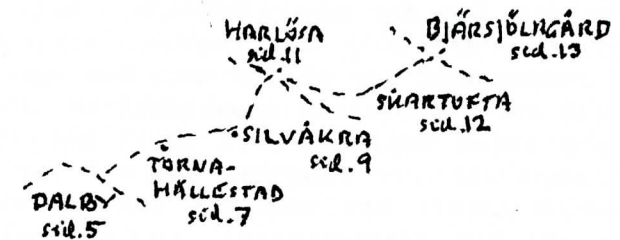


POSTEN VID JÄRNVÄGEN DALBY - BJÄRSJÖLAGÅRD



FOTO: CLARA SÖDERLIND, POSTMUSEUM
Per Weberg, brevbärare i Torna Hällestad på
1920-talet.



Häftet i den posthistoriska serien görs för hand från början till slut. De kan därför sinsemellan vara något olika och var för sig ha ett eller annat skönhetsfel. Upplagan är mycket låg, beroende på efterfrågan. Den varierar i allmänhet mellan 10 och 30 exemplar. Förlagorna skrivs med Amstrad ordbehandlare PCW 8512 och tillverkas i efterfrågat antal utöver sju s k pliktexemplar på en bordskopiator mita DC 1001. Skulle det exemplar Du har fått i Din hand vara ofullständigt eller felaktigt, ber jag Dig vara vänlig underrätta mig så att jag kan byta ut det.

Erik Lindgren
Erik Lindgren

Förord

För en gammal postman har järnvägen Dalby-Bjärsjölagård en särskild klang. Under utbildningstiden, när man måste lära sig den geografiska belägenheten av drygt 4000 postanstalter, fick man också uppgiften att ur minnet och på fri hand utan förebild rita schematiska kartor över landets järnvägsnät i sex delar. För varje linje skulle man skriva ändpunkterna och alla knutpunkter samt desutom rita in med trianglar alla postexpeditioner och med cirklar alla postkontor. Poststationerna, d v s de små enheterna, behövde man bara ange med namn när de var knutpunkter. På den tiden (i andra världskrigets slutskede) blev det tre markeringar för den lilla linjen mellan Dalby och Bjärsjölagård, en för linjens ändpunkt vid järnvägen Eslöv-Ystad och en för linjens ändpunkt vid linjen Malmö-Simrishamn samt en för linjens skärningspunkt med järnvägen Barsebäckshamn-Sjöbo. Namnet Bjärsjölagård kunde betonas olika. Det gjorde det kanske lättare att lära in just den linjen just därför och dessutom var den behagligt kort att lära.

Linjen Dalby-Bjärsjölagård var utan egen signatur ett bi-spår till järnvägen Malmö-Simrishamn. Det sägs att bolaget hade stora tankar när man började bygga och planerade att låta banan fortsätta till Sölvesborg. Första världskriget startade mindre än fyra år efter att första delsträckan Dalby-Skartofta hade öppnats. Sedan kom dyrtiden, så småningom depressionen och sedan andra världskriget. Bilismens framfart blev också det kanske största hindret.

I detta häfte berättas om postorterna i järnvägens riktning från söder mot nordöst. Dalby och Harlösa har berörts i häften nr 157 resp nr 40 men uppgifterna om dessa orter tas ändå med här i sammanfattning.

Banan färdigställdes i två etapper. När den öppnades för posttrafik den 27 oktober 1910 kunde postmännen läsa ovanför tidtabellen i poststyrelsens cikulärbihang, att sträckan Skartofta-Bjärsjölagård ännu inte öppnats. Det dröjde nästan ett år innan den återstående stumpen på två kilometer infogades i posttidtabellen med oktober månads ingång 1911 (diarienummer I b 1911:1951).

24.

Dalby—Bjärsjölagård.

(Från och med den 27 oktober 1910.)

(Sträckan Skartofta—Bjärsjölagård ännu ej öppnad.)

815	Malmö.....	920	920
Plk. 130			
Tåg 63. Km.			
9 ¹⁰	— Dalby 23	11 ⁵⁹	8 ¹⁵
—	5 Torna-Hällestad ..	—	
9 ⁴⁷	9 Sjöåkra	11 ³⁸	
10 ³	14 Harlösa 10, 14....	11 ²⁶	
10 ¹⁰	— Harlösa	11 ²³	
10 ³⁵	23 Skartofta	11 ⁵	7 ²⁰
—	25 Bjärsjölagård 25....	—	—
		Tåg 64.	Tåg 66.
		Plk. 130	Brl. Skd.

För dem som önskar fördjupa sig i akterna anger jag någon gång poststyrelsens diarienummer, något som torde underlätta för personalen vid Postens centralarkiv i Stockholm att ta fram den önskade akten för påseende åt en besökare.
Växjö den 24 april 1992

Erik Lindgren

Dalby (Dalby socken)

Inom länsstyrelsen och dess underlydande instanser pågick under 1873 ett intensivt arbete för att i samråd med postens representanter planera för den omorganisation som i vissa delar av länet skulle genomföras vid det följande årsskiftet i samband med att ansvaret för kronobrevbäringen överfördes på postverket. I ett brev till poststyrelsen den 22 december 1873 lämnade landskansliet uppgifter om vilka personer som föreslagits till föreståndare för de planerade nya poststationerna i Dalby, Löddeköpinge, Veberöd, Blentarp, Fjelie och Saxtorp.

Gästgivaren Samuel Krakau utsågs på grundval härav till poststationsföreståndare i Dalby, men redan den 4 januari 1874 skrev han till poststyrelsen och begärde sitt entledigande, enär hans "enskilda angelägenheter skulle bli alla för mycket försummade genom den tid som kommer att användas till samma befattnings ordentliga skötande". Som intresserad efterträdare anmälde sig fru Christine Berglin men då en gift kvinna inte var myndig kunde hon inte komma i fråga. I stället antogs hennes make, skolläraren Carl Berglin, varvid var underförstått att hon skulle biträda honom i arbetet. I realiteten blev det så att hon gjorde i stort sett hela arbetet på makens ansvar. Ombytet av föreståndare torde ha ägt rum omkring den 1 februari 1874. Det bytet blev inte heller så långvarigt för den 8 september 1874 skrev Carl Berlin till poststyrelsen och begärde sitt entledigande "tillfölje av avflyttning från orten". Till efterträdare föreslogs hemmansägaren Nils Andersson. Poststyrelsen rådgjorde inför bytet med landskansliet som i stället förordade Emma Holmgren, dotter till kronolänsmannen C Holmgren i Dalby. För detta föll poststyrelsen och Emma tog över poststationen den 25 oktober 1874.

På grund av förväxling med poststationen Dalby i Uppland blev namnet för den skånska poststationen ändrat till Torna-Dalby med 1876 års ingång. Samtidigt blev 32 andra svenska poststationer namnförändrade "för att förekomma förväxling mellan postanstalter med likljudande namn". För Dalby bibehölls prefixet "Torna" till och med den 19 december 1892.

Vid sammankomster under år 1878 mellan representanter för länsstyrelsen och postverket gjordes planer upp för organisation av lantbrevbäring. Denna distributionsform hade haft premiär med 1878 års ingång, då på Gotland samt i Kalmar län och i Blekinge. I vad gäller Dalby avtalades en lantbrevbäring från Lund över Gårdstånga och Torna Hällestad till Torna Dalby på 28 km längd. Den startade med februari månads ingång 1879 och föranledde bl a indragning av poststationerna i Gårdstånga och Torna Hällestad. Brevbäraren skulle enligt överenskommelsen göra besök på vissa mottagningsställen för tjänstebrev, nämligen kronolänsmanskontoret i Odarslöv, fjärdingsmännens bostäder i Getinge, Sandby och Hällestad samt pastorsbostaden i Hällestad. Han utgick på morgnarna från Lund måndagar och torsdagar samt från Dalby onsdagar och lördagar. Senare inrättades lantbrevbäringar från Dalby till Silvåkra och till Bonderup. Till den sistnämnda kyrkbyn blev det aktuellt den 15 juni 1894 för att ge bättre service till dem som bodde i norra delen av socknen. Ändringen initierades av att järnvägen Malmö-Genarp togs i bruk.

Innan dess hade emellertid även Dalby fått järnvägsförbindelse med Malmö. Detta medförde att mamsell Emma Holmgren blev av med sitt arbete som poststationsföreståndare. Poststationen flyttades till järnvägsstationen, där stins Anton Dybeck fick ta över sigill och och andra inventarier men inte datumstämpeln. Poststationen återfick nämligen sitt ursprungliga namn och datumstämpeln med gravyren TORNA DALBY skickades till Stockholm för skrotning. Dybeck avled i februari 1912 och efterträddes närmast av stationsskrivaren A. Anderberg. En ny ordinarie föreståndare blev tillsatt den 1 oktober 1912, nämligen Hampus Vilhelm Magnusson. Dennes kontrakt upphörde den 26 mars 1919, då poststationen flyttades till en lokal ca 250 meter från järnvägsstationen.

Där fick målaremästare Per Andersson befattningen som poststationsföreståndare och behöll den till sin död i april 1938. Fru Emma Andersson tog över under drygt ett års tid, följd den 1 juli 1939 av Anders Gösta Lenmart Andersson. Trafiken ökade allt mer och den 1 mars 1948 blev poststationen statushöjd till postexpedition. Andersson fick nu titeln stationsmästare. Hans pensionering sammanföll med den våg av omorganisationer som präglade 1970-

talet och blev ännu mera påtaglig under det följande decenniet. Då började postexpeditionerna kallas (lokal)postkontor i den nya terminologin. Med ansvar för postservice till drygt 2500 hushåll inklusive dem i Torna Hällestad fick Ingrid Heinesson överta postkontoret i Dalby, följd av Eva Paulsson, när Ingrid fick ännu mer avancerade uppgifter i Posten.

Torna Hällestad (Hällestads socken)

Handlanden Martin Sjögren blev utsedd till föreståndare för poststationen med namnet Hellestad, öppnad den 1 januari 1875 i samband med att ansvaret för kronobrevbäringen överfördes på postverket i denna del av Skåne. Han fick 100 kr i årsarvode. På grund av förväxling med en poststation i Östergötland med samma namn tillfördes prefixet Torna till den skånska poststationens namn från och med 1876 års ingång. Av liknande skäl fick grannpoststationen Dalby heta Torna-Dalby från och med 1876, som nämnts i föregående avsnitt.

Besparingsplaner vid poststyrelsen medförde en anmodan i september 1875 till postförvaltarna att redovisa frimärksförsäljningens omfattning vid de små poststationerna. Postmästaren i Lund, under vilken poststationen i Torna-Hellestad lydde, anmälde i ett brev till poststyrelsen att frimärken hade sålts i Torna-Hellestad för 303 kronor under 1875. Med den tidens sätt för kalkyler var det kanske nog för att poststationen skulle bedömas bärkraftig i förhållande till föreståndarens lön, men det skulle ändå inte dröja så länge innan poststationen blev indragen. Det inträffade i samband med att lantbrevbäring infördes med februari månads ingång 1879. En lantbrevbäringslinje ordnades mellan Lund och Dalby i en sväng över Gårdstånga och Hällestad.

Först en tid efter att järnvägen hade öppnats för allmän trafik blev Torna Hällestads poststation återinrättad, nu stavad med ä i huvudordet. Att så skulle ske beslutades redan den 17 september 1910 (diarienummer I b 2042), men tidpunkten för verkställandet framgår av ett beslut så

sent som den 30 mars 1912 (diarienummer I b 615). Till föreståndare antogs stationsmästaren Knut Ohlsson, som alltså fick ansvar för både järnväg och post. Han fick förflyttning till Djurslöv den 1 april 1923 och Ragnar Edvin Andersson tog över den förenade poststationen. Även denne fick förflyttning till Djurslöv. Han följdes i december 1932 av Hjalmar Emanuel Andersson och från Silvåkra förflyttades i februari 1934 Anton Jönsson till Torna-Hällestad, för vars poststation därefter följande järnvägsanställda hade ansvaret: Nils Gunnar Sigurd Sterner (1939-1944), Arthur Elof Hansson (1944-1945), Enock Gustav Tidstam (1945-1949), Anders Malmqvist (1949-1954) och Ebba Linnéa Wieslander (1954-1955). Järnvägs trafikens nedläggning framtvingade skilsmässa från posten den 10 juni 1955 och Ebba Linnéa, som varit järnvägens platsvakt under ett drygt år, fick ta hand om lantpoststationen. Det var den adekvata beteckningen i den nya situationen. Hon avlöstes dock redan i oktober 1955 av Lydia Wilhelmina Solvig Löfstedt. Solvig fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition från och med mars 1974 och efterföljaren Siv Jarl fick också vara med om den rivande utvecklingen. Med ny terminologi blev beteckningen postkontor 1986 och från och med april 1990 drogs postkontoret in. Siv Jarl fick arbetsuppgifter på postkontoret i Dalby.

I poststyrelsens "Meddelande minnespoststämplar" fanns följande tillägg, när postkontorets indragning tillkännagavs: "Verksamheten med in- och utlämning av försändelser samt betalningsservice läggs på entreprenad". Det är en form av postservice som blivit allt vanligare under 1990-talet på mindre orter. Entreprenörer är ofta lanthandlare eller kioskinnehavare. I Torna Hällestad var det lanthandlaren Gösta Vilhelmsson som tog över postens service och fick lära sig klara alla vanliga post- och banktjänster. Den passerande lantbrevbäraren Gunilla Holstein sorterar upp post i en liten boxanläggning i affären, där "Postbutiken" hålls öppen en timme på förmiddagen och en på kvällen.

Silvåkra (Silvåkra socken)

Det var järnvägen som gjorde att Silvåkra fick en poststation så småningom, nämligen från den 27 oktober 1910. Men försök hade gjorts långt tidigare, ja redan i samband med att kronobrevbäringsansvaret överfördes på postverket. Ett tio år yngre försök dokumenteras i protokollet vid kommunalstämmen den 7 mars 1885. Då var alla de närvarande

"ense om att en poststation i byen vore nödvändig och beslöts att ingå med ansökan till Generalpoststyrelsen om att sådan måtte bli beviljad, och förklarade sig stämman villig att av kommunala medel bidra till postverket med 35 kr årligt om poststation kommer till stånd".

På stämmans uppdrag framfördes önskemålen till poststyrelsen i ett brev den 18 mars 1885 av pastor J L Borg, häradshövdingen Nils Johansson och skolläraren N Ekwall. Postmästaren i Lund fick ärendet på remiss från poststyrelsen med anmodan att yttra sig efter samråd med poststationsföreståndaren i Torna-Dalby. Postmästaren i Lund uttalade "att korrespondensen till och från Silvåkra by ej är av den storlek att vid möjligen blivande station inkomsterna kommer att betäcka utgifterna för densamma, att socknen, ifall den nödvändigt vill hava station, borde själv helt och hållet avlöna stationsföreståndaren, att gångposten mellan Lund och Torna-Dalby ej skulle kunna befordra posten till och från Silvåkra, dels därigenom att väglängden, enligt stationsföreståndarens i Torna-Dalby uppgift då förökades med omkring en mil och dels av det förhållande att posten från Lund till Torna-Dalby, Sandby, Tvedöra och Hällestad nu är av det omfång att den ofta är tyngre än den borde vara". (Sic!)

Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 23 juni 1885 att ärendet inte borde föranleda till vidare åtgärd. Så lätt gav man sig nu inte i Silvåkra utan redan vid kommunalstämmen den 13 oktober 1886 togs frågan om en poststation åter upp. Ur protokollet hämtas följande:

"Fjärdingsman skall erhålla särskild ersättning för att hämta sina tjänstebrev, pastor måste erlagga särskild avgift för erhållande av sina brev, kommunalnämnd likaledes, oaktat det bestämdes då kronobrevbäringen indrogs att tjänstemän utan ersättning skulle få sina brev; andra socknar som t ex Hardeberga, vilken är belägen $\frac{1}{2}$ mil från Lund har erhållit särskild post och av sådan anledning har föreslagits att gångpost skulle anskaffas att gå 3 å 4 gånger i veckan till Dalby eller åtminstone till Hällestad samt där avlämna och emottaga postbefordran till Silvåkra. Samtliga närvarande förenade sig om att sådan ansökning skulle göras och beslutades att kommunen skulle betala poststationsföreståndare vad denne i lön skulle erhålla".

Förre häradsdomaren Nils Johansson och nämndemannen Hans Jönsson fick uppdraget att göra ansökan. De skrev både till landshövdingen och till poststyrelsen den 19 november 1886. Från landskansliet skrev man redan den 22 november till poststyrelsen att framställningen var beaktansvärd och hemställde att gångpost måtte inrättas mellan Silvåkra och poststationen i Torna Dalby.

Postmästare Westman i Lund avstyrkte i sitt svar till poststyrelsen den 13 december 1886 förslaget att inrätta gångpost mellan Torna Dalby och Silvåkra men tillade att om poststyrelsen ansåg att gångpost borde inrättas, vore den lämpligaste utgångspunkten Harlösa poststation. Jag kan inte underlåta att citera postmästarens avslutande mening, eftersom den speglar något av de spekulationer om järnvägens sträckning som fanns vid denna tid:

"Till slut synes mig denna fråga vara för sent väckt, emedan pågående järnvägsundersökningar och utstakande av järnvägslinjer såväl från Malmö som Lund pågå i dessa dagar och då meningen är att banorna skulle beröra såväl Torna Dalby som Hällestad och Silvåkra samt då otvivelaktigt är att åtminstone en av dessa banor inom få år kommer till stånd, vågar jag anse att, då avståndet mellan Silvåkra och Hällestad endast är en $\frac{1}{2}$ mil, Silvåkra ännu ett par år kunde som hittills avhämta sin post i Hällestad".

Det tyckte inte poststyrelsen som remitterade ärendet till postinspektören i Malmö. Han hörde med poststationsföreståndaren i Harlösa och postföraren på linjen Harlösa-Löberöd. Resultatet blev att postinspektör Hugo Winroth upprättade ett förslagskontrakt med åbon Nils Nilsson från nr. 11 i Silvåkra om att fullgöra lantbrevbäring på en linje Harlösa-Silvåkra. Detta godkände poststyrelsen och från och med mars 1887 fick silvåkraborna den åstundade förbättringen även om de fick vänta ytterligare mer än 23 år innan de också fick en poststation.

Järnvägens stationsmästare August Wilhelm Werner blev sålunda ansvarig för postservice i Silvåkra från tågstart den 27 oktober 1910. Han fick förflyttning till Sege med 1928 års ingång och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Silvåkra: Hjalmar Emanuel Andersson (1928-1932), Johan N:son Östberg (1933-1934), Klara Ninni Persson (1934-1951) och Inga Lilly Birgit Mårtensson (1951-1955). Poststationen drogs in i samband med tågtrafikens nedläggning den 10 juni 1955.



Harlösa (Harlösa socken)

Det fanns sedan mer än fyra år en förenad post- och järnvägsstation i Harlösa, när järnvägen från Dalby nådde fram. Den 16 februari 1906 hade nämligen sista sträckan av Revingebanan från Lund tagits i bruk för allmän trafik. Det skedde samtidigt med att järnvägen Kävlinge-Sjöbo också öppnades officiellt. Det hade funnits en poststation i Harlösa långt tidigare. Vice kantorn Theodor Ahlbeck blev antagen till föreståndare för den, när den öppnades i Harlösa den 1 augusti 1875, i anslutning till att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i denna del av Malmöhus län.

Vid 1878 års överläggningar mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Malmö om hur lantbrevbäring skulle organiseras kom man preliminärt överens om att poststationen i Harlösa skulle dras in samtidigt som lantbrevbäring inrättades med två turer i veckan på en linje från Askeröd. Ärendet fortskred så långt att kommunalstämman i Harlösa den 14 december 1878 utsåg Theodor Ahlbeck att bli kommunombud. Därmed menades den man som utan ersättning från postverket skulle förmedla posten till och från de kunder som inte kom i kontakt med lantbrevbäraren under dennes vandring.

Indragningen sköts upp och verkställdes inte förrän med 1891 års utgång. Orsaken till indragningen då var dålig lönsamhet samt det faktum att kantor Ahlbeck hade sagt sig vilja sluta som föreståndare om han inte fick bättre lön. Indragningen samordnades med inrättandet av poststationen i Södra Sandby den 1 januari 1892. Där om berättas i häftet "Posten vid järnvägen Lund-Harlösa".

Men Harlösa skulle återkomma som poststationsnamn och det var, som nämns inledningsvis, när järnvägen Landskrona-Kävlinge-Sjöbo växte fram. Den 18 februari 1906 kunde en delsträcka tas i bruk för posttrafik samtidigt som den från Revingehed till Harlösa förlängda järnvägen också började trafikeras. Stinsen Fritz August Larsson blev ansvarig för postservice i järnvägsstationen i Harlösa och fick vara med om att järnvägsknutpunkten blev ännu större genom järnvägen från Dalby. Han följdes i oktober 1916 av Sven Elof Palmkvist. Därefter ansvarade följande järnvägs-

anställda för posten i Harlösa: Lars Nilsson (1933-1942), Karl Oskar Magnusson (1942-1944), Carl Vilhelm Ekholm (1944-1947), Adolf Fredrik Berggren (1947-1948), H O Björklund (1948-1950), Nils Albin Nilsson (1950-1954) och Ernst Albin Tarring (1954-1955).

Den 10 juni 1955 var det slut med järnvägsepoken men kvar i järnvägsstationen fanns poststationen med järnvägens postbiträde som vikarierande föreståndare. Poststationen statushöjdes till en sk postexpedition den 1 oktober 1955 där Ebba Lundkvist anställdes som chef med den något underliga titeln stationsmästare. Posten fanns fortfarande kvar i stationshuset men flyttades 1962 till Konsums gamla lokaler. Drygt 500 hushåll finns inom betjäningsområdet för postkontoret, som den adekvata benämningen blev 1977 med postens ändrade terminologi. Postmästaren har fått ta ansvar för service till drygt 500 hushåll.

En minnespoststämpel i anslutning till Idrottsföreningens loppmarknad vid halvårsskiftet 1984 hade den gamla järnvägsstationen som motiv.



Skartofta (Öveds socken)

Skartofta blev under nära nog ett helt år ändpunkten för järnvägen från Dalby. Stationsmästaren Axel Rehnström fick ansvaret för både post och järnväg vid starten den 27 oktober 1910, då med 180 kr i årsarvode för själva postsysslän. Detta höjdes till 300 kr med 1912 års ingång. Han efterträddes den 20 oktober 1915 av Johan Hansson som blev på sin post under mer än 12 år. Efter hans avgång i mars 1928 ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Skartofta: Nils Arthur Eneroth (1928-1930), Karl Edvin Persson (1930-1935), Gösta Anton Persson (1935-1940), Kaj Towe Nilsson (1940-1942), Ove Birger Larsson (1942-1944), Erik Gunnar Helge Holmgren (1944-1948), Olga Selma Åkesson (1948-1951) och Greta Ragnhild Zerman (1951-1955). Den förenade post- och järnvägsstationen drogs in den 10 juni 1955.

Bjärsjölagård (Östra Kärrtorps socken)

Vid tillkomsten av en av de första bibanorna till Södra stambanan på dess sträckning i Skåne, Eslöv-Ystad, ansågs det behövt med ett ytterligare förvaltningspostkontor. Det var i varje fall tankar som framfördes till poststyrelsen i ett brev i september 1865 från Övedskloster med Otto Ramel och Axel Axson Toll som de översta av många underskrifter. De räknade upp ett antal socknar i grannskapet vilka tillsammans uppgavs ha mer än 14 000 invånare "av vilka många hava en stor och viktig korrespondens, såsom domare och kronofogde i Färs och Frosta härad, sju kyrkoherdar, provincialläkare, regementsläkare m fl civila och militära tjänstemän, ägare till stora egendomar och verk, många näringsidkare, varibland mer än 30 handlande, varjämte flera viktiga inrättningar såsom en större sparbank m m finnas inom dessa socknar".

Försiktigtvis sände man brevet via landskansliet, som med vidareexpeditionen förordade ansökningsen "till gynnsamt bifall". Poststyrelsen kommunicerade ärendet med regeringen och i ett kungligt brev den 10 november 1865 fick poststyrelsen tillstånd att öppna en postexpedition i Bjärsjölagård. På den tiden var en postexpedition i stort sett likställd med ett postkontor, dock med den skillnaden att föreståndaren tillsattes av poststyrelsen, medan föreståndare för postkontor tillsattes av regeringen. Från 1882 års ingång försvann beteckningen postexpedition för dessa "mindre postkontor" och alla betecknades postkontor. Den från 1920 återinförda termen postexpedition har en annan innebörd. Terminologin redovisas bl a på sid 7-9 i häftet "Posthistoria från Skurups kommun" (häfte nr 152).

Till chef för den nya postexpeditionen utnämndes Johan Stendal som fick tillträda den 1 maj 1866, då postexpeditionen öppnades. Blott 33 år gammal avled han den 2 juli 1868 och befattningen uppehölls på vakans till dess att postexpeditionen drogs in den 15 augusti 1869. I stället öppnades nu i Bjärsjölagård, liksom från tågstarten på de övriga stationerna utmed banan, en förenad post- och järnvägsstation. Där fick stationsinspektorn Olof Gustaf Ferdinand Rydeberg ansvaret för posten, följd 1874 av Olof Nilsson. Denne blev kvar i Bjärsjölagård till sin pensionering och följdes den 1 maj 1912 av Per Gösta Sjögren som hade varit föreståndare för poststationen i Lövestad under

tre år. Efter att han i sin tur avgått vid 60 års ålder i september 1932, ansvarade följande järnvägsmän för posten i Bjärsjölagård: Carl Johan Brandberg (1932-1942), C H Ljungberg (1943-1946), Claes Gustaf Theodor Gyllenberg (1947-1948), E Larsson (1948-1950), Oscar Vilhelm Strömberg (1950-1954), Frans Erik Olof Ryler (1955-1958), Viktor Ergo Harry Persson (1958-1967) och Bertil Verner Steinick (1967-1975). Poststationen drogs in med september månads utgång 1975. Ersättningen blev lantbrevbäring från Sjöbo i kombination med ett inlämningsställe för de kunder som inte kunde få kontakt med lantbrevbäraren under turen.

Ehuru det inte har med järnvägen Dalby-Bjärsjölagård utan med linjen Eslöv-Ystad att göra kan jag i detta häfte inte underlåta att relatera ett ovanligt postföringsärende (diarienummer Tfk 1892:59 och Tfk 1893:111). Kyrkoherde L J Trägårdh i Östra Kärrtorps pastorat och kommunalordföranden Nils Åkesson i Östra Kärrstorp skrev den 8 januari 1892 till poststyrelsen och bad om bättre postgång, eller som de uttryckte det, "att icke bliva sämre lottade än andra". De önskade att

"en eller båda av de två järnbansvakter som bo på omkring en kilometers avstånd från Kärrstorps och Alestads byar, finge av postverket någon ersättning mot skyldighet att till Bjärsjölagårds station frambära och därifrån till sin bostad hemföra vår post."

Formellt skulle banvakten ha fungerat som lantbrevbärare, men poststyrelsen lämnade ärendet utan åtgärd efter utredning. Postmängden ansågs för liten för en lantbrevbäringslinje. Sökandena kom igen den 16 januari 1893 med en ny framställning. De ville bidra med 30 kr om året till lantbrevbärarens avlöning. Inte heller denna gång fann poststyrelsen framställningen böra föranleda åtgärd.

Postexpeditionen i *Bjärsjölagård*, belägen inom Malmöhus län, öppnas den 1 maj; och beredes tillfälle att till och ifrån denna postanstalt försända jemväl paketer.

Text ur
ett post-
cirkulär
år 1866

Poststationer öppnas, äfven den 1 maj, vid följande järnvägsstationer å Ystad—Eslöfbanan inom Malmöhus län, nämligen: *Köpinge, Tometilla, Esperöd, Löfvestad, Wollsjö, Askeröd, Löberöd* och *Hurva* (se för öfrigt nästförestående cirkulärskrifvelse).

Vid nu inträffande öppet vatten öppnas poststation äfven vid järnvägsstationen *Lund* å Gelle—Dalabanan inom Gelleborgs län. Denna poststation skall lyda under postkontoret i Gelle samt utvexla post direkt jemväl med postkontoret i Falun. (På det att bref till Lunds poststation icke må förvexlas med bref till staden af samma namn, böra de, som äro ämnade afgå till förstnämnda ort, alltid finnas åtecknade adressen »**Lunds poststation**».)

Samtidigt med öppnandet af Lunds poststation indrages hittillsvarande poststationen i *Bäck*.