmän trafik på dess 21 km långa sträcka redan den 8 augusti 1893. Det innebar en förhållandevis kort process med byggnationen. Ändå fick postinspektionen i Malmö uppleva att starttidpunkten sköts upp i förhållande till vad som uppgivits vid planeringen i de brev som erhöles från järnvägsbolaget.

I ett brev den 18 mars 1893 till poststyrelsen sammanfattade postinspektör Hugo Winroth vissa åtgärder för postverkets del. Han trodde då, att järnvägen skulle öppnas den 1 juli och föreslog att poststationer skulle öppnas i de blivande stationshusen i Häljarp, Saxtorp och Dösjöbro samt att lantpoststationen i Västra Karaby skulle dras in, liksom gångposten på linjen Kävlinge-Västra Karaby och lantbrevbärningen på linjen Billeberga-Annelöv.

Försenat slutförande men därefter genomförd besiktning av järnvägen gjorde att den nya organisationen kunde träda i kraft först den 8 augusti 1893. Under mellantiden hade beslut fattats om ytterligare två järnvägsstationer utöver de tre nämnda i föregående stycke, nämligen Dagstorp och Annelöv. Det kan sägas ha berott på tryck från allmänheten. I ett brev till poststyrelsen den 3 juli 1893 skrev LANDSKRONA-KJEFLINGE JERNVÄGS - AB bl a att det hade "bland befolkningen i närheten av de båda övriga stationerna Annelöv och Dagstorp uppstått en så livlig agitation för inrättandet av poststationer även å dessa platser, att järnvägens styrelse finner sig föranlåten att i sin mån söka tillmötesgå den korresponderande allmänhetens önskligheter".

Det var ovanligt att järnvägsföretag självmant tog på sig kostnader eller extra besvär för postverket. Det gjorde väl inte heller detta bolag, men efter förhandlingar hade enligt nyssnämnda brev "numera åtskilliga av ortens befolkning åtagit sig gälda omkostnaderna för poststationernas i fråga skötande". Mot den bakgrunden hemställde bolaget i sitt brev till poststyrelsen att de två poststationerna skulle få inrättas "emot det att järnvägsbolaget för en tid av tre år räknat från järnvägens öppnande tillförbinder den där anställda stationsföreståndare att utan kostnad för Kungl. Postverket åta sig skötandet av alla en poststation åliggande göromål, däri inbegripet postsparbanksrörelse".

Postinspektionen i Malmö fick brevet på remiss från poststyrelsen och i svaret den 8 juli 1893 hemställde postinspektionen om bifall "på de i förestående skrivelse angivna villkor". Detta gav utslag i de personallängder som ligger till grund för uppgifterna i denna skrift om föreståndarna. I beloppskolumnerna för Annelöv och Dagstorp återfinner man uppgiften "utan arvode". Detta får väl ses som en sanning med modifikation, men på vad sätt allmänhetens bidrag kom stationsföreståndarna till godo är för mig okänt.

Beslutet om organisationsförändringen meddelades i poststyrelsens cirkulär, utgivet samma dag som förändringen genomfördes. Cirkuläret reproduceras nedan.

K O N G L. G E N E R A L P O S T S T Y R E L S E N S

## 1893. C I R K U L Ä R. N<sup>o</sup> XXVIII.

—\*—

49.

### Kungörelse,

angående öppnande af särskilda nya poststationer samt indragning af poststationen i Västtra Karaby.

Den 8 dennes öppnas poststation vid en hvar af de å jernvägslinjen *Landskrona—Kjöfvinge* helägna trafikstationerna *Annelöv, Dagstorp, Dösjättbo, Heltorp* och *Saxtorp* inom Malmöhuss län.

Med innevarande dag indrages deremot den inom nämnda län belägna poststationen *Västtra Karaby*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 7 augusti 1893.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

H. A. KOLMODIN.

o. t.

Rafael Lundgren.

Utgifvet den 8 augusti 1893.

1893-08-08--1968-03-31  
Namn Landskrona 6 1968-05-12--  
senare åter namn Häljarp

## Häljarp

Föberedelserna under järnvägsbyggnationens gång gjorde det möjligt för postverket att genomföra den egna omorganisationen samma dag som järnvägen öppnades för allmän trafik, den 8 augusti 1893. Från samma dag kunde Häljarps-borra sålunda besöka järnvägsstationen för att uträtta sina postärenden.

Den förste järnvägsmannen med postansvar i Häljarp, som orten stavadades inledningsvis, var stationsmästare Magnus Nilsson. Redan den 27 mars 1893 hade järnvägsbolaget informerat postinspektionen om vilka personer som antagits till föreståndare. De fanns på plats i god tid före tågstart.

När Nilsson efter en tid skildes från befattningen, övertog konduktören Hans Nilsson Hellner denna med ett kort inhopp av stations-skrivaren E Palmqvist, tills Hellner formellt utnämndes från den 15 september 1898.

Genom 1902 års reglering av postarvodena till föreståndare vid privata järnvägar höjdes arvodet i Häljarp från 180 till 240 kr. Detta glädde inte minst Otto Hansson Osberg, som övertog stationen efter Hellner den 1 november 1903. Han kunde för övrigt strax därefter notera ännu en förbättring av lönen för själva postsysslan, då 1903 års reglering visade att arvodet i Häljarp skulle vara 360 kr.

Den 1 mars 1915 fick Osberg förflyttning till Saxtorp. Det var fråga om ett rent tjänstebyte, förmodligen dikterat av järnvägsbolaget, för från Saxtorp till Häljarp förflyttades samtidigt Anders Persson Holmberg. Han hade då varit föreståndare i Saxtorp under sju år och dessförinnan i Dagstorp under 15 år.

När Persson Holmberg uppnått 63 års ålder var det dags för järnvägsbolaget att avtacka honom med mars månads utgång 1928. Hans efterträdare blev John Alfred Persson. Han fick förflyttning till järnvägsstationen i Dagstorp redan i maj 1933, varefter Gustaf Adolf Nordin tog över från juni månads ingång 1934. Även nästa byte skedde efter förhållandevis kort tid genom att Tekla Andersson trädde till den 1 oktober 1938.

Hon blev kvar desto längre. Som vikarie för henne trädde Inga Alice Jönsson till den 1 oktober 1962. Samtidigt skildes post och järnväg åt. Till detta bidrog i viss mån ökade postöromål.

Inspektionsrapporten från postmästaren i Landskrona den 17 november 1959 innehöll bl a texten "Rörelsen är i någon mån stigande och torde bero på ökad nybebyggelse och nyinflyttning huvudsakligen från Landskrona".

Detta var ett vanligt "fenomen" vid mindre orter i städernas eller större orters närhet. Man kunde även i Häljarp år efter år utläsa trafikökningen på den lantpoststation som ersatte järnvägspoststationen på ca 150 meters avstånd därifrån.

I poststyrelsens jakt på ortnamn fick Häljarp-borna finna sig i att poststationens namn ändrades till Landskrona 6 den 12 maj 1968. Samtidigt ändrades åtta andra postanstalters namn på motsvarande sätt, t ex Hällsta till Eskilstuna 13, Skultorp till Skövde 5 och Tinsfors till Markaryd 2.

Inga Alice Nilsson ansvarade för lantpoststationen under drygt tre år. Med 1966 års ingång övertogs den av Elsa Nilsson, som tidigare varit föreståndare för poststationerna i Sövedeborg (1937-1960) och Södervidinge (1960-1965). Den alltmör ökande trafiken ledde till att poststationen höjdes till en s k C-postexpedition från den 1 maj 1973. Försättningen av 1970-talet präglades av stora förändringar, bl a i terminologin. Postexpeditionen blev sålunda ett lokalpostkontor 1977 och blott postkontor från 1986 års ingång, då alla fasta postanstalter med kundbejåning fick denna beteckning.

Den starka trafikutvecklingen mattades bl a genom tekniska framsteg, framför allt på det elektroniska området. Postkontoret Landskrona 6 i Häljarp återfick visserligen sitt ursprungliga namn, men det bar sig inte och Posten AB fann sig föranlåtten att lämna ut det på entreprenad till Puel AB. Det blev därigenom ett av många i gruppen "Post-i-butik".

1874-01-01 - 1879-01-31  
1883-08-08 - 1968-05-11

### Saxtorp

Det fanns en poststation i Saxtorp under perioden januari 1874 - januari 1879. Den öppnades som ett resultat av kronobrevbäringsreformen i dåvarande Malmöhus län. Gästgivaren Nils Petersson blev föreståndare med 100 kr i årsarvode. Han hade också avtal med postverket om att skjutsa posten på linjen Landskrona-Saxtorp-Löddeköpinge. När han begärde att få ersättningen höjd till 200 kr, bad poststyrelsen om länsstyrelsens bistånd med att skaffa en billigare entreprenör. Svaret framgår av nedanstående förminskade reproduktion och Petersson fick sin arvodeshöjning.

N: 6 445

Andr. L. J. v. 1874

1874 den 6 oktober sändes i H. Sjös nygärskyttas gr. i Landskrona st. a. meddelas i meddelande till

1874 den 6 oktober sändes i H. Sjös nygärskyttas gr. i Landskrona st. a. meddelas i meddelande till

1874 den 6 oktober sändes i H. Sjös nygärskyttas gr. i Landskrona st. a. meddelas i meddelande till

Skanska

När planeringen för lantbrevbäring genomfördes under sammanträden 1878, kom man överens om att dra in kärpposten mellan Löddeköpinge och Landskrona samt vissa poststationer, däribland de i Saxtorp, Fjelle och Barsebäck. Detta ledde till att poststationen i Saxtorp upphörde med januari månads utgång 1879.

Med tillkomsten av järnvägen Landskrona-Kävlinge fick Saxtorpsborna åter en poststation, nu belägen i järnvägsstationen från tagstart den 8 augusti 1893. Stationsinspektör Carl Theodor Wolfter blev ansvarig för posten, till en början med 140 kr om året i arvode för själva postöromålen. Det höjdes till 300 kr efter 1899-1901 års reglering.

Anders Persson Holmberg, som tidigare hade varit ansvarig för stationen i Dagstorp, efterträdde Wolfter den 1 april 1908 och från den 1 mars 1915 tog Otto Hansson Osberg över ansvaret för en period på hela 23 år.

Därefter vlade ansvaret på följande järnvägsanställda: Gustav Adolf Nordin (1938-1939), Tore Emil Franzen (1939-1942 och 1946-1950), Per Åke Alemo (1942-1946), Hugo Sigvard Svensson (1950-1953), P Gunnar Erik Persson (1953-1958) och Ebba Karlsson (1958-1968). Poststationen drogs in den 12 maj 1968 i samband med att postverket gick över till en helt ny transport- och sorterings-organisation med bl a minskat samarbete med järnvägen. De 46 hushåll, som hade skött sina ärenden vid besök i järnvägsstationen, blev nu anslutna till lantbrevbäringslinjen, vilken ändrades att utgå från Landskrona. I Landskrona Posten den 21 februari 1968 lämnades information om förändringen på nedan angivna sätt, med texten baserad på ett pressmeddelande från postdirektionen.

Poststationen i Saxtorp direktbe-  
tjänar endast 46 hushåll. Övriga 179  
hushåll med postadress Saxtorp be-  
tjänas med lantbrevbäring. Det obe-  
tydliga betjäningssunderlaget  
verrar inte en så kostnadskrävande  
anordning som en poststation, och  
det är därför planerat att nuvarande  
postanordningar i Saxtorp skall er-  
sättas med lantbrevbäring från  
Landskrona.

— Detta medför bl. a. att de hus-  
håll som för närvarande är hänvis-  
sade att själva hämta och lämna  
sin post på stationen i Saxtorp i stä-  
let får lantbrevbäring, vilket måste  
anses vara en avsevärd serviceför-  
bättring för dem som bor längst  
från poststationen. Framhåller post-  
direktionen i södra distriktet. Det är

avsett att alla inom Saxtorps nuvar-  
ande adressområde, som bor vid för-  
bikörning lämpad väg, samtidigt  
skall få lantbrevbäring i mån-  
de av postden för att kororna i ånjuh-  
tande av den postala hemservice  
som väl utbyggd lantbrevbäring ut-  
gör.

I samband med omläggningen i  
Saxtorp är det planerat att även  
Häljarp skall få postadress Lands-  
krona. Någon annan ändring av post-  
anordningarna i Häljarp är emeller-  
tid inte aktuell i detta samman-  
hang. Postutdelningen i Häljarp be-  
räknas framdeles komma att utgå  
från postkontoret i Landskrona. Be-  
folkningsunderlaget motiverar en  
postanstalt. Häljarpsborna får där-  
igenom i stort sett samma slägs-  
postal betjäning som invånarna i  
stadens centrala delar.

## Annelöv

På vår tänkta färd kommer vi nu till Annelöv, där det också fanns en lantpoststation under en kort period efter kronobrevbäringsreformen. Den öppnades med 1875 års ingång och ersattes med den tidens enkla lantbrevbäring med oktober månads ingång 1878. Handlanden S Lundgren var dess föreståndare med 180 kr i årsarvode.

Bakgrunden till den snabba indragningen av poststationen i Annelöv kan vi spåra till ett cirkulär i september 1875. I detta gav poststyrelsen postförvaltarna i uppdrag att lämna vissa statistiska uppgifter för bedömning av poststationernas lönsamhet. Av den sammanställning, som postinspektör B J Geijer i Malmö lämnade poststyrelsen, framgick att frimärksuppbörden i Annelöv under poststationens första verksamhetsår hade uppgått till kr 208:71. Det blev ingen omedelbar åtgärd, men omsättningen visade sig vara för liten, när planerna på lantbrevbäring diskuterades i Malmö den 22-23 oktober 1877 mellan representanter för postverket och landskansliet.

De preliminära överenskommelserna från det tillfället fästes på papper och redovisades efter viss revidering i ett brev till poststyrelsen den 8 april 1878. Därin hette det bl a, att landshövdingeämbetet inte hade något att erinra mot att "kärpposten Billeberga-W. Karaby, 0.9 mil, utsträcker från två till fyra turer i veckan fram och åter, såvida den nuvarande postföringskostnaden ej därigenom i någon avsevärd mån ökas; och bör i allt fall Annelövs poststation indragas". Planerna genomfördes och poststationen i Annelöv drogs in, som nämns på fjärde raden ovan, sedan Lundgren blivit uppsagd med tre månaders varsel.

Med järnvägens tillkomst öppnades en poststation i järnvägsstationen den 8 augusti 1893. Som framgår av 3:e stycket på sid 3, var det inte avsett ursprungligen att en poststation skulle öppnas där. En följd av kompletteringen var att befolkningen skulle bidra till kostnaderna enligt järnvägsbolagets uppgift. I 1896 års handskrivna "Uppgift å poststationerna i Sverige" finner man därför i beloppskolumnen för Annelöv uppgiften "utan arvode". Detta gäller platsens förste stationsföreståndare Carl Hallenborg. Årsarvodet utgick sedan med 180 kr för postsysslan, räknat från den 8 augusti 1896.

Carl Hallenborg fick också vara med om höjningar vid följande allmänna regleringar av postarvodena på så sätt att han efter 1902 års regering uppbar 300 kr om året för arbetet med postständerna. Han avled den 13 maj 1912 och efter en kort vakans övertog William Angelius Hallenborg befattningen den 1 juli 1912. Han hade tidigare varit föreståndare för poststationen i Hunneberga.

Omsättningen var inte särskilt stor och poststationen hörde till dem som kunde avvecklas redan innan samarbetet mellan postverket och SJ hade minskat så mycket. Poststationen drogs sålunda in med maj månads utgång 1965.

## Dösjöbro

1893-08-08-  
Namn Dösjöbro från 1953-06-10

Det ingick i de ursprungliga planerna att en poststation skulle öppnas i Dösjöbro järnvägsstation, något som också fullföljdes vid tågstarten den 8 augusti 1893. Nils Hansson fick ta ansvar för posten, då redan med erfarenhet av postarbete från annat håll. Han hade varit poststationsföreståndare i Valkärra under tre år. Någon mer flyttning behövde han inte genomgå, för han blev kvar som föreståndare i Dösjöbro till sin pensionering vid 70 års ålder den 30 september 1926.

Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Dösjöbro (namnet ändrat den 10 juni 1953 till Dösjöbro): William Angelius Hallenborg (1926-1929), John Kristian Nilsson (1929-1941), Johan Carlsson (1941-1943), C A Ahlgren (1943-1944), Filip Anatolius Werner (1944-1946), Hugo Viktor Plantin (1946-1948), Ernst Donatus Åberg (1948-1951), Erik Hjalmar Konstantin Frisk (1951-1955), Ernst Johan Göransson (1955-1959) och Karl Oile Bertil Karlsson (1959-1963).

Post och järnväg skildes åt den 1 mars 1965, varvid poststationen höjdes till postexpedition. Dess chef blev Sirk Kleberg. Det efterföljande decenniet ledde bl a till ny terminologi och det "lokalt postkontor" som blev termen efter omdaningen 1977, leddes av Britt Svensson. Omsättningen minskade med seklets sista decennium och den 31 augusti 1992 överlämnades postkontoret, som den formella termen var sedan 1986 års ingång, på entreprenad till lanthandlaren Yrsa Malmqvist.

1893-08-08-1962-11-30

## Dagstorp

Även Dagstorp var en av de stationer för vilken man planerade postservice redan från tågstarten den 8 augusti 1893. Anders Persson Holmberg tog då ansvar för posten och blev kvar i hela 15 år. Han följdes den 1 april 1908 av Carl Alfred Jönsson som blev kvar under en ännu längre period. Efter honom tog Johan Alfred Persson vid i maj 1933 och efterträddes i januari 1940 av Nils Gunnar Åberg. Han fick förflyttning till Norrland med 1941 års ingång, då Dagmar Alice Hildegard Svensson tog över ansvaret. Hon fick uppleva poststationens indragning med november månads utgång 1962 (diarienummer Dt 1461/62). Poststationen ersattes övergången med lantbrevbärning från Dösjöbro.

## Västra Karaby

1875-01-01-1893-08-07

Långt före tillkomsten av poststationen i Dösjöbro fanns en lantpoststation i den blivande järnvägens närhet. Det var Västra Karaby, som namnet stavades när poststationen öppnades med 1875 års ingång i anslutning till kronobrevbärningsreformen. Som framgår av texten i andra stycket på sid 3, hemställdes postinspektionen i Malmö att poststationen i Västra Karaby skulle dras in när järnvägen togs i bruk för allmän trafik och en poststation kunde öppnas i Dösjöbro stationshus. Så blev det också och föreståndaren för lantpoststationen, länsmannen Johan Oscar Roupe, fick finna sig i att bli uppsagd.

Han var lantpoststationens andre föreståndare. Dess förste var länsmannen J O Flygare under perioden 1875-1884.

Med denna avvikelse från spåret via stationen i Dösjöbro har vi fullbordat den tänkta färden från Landskrona, eftersom nästa stationsuppehåll är Kävlinge. Jag skall efter ett besök där också ägna litet utrymme åt stationerna Lackalänga och Valkärra på sträckan mellan Kävlinge och Lund. Denna del av järnvägen ingick i Landskrona-Lund-Trelleborgs Järnvägs AB från juni 1919.

## Kävlinge

1875-01-01--1879-09-30  
1886-05-18--

Kävlinge har endast under en kortare period haft sin postanstalt förenad med järnvägsstationen. Jag finner det ändå lämpligt att ge samhället utrymme i denna skrift. Som ett resultat av kronobrevbäringsreformen öppnades en poststation i Kävlinge med 1875 års ingång. Kantor L W Franck antogs till föreståndare med 180 kr i årsarvode. Detta var oförändrat när Olof Anders Franck övertog poststationen 1878. Hans era blev kort, då poststationen upphörde med september månads utgång 1878. Poststationen ersattes med lantbrevbärning.

Uttalat opinion mot indragningen hade ingen verkan, men tack vare järnvägens tillkomst fick samhället lokal postservice på nytt. Delsträckan mellan Lund och Kävlinge öppnades för allmän trafik den 22 september 1886 och därmed fanns det en snabb spårförbindelse med södra stambanan. Men kort tid dessförinnan hade Kävlinge fått järnvägsförbindelse både norr- och söderifrån, nämligen den 18 september 1886, då den 60 km långa sträckan Malmö-Billesholm öppnades för allmän trafik. Den sträckte sig från Billesholm över Teckomatorp, Kävlinge och Flädie fram till Arlöv vid södra stambanan strax norr om Malmö. Fyra dagar senare blev Kävlinge formellt också en järnvägsknutpunkt genom att linjen från Lund togs i bruk.

Den 18 september 1886 öppnades en poststation i järnvägsstationen med stationsinspektorn som ansvarig för postgöromålen. Det har varit svårt att finna tillförlitliga namnuppgifter. Den järnvägsschef som var ansvarig för posten närmast efter stationens öppnande den 18 september 1886 anges inte i den personalförteckning som jag haft tillfälle att studera. Jag har i en annan källa funnit att stationsinspektorn var C E Brodin och att post och järnväg skildes den 1 mars 1897. Under fyra månader sköttes poststationen efter skilsmässan av förre handlanden Victor Wadstein.

Den 1 juli 1897 blev Gustaf Vilhelm Burén formellt ansvarig för poststationen. Då hade postens ledning hunnit ta ställning till en framställning från kommunalstämman den 21 oktober 1896 om att poststationen skulle höjas till ett förvaltningspostkontor. Förslaget gick inte igenom, bl a på grund av motstånd från postdirektören i Malmö.

Av intresse kan det vara att återge kanske det starkaste skälet till att förslaget om att skilja post och järnväg åt i Kävlinge genomfördes med mars månads ingång 1897. Postdirektör Winroth skrev i sitt brev till poststyrelsen den 22 januari 1897 bl a följande:

*"Förhållandet är, som nog torde vara bekant, att poststationsföreståndaren i Kävlinge, stationsinspektoren Brodin, icke det ringaste intresserar sig för posttjänsten liksom han uppgivit sig icke hava tid att, på grund av sina järnvägsgöromål, åt den försträmda ägna även den minsta tid av sin verksamhet. Följden därav har blivit, att han, med järnvägsbefäljets goda minne, överlämnat postgöromålens skötande åt en järnvägssbokhållare vilken betraktar sagde göromål som en börda, från vilken han helst önskar bli befriad. Å ena sidan har han strängt hållit på att poststationen i Kävlinge skulle hållas öppen endast minimum av tid eller fyra timmar, under det att han å andra sidan, när han under denna tid beflånat allmänheten visat sig ogin och slarvig, vilket åter framkallat missnöje hos vederbörande korrespondenter".*

Gustaf Vilhelm Burén var kvar som föreståndare för den icke förenade poststationen i Kävlinge i något över tio år. Den 1 oktober 1907 tog styrmannen Lars Sandström över, men blott för en tvåårsperiod. Med september månads utgång 1909 drogs poststationen in.

I stället inrättades ett förvaltningspostkontor, behövt på grund av att åtskilliga nya järnvägspoststationer hade tillkommit inom närområdet. Redovisningssystemet var på den tiden ganska tungrott. In- och utbetalningar vid poststationerna ingick i det överordnade postkontorets räkenskaper genom dagliga redovisningar från poststationerna.

Postkontorens övervakningsskyldighet medförde länge, att inte blott penningmedlen utan även själva handlingen, t ex en postanvisning eller en tidningsreklamation sändes från poststationen över postkontoret och vidare till adressorten eller dess överordnade postkontor. Förseningar kunde inte undvikas.

Ändringar vidtogs i expeditionformen så småningom och från 1927 sändes exempelvis postanvisningarna direkt från poststationerna till adressaterna, från år 1934 också bl a postförskotts-anvisningar och postförskottsbetalningskort. Från 1934 sändes också direkt till poststationer sådana postanvisningar och utbetalningskort som avsåg belopp om högst 50 kronor. Men systemet var tungrott och visst behövdes det fler förvaltningspostkontor efter hand som antalet poststationer ökade snabbt efter sekelskiftet 1899/1900.



## Malmö—Billesholms grufva.

(S. D.)

(Från den 18 september 1886.)

1) Brl. N:r 2.	LXXI. N:r 8.	LXXII. N:r 6.	1) Brl. N:r 4.		N:r 5. 1) Brl.	N:r 7. LXXI.	N:r 3. 1) Brl.	N:r 1. LXXII.
6,40	8,25	3,20	6,0	<b>Malmö</b> .....	9,55	4,15	7,10	10,15
—	8,40	3,31	—	<i>Arlöf</i> .....	—	4,5	—	—
—	8,55	3,43	6,35	<i>Lomma</i> .....	—	3,50	—	10,0
—	9,15	3,57	6,51	<i>Flädie</i> .....	—	3,31	—	—
—	9,25	4,5	7,3	<i>Stäfvie</i> .....	—	3,23	—	9,39
—	9,36	4,16	7,12	<i>Kjefflinge</i> .....	—	3,12	—	9,29
—	9,41	4,19	7,18	<i>Kjefflinge</i> .....	—	3,8	—	9,27
—	9,48	4,25	—	<i>Söderhvidinge</i> .....	—	3,3	—	—
7,40	10,2	4,39	7,39	<i>Teckomatorp</i> .....	8,15	2,50	5,35	9,9
7,46	10,30	4,50	7,50	<i>Teckomatorp</i> .....	7,35	2,40	4,25	9,6
—	10,49	5,7	8,6	<i>Svalöf</i> .....	—	2,27	—	8,57
—	11,11	5,27	8,24	<i>Azelvold</i> .....	—	2,7	—	8,43
—	11,22	5,38	8,34	<i>Kågeröd</i> .....	—	1,54	—	8,35
—	11,33	5,48	—	<i>Böketofta</i> .....	—	1,43	—	—
8,50	11,50	6,5	8,50	<b>Billesholms grufva</b> .....	6,30	1,25	3,10	8,17

1) Med tågen n:r 2, 3, 4 och 5 befordras vanliga bref i breffåda endast från och till Malmö, Teckomatorp och Billesholms grufva samt med tåget n:r 4 dessutom tidningar i väska till samtliga postanstalter å linien med undantag af Arlöf och Teckomatorp.

I Kävlinge knöts "vår järnväg" samman med den fyra dagar äldre järnvägen vars första posttidtabell återges här. Det var bara under perioden 18 september 1886 - 28 februari 1897, som en järnvägspoststation fanns i Kävlinge.

## Lackalänga

1886-09-22-1954-03-31

Lund-Kävlinge järnväg (LKJ) fick i september 1884 koncession på den 11 km korta sträckan mellan Lund och Kävlinge. Banan kunde öppnas för allmän trafik den 22 september 1886, då också poststationer öppnades i de båda mellanliggande järnvägsstationerna Lackalänga och Valkärära. Den lilla banan uppgick med 1903 års ingång i Lund-Trelleborgs järnväg (posthistorisk skrift 350).

Till föreståndare för stationen i Lackalänga med ansvar för postservicen antogs vid tågstarten den 22 september 1886 Anders Carlsson Holmgren, då med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan. Han följdes vid 1901 års ingång av Lars Nilsson Ekdahl. Denne följdes den 12 februari 1906 av Johan Carlsson. När Carlsson fick förflytning till Valkärära den 1 maj 1917, blev telegrafisten Nils Jönsson föreståndare i Lackalänga.

Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Kävlinge med april månads ingång 1954.

## Valkärära

1886-09-22-1967-05-27

Poststationen öppnades vid tågstarten den 22 september 1886. Järnvägens stationsföreståndare Jöns Germundsson blev ansvarig för posten från början, ett ansvar som efter hand flyttades på de följande cheferna vid järnvägsstationen. I realiteten var det ofta deras biträden som fullgjorde postsysslan, men jag har inte tillgång till några andra personaluppgifter än för de ansvariga cheferna.

Efter Jöns Germundsson, som avgick efter två år, var dessa enligt anteckning på personalkorten: Rudolf August Embring (1888-1889), Hilda Embring (1889-1890), Nils Hansson (1890-1893), Frans Nicolaus Burrau (1893-1917), Johan Carlsson (1917-1926), John Kristian Nilsson (1926-1929), Nils Adolf Andersson (1929-1930), Anders Persson (1931-1935), vakans 20 dec 1935 - 3 febr 1939, Ivan Yngve Jönsson (1939-1941), E O Lundqvist (1941-1943), I L E Eriksson (1944-1947), Bror Erling Nilsson (1947-1952) och Willy Börje Charles Hansson (1952-1962). Poststationen drogs in den 27 maj 1967.