

Erik Lindgren

Något om posten vid

Mellersta

Södermanlands

järnväg

och närmaste omgivning

Innehåll

	sid
Inledning	3
Dunker	20
Ekensholm	17
Eneboga	26
Högsten	22
Malmköping	23
Röl-Smedsta	23
Skebokvarn	27
Stålboga	14



Detta är ett utdrag ur 1948 års järnvägs-, post- och telekarta med området närmast den lilla järnväg, som berörs i denna skrift.

Förord

Syftet med denna skrift är att lämna uppgifter om den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena utmed Mellersta Södermanlands järnväg och i anslutning därtill även några av de lantpoststationer som har berörts av den lilla järnvägens tillkomst.

Det är numera svårt för mig att lämna några för hembygds-samlarna nyttiga uppgifter, eftersom jag inte längre disponerar något arkivmaterial. På grund av påstådd platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har därför bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan med hjälp av sådana anteckningar åtminstone fragmentariskt beröra händelseutvecklingen inom det område som det är fråga om här.

Tack vare hjälp av min gode vän Thure Karlsson vid centralarkivet kan jag dessutom få mig tillsänt som lån delar av det överlämnade arkivet och kan på så sätt komplettera anteckningarna ungefär på sätt som jag skulle gjort om arkivet funnits kvar i Växjö. Det bokstavsregister över postorter, efter vilket jag byggde arkivet, gör det möjligt för mig att med Växjö som utgångspunkt söka mig fram till de arkivnummer som berörs.

För några av poststationerna försöker jag ge exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och järnvägsföretaget. Jag har också velat kort beröra landsvägspostföringar, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen. Dessutom har jag valt att berätta litet om några lantpoststationer i järnvägens närhet.

Genom citat ur skriftväxling från kommuner och enskilda under slutskedet av järnvägsbyggandet försöker jag ge exempel på hur de olika socknarna mer eller mindre passade på varandra i strävan att få minst lika goda förbindelser som grannsocknar när det gällde järnvägspoststationer.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de stationsvis redovisade avsnitt som börjar på sid 12. I samtliga fall har jag försökt ange hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. På grund av svårlästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). Vissa kompletterande uppgifter, framför allt om datum för postombud, har jag hämtat ur "FACIT postal 1993" (ISBN 91-86564-358).

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 tänkta resor med järnvägen från Stålboga till Skebokvarn.



I 1904 resp 1939 års post- och järnvägskartor återges trakten kring järnvägarna i Norra Södermanland på detta sätt. Av den övre kartan (äldre) framgår att Mellersta Södermanlands järnväg ännu inte hade byggts när kartan ritades.

Inledning

Vid forskning stöter man inte så sällan på järnvägsföretag som tagit lång tid på sig efter beviljad koncession, innan planerna kunnat förverkligas. Både Norra Södermanlands och Mellersta Södermanlands järnvägar är exempel på motsatsen. För den sistnämnda gick det bara fem år efter den första koncessionen innan hela den 23 kilometer långa sträckan mellan Stålboga och Skebokvarn kunde öppnas för allmän trafik den 28 oktober 1907. Under mellantiden hade planeringen hunnit ändras. Den första koncessionen avsåg en sträcka mellan Flen och Stålboga. Som framgår av brevet på nästa sida, var den sydligaste delen av sträckningen inte fastställd så sent som vid 1906 års början.

Häradshövdingen Carl Alexandersson, som bodde i Ekensholm, var starkt engagerad i järnvägsföretaget. I Ekensholm fanns en poststation sedan februari 1884, men den avvecklades samtidigt som en poststation öppnades i Dunker den 1 oktober 1895. Denna tidpunkt sammanföll med trafikstarten på Norra Södermanlands järnväg, något som inte är en tillfällighet. Detta är en av orsakerna till att jag i denna skrift lämnat utrymme även åt lantpoststationen i Ekensholm, som var indragen 12 år innan tågstarten på Mellersta Södermanlands järnväg.

Alexandersson var väl insatt i turerna kring samarbete med post i olika frågor. Han hade för övrigt själv kontrakt med postverket om postföring på vissa sträckor, något som framgår av ett av de särskilda stationsavsnitten i detta häfte. Det brev från honom till postinspektionen i östra distriktet, då med säte i Stockholm, som återges i förminskat faksimil på följande två sidor, visar inte bara att han kände till med vilken instans han skulle korrespondera under inledningsskedet utan också att han kände till den etablerade vokabulären.

Han hade tidigare fått ett kartblad från postinspektionen, som han nu återsände, kompletterat med uppgifter om placeringen av de planerade stationerna utmed banan. I detta skede berörde han också frågan om inredning av en vagn på så sätt att den skulle kunna användas för postpersonal.

Till
Kungl Postinspektion i Östra Distriktet.
Stockholm.

Vissurligen är icke Mellareta Lädermanlands järnvägssträckning till dess andra naturliga del fullt bestående, men då detta söffrigt är fullt och stationer och hållplatser utmed hela banan blifvit fixerade, får jag härjörnt utställa de med Eden w. skrifvelsen den 27 Decembe 1904 afstämde kartblad, hvare jag numera antydt banans sträckning samt med blåa tvärskruck utmärckt platser för respektive stationer och hållplatser nämligen:

Högstens hållplats	belägen circa 4 kilometer från Skålboga station;
↓ Dunkers station	" " 7 " " " "
↓ Röhl-Smedsta hållplats	" " 11 " " " "
↓ Malmköpings station	" " 14½ " " " "
↓ Eneboga hållplats	" " 18 " " " "

circa 5½ kilometer från Skålbogvarns station i stambanan.
Järnvägsbolaget är villigt tillförbinda förståndarna för blifvande stationer samt hållplatser vid Eneboga och Röhl-Smedsta (den sistnämnda hållplatsen i närheten af 2^{de} medelstora ägardomen samt 4 större byalag förutom flera mindre bondgårdar) att, om Kungl. Postverket det påfordrar, och vi snart därpå underrättat, så att vi kunna antaga tillräckligt kvalificerade förståndare äfven vid nämnda hållplatser, handhafva post och postsparbanksförmedel mot ersättning enligt gällande

lands grunder.

Vi höfva med Vagnfabriksaktiebolaget i Soderateljehöjden kontraherat, att, om vi för den 1 April d. i. d. ä. därpå göra en mätning, för en Produktionsfriktion anordnad så, att uti en sådan af vagnens ban, om Kungl. Postverket finner det lämpligt, inredas en mindre postkupa enligt närlagd ritning, och torde vi sålunda få utbedja oss Kungl. Postverkets besked härutinnan före den 25 instundande Mars månad. Vi torde nöppeligen ha höfva erinra därpå, att vid Malmköping, hvarest sedan lång tid tillbaka och fortfarande finnes postkontor, är förläggningorten för Kungl. Lädermanlands regemente samt sådana inrättningar som apothek, filialbankkontor, och mindre lärarinneseminarier m. m.

Banan hoppas vi kunna öppnas före utgången af detta år eller omkring den 1 instundande Decembers.

Stockholm den 4 Januari 1906.

för Mellareta Lädermanlands järnvägsaktiebolag

Carl Alexandersson

Postinspektionen hade under mellantiden tillskrivit kronofogden i Vingåkers fögderi för att få synpunkter på behovet av postanstalter i det berörda området. Han svarade den 12 januari 1906 och uppgav därvid bl a följande:

"I Malmköping, varest förut finnes postkontor, synes detsamma böra bibehållas såsom sådant. Vid Dunker torde poststationen böra flyttas till blivande järnvägsstation. Vid Eneboga hållplats bör inrättas en poststation, då denna trakt är vanlottad i postalt hänseende. Vid Högsten och Röhl-Smedsta hållplatser synes mig mindre av nöden att inrätta postanstalter, enär avstånden till närmast belägna ej är stort, men som arvodet och transportkostnaden ej ställer sig högre, är nog traktens befolkning tacksam om postanstalter även inrättas vid dessa platser, vilket jag av anförda skäl anser mig böra förorda".

Kronofogden använde beteckningen **postanstalt** som gemensamt ord för olika slag av fasta postanordningar men gjorde den formellt riktiga distinktionen mellan postkontor och poststation. Även om jag i andra skrifter försökt redovisa innebörden av de olika termerna postkontor, postexpedition, poststation, postombud och postställe, finner jag det lämpligt att här också förklara skillnaderna.

Kort om terminologin

Jag börjar med situationen som den är i januari 1997, när jag bearbetar detta manus. Då är det hela något flytande, kan man säga, delvis på grund av genomförd divisionalisering och bolagisering samt den för flera år sedan beslutade och numera med råge genomförda strukturförändringen med beteckningen "Nät 92". Beslutet i den sistnämnda innebar i korthet att Posten även i fortsättningen skulle ha ca 2000 serviceställen, men *formerna* för denna service förändras successivt. På mindre orter (med färre än 1000 hushåll) planerades ursprungligen samverkan med bank på 300 platser och postkontor skulle etableras i butiker på 350 ställen. På större orter avsågs 250 av totalt 700 postkontor bli ersatta med vad som kallas Närpost.

Denna omorganisation har hunnit genomföras under de fem närmast gångna åren och tycks tendera att få ännu större omfattning än vad som aviserades vid presentationen av "Nät 92".

Målet 2000 serviceställen förefaller vara för högt satt. Enligt det pressmeddelande som gick ut den 14 februari 1995 hade Posten då 1340 egna postkontor och 537 "Post i butik". Påbyggnaden av "Nät 92" sker enligt en utredning med förslag om att Posten i år (1997) skall ha 1100 egna kontor, varav 150 kontor i samverkan med andra och 775 "Post i butik". Antalet serviceställen skulle därmed bli oförändrat. Förändringarna uppges inte bli mera omfattande än att de kan genomföras på ett ansvarsfullt sätt för såväl kunder som anställda. Postservicen blir enligt samma källa kvar, om än i förändrad form.

Pressmeddelandet innehåller emellertid följande brasklapp: *"Utredningen förutsätter att Posten får fortsatt möjlighet att utveckla finansiella tjänster och att de avtagande volymerna i Nordbankensamarbetet kompenseras på så sätt"*.

För skrivande posthistoriker blir det svårare att för framtiden redovisa organisationsförändringarna. Framför allt blir det svårt att, som jag hittills gjort i min posthistoria, namnge cheferna för respektive postkontor. Genom divisionalisering finns det nämligen två eller flera chefer på många håll.

Divisionaliseringen drevs måhända något för hårt och det finns nu tecken på att de barriärer som rests mellan olika divisioner kan komma att bli genomträngbara. Efter denna korta inledning om dagens läge återvänder jag till **Terminologin under gången tid**.

Den 9 mars 1860 bemyndigade regeringen generalpoststyrelsen att *"å lämplige ställen inrätta ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition"*.

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Kungörelser från länsstyrelserna lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

Det kan vara av visst intresse att notera hur generaldirektör Wilhelm Roos angav en orsak till beslutet om poststationer på landsbygden. I sin historiska återblick i verkets första verksamhetsberättelse omtalade han, att brevlådor hade uppsatts vid allmänna postvägar med början 1855 under vissa förutsättningar. Ett villkor var att en kommun eller flera korrespondenter på en ort förenade sig om att genom en lämplig person svara för tömning på behöriga tider av brevlådan. Det reglerades genom ett kungligt brev den 9 mars 1855 och av postmedel betalades 15 kr om året för bestyret med brevlådan. Men så skriver Roos följande:

"Då emellertid denna utväg till postutväxlingens underlättande endast i ringa mån av allmänheten anlåtats, beslöts år 1860 inrättandet av ett nytt slag poststationer, vilka skulle utgöra en art filialkontor till närmast liggande postkontor eller postexpeditioner".

Innan verkningarna av kungabrevet den 9 mars 1860 var synliga, fanns det i vårt land i stort sett inga andra fasta postanstalter än postkontor, vid denna tidpunkt 175 stycken. Av dessa var 48 postexpeditioner, en benämning som kan skapa problem för dem som inte sysslat med posthistoria. För att undvika för mycket funderingar kallar jag i mina skrifter även dem för postkontor till skillnad från de postexpeditioner som började inrättas 1920.

I praktiken var 1849 -1881 års postexpeditioner en lägre klass av postkontor. De högsta klasserna var enligt terminologin postkontor och de lägsta klasserna var postexpeditioner. Båda slagen var med få undantag förlagda till städer. Flertalet av dem hade ett större eller mindre förvaltningsområde med underlydande poststationer.

Beteckningen postexpedition kom till 1849 som resultat av en form av löne reglering till postcheferna. Med vissa ändringar under de följande 25 åren upptog 1874 års normalstat sju klassers postkontor, av vilka klasserna I - IV avsåg postkontoren och klasserna V-VII postexpeditioner. Postkontorens chefer kallades postmästare, tillsatta med kunglig fullmakt, medan postexpeditionernas chefer var postexpeditörer, tillsatta av poststyrelsen. Gentemot kunderna hade de samma befogenhet. Från och med 1882 kallades postexpeditionerna för postkontor. Termen postexpedition skulle återuppträffa fyra decennier senare i en helt annan betydelse som antyts ovan och som framgår av det följande.

Utöver postmästare fanns det med början 1830 ett litet antal s k postuppsyningsmän. De tillsattes i glest befolkade delar av landet, huvudsakligen i Norrland. De fasta postanstalter som därigenom kom till stånd, kallades postuppsyningsmansplatser. Deras totala antal översteg aldrig samtidigt 21, d v s det antal som fanns 1860, när regeringen fattade beslut om poststationer på landsbygden. De flesta postuppsyningsmansplatserna ersattes under femårsperioden 1861-1865 med poststationer.

Det dröjde nära nog ett helt år efter att regeringen bemyndigat poststyrelsen att inrätta poststationer, innan de första kom till stånd. Inom området för denna uppsats inrättades inga sådana förrän i samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen.

Andra senare tillkomna former av postanstalter med kundbetjäning var filialpostkontor och brevsamlingsställen, från vilka vi kan bortse i detta sammanhang. Dessutom tillkom 1920 ett mellanting mellan postkontor och poststationer med termen *postexpedition* (ej att förväxla med de postexpeditioner som fanns under åren 1849-1881). Postkontoret i Malmköping ersattes med en poststation den 1 oktober 1920 men höjdes sju år senare till en postexpedition "av det moderna slaget". Detta nya slag av postexpeditioner hade inte några underlydande poststationer men avgav sina redovisningar direkt till poststyrelsen. Poststationerna däremot redovisade till de överordnade postkontoren. Cheferna vid "den moderna tidens postexpeditioner" titulerades stationsmästare.

I slutet av 1920-talet inrättades stationära lantbrevbärare, snart nog kallade *postombud*. På slutet av 1960-talet användes sådana i viss utsträckning för att göra indragning av poststationer smidigt. De underlättade övergången till lantbrevbäring för dem som bodde närmast den indragna poststationen. De öppnades enligt ursprungliga planer på platser där underlaget var för litet för en poststation.

Termen *postställe* fanns under en övergångstid från mitten på 1970-talet för mycket små poststationer, men från och med 1986 kallades även dessa för postkontor. De dittillsvarande poststationerna hade då hunnit dras in eller organiseras om och fått benämningen postkontor (med prefixet "lokal" under en övergångstid fram till och med 1985). Även den moderna formen av postexpeditioner hade med ny terminologi börjat kallas postkontor (under övergångsperioden 1977-1985 "lokalpostkontor" eller i vissa fall "ortpostkontor").

På sina håll prövade man att man anlita entreprenader för mindre postkontor mycket tidigt, särskilt i Värmland, varom jag berättat i flera av mina skrifter om värmländsk posthistoria. Befintliga postlokaler avvecklades och rörelsen överläts på en bank eller en butik. Som jag nämnt inledningsvis i detta avsnitt, var målsättningen ca 650 entreprenadkontor, men den siffran är ju sedan lång tid passerad. En hårdare strukturering har aviserats.

Efter denna förklaring av snårig terminologi återvänder jag till skriftväxlingen mellan järnvägsbolaget och postmyndigheter. Även för de enskilda järnvägarna var det Kungl. Järnvägsstyrelsen som med sin överblick över landet i sin helhet tog ställning till blivande järnvägsstationers namn och underställde regeringen denna fråga, sedan vederbörande intressenter blivit hörda, i detta fall det privata järnvägsbolaget och posten och telestyrelsen. Posten var angelägen om att nytillkommande namn inte skulle vara snarlika redan befintliga poststationers namn för att undvika felsorteringar. Inte sällan hände det därför att föreslagna stationsnamn ändrades.

I fråga om Mellersta Södermanlands järnväg uppstod inte några sådana problem. Järnvägsstyrelsen anmälde i ett brev till poststyrelsen den 14 juli 1906, att järnvägsbolaget hos Kungl. Maj:t "*i underdånighet anhållit, att vid bolagets under anläggning varande järnväg belägna två stationer och tre hållplatser måtte få benämnas, stationerna Malmköping och Dunker samt hållplatserna Eneboga, Röhl-Smedsta och Högsten; och har Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 10 juli 1906 anbefallt järnvägsstyrelsen att, efter samråd med Eder och Kungl. Telegrafstyrelsen över ifrågakvarande ansökning avgiva underdånigt utlåtande*".

Järnvägsstyrelsen tillade att den för sin del inte hade något att invända mot de föreslagna namnen. Sedan poststyrelsen underrettat järnvägsstyrelsen om att det från postens synpunkt inte heller fanns något att invända, tog regeringen ställning till svaret från järnvägsstyrelsen, som i sin tur sände till poststyrelsen det brev som återges i förminskat faksimil på nästa sida.

KUNGL. N: 13531.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

7007

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Lk:n. d. 28 SEP. 1906

Trafikafdelningen.

5426 (2377) / Most Östra distriktets postinspektion, hvarsta

R. R.

Till
Kongl. Generalpoststyrelsen

Kongl. Järnvägsstyrelsen har härigenom äran meddela, att Kongl. Majt genom resolution den 14 augusti 1906 förmitt godt förklara, att stationerna och hållplatserna vid Mellerta Södra östnlands järnväg skola benämnas stationerna Malmköping och Dunker samt hållplatserna Eneboga, Röhl-Smedsta och Högsten. Stockholm den 25 september 1906.

Under Generaldirektörens frivaro.

Spaluan Miksa
Gustaf Melin
Förordnande

Stämman stäm till den 30 september 1906. Stockholm af Postinspektören: Adolf Malmgren

Adolf Malmgren

I ett brev till poststyrelsen den 12 juni 1907 redovisade postinspektör Adolf Malmgren sitt förslag om inrättande av poststationer vid den blivande järnvägen. Enligt det meddelande han fått från järnvägsbolaget beräknades järnvägen komma att öppnas för allmän trafik den 1 juli 1907, en alltför optimistisk beräkning.

Postinspektören visste att tidpunkten var alltför osäker och hemställde om poststyrelsens beslut att gälla "från och med den dag, då postbefordran å den nya järnvägslinjen kommer att äga rum". Han önskade att beslutet skulle innefatta indragning av lantpoststationen i Dunker samt inrättande av järnvägspoststationer i Högsten, Dunker, Eneboga och Röhl-Smedsta. Dessutom hemställde han om poststyrelsens beslut att från den aktuella tidpunkten dra in den åkande postföringen Sparreholm-Malmköping och gångpostföringen Stålboga-Dunker. Om den sistnämnda berättas i avsnittet om Dunker.

I poststyrelsen föredrogs ärendet den 18 juni med bifall till postinspektörens hemställan. För den interna handläggningen inom poststyrelsens olika avdelningar skrevs nedan återgivna meddelande ut av handläggaren vid poststyrelsens trafikbyrå.

Dnr: 8395.
1467

samtligt med öppnandet af allmän trafik af järnvägslinjen Stålboga - Eneboga - hvilket antages komma att ske omkring den 1:a juli 1907 -

Kongl. Generalpoststyrelsen har denna dag beslutat, att poststationer af klassen, lydande under postkontoret i Malmköping, skall öppnas i Eneboga, Högsten och Röhl-Smedsta.
Stockholm den 18 juni 1907.

Kongl. Generalpoststyrelsens Trafikbyrå.

exp 2/6 L

Till Aktuarien å Utrikes- och författningsbyråns kansli.
Postverkets persedelföräd,
Postverkets blankettföräd.

Utskrift
3 ex a
R. (Juni 1906)
500 ex.

Postinspektionen fick i uppdrag att säga upp de personer som berördes av förändringarna. Den 3 juli 1907 skickades bevis om att poststationsföreståndaren i Dunker samt postförarna på linjen Stålboga-Dunker blivit uppsagda att gälla från den ännu inte kända tidpunkten. Före soldaten A G Jansson, som fullgjorde fyra av de sex veckoturerna på nämnda linje, ville emellertid vara säker på befrielse vid det följande årsskiftet, om tågstarten skulle dröja längre, och sände därför en formell uppsägning till poststyrelsen.

Undertecknad söker härmed att bli entledigad från sin befattning såsom postförare mellan poststationerna Stålboga och Dunker den 31 Dec. 1907, detta på grund af att undertecknad innehar befattning som kyrkvaktare i Dunkers församling, och att jag icke kan utföra dessa båda syslor samtidigt

*kan öppna järnvägen?
hur kan man sig till uppgiften
af att öppna järnvägen den 29/10/1907
uppåt den gamla järnvägen?*

Dunker den 5 September 1907

*A. G. Jansson
F. d. soldat.*

Tågstarten sköts upp och inte förrän den 25 oktober 1907 kunde postinspektionen underrätta poststyrelsen, att järnvägen "enligt inkommen anmälan" skulle öppnas för allmän trafik den 29 oktober. Det kan synas kort varsel, men allt var förberett från postens synpunkt. Beslut hade även fattats om formen för postens befordran "dels i postiljonskupé, upptagande en golvyta av högst 4 kvadratmeter dagligen med ett tåg i vardera riktningen å hela linjen och dessutom ett tåg i vardera riktningen å sträckan Stålboga - Malmköping, dels ock i fack, upptagande en golvyta av högst 0,5 kvadratmeter från Malmköping till Skebokvarn dagligen med tåg 5".

I poststyrelsens cirkulär kungjordes förändringen på sätt som framgår av illustrationerna nedan, den övre i det allmänna cirkuläret och den undre i en av cirkulärbilagorna. Med början på nästa sida lämnas uppgifter om var och en av stationerna i den ordning de skulle komma vid en tänkt färd från Stålboga till Skebokvarn. Högst berörs dock efter Dunker. Tre av de nya järnvägsstationerna fanns inte kvar när persontrafiken på järnvägen lades ned den 27 maj 1962 och indragningen av den i Dunker sammanföll i tiden med persontrafikens upphörande.

54.

Kungörelse,

angående dels öppnandet af nya poststationer, dels indragning af nuvarande poststationen Dunker.

Den 29 innevarande månad, då järnvägslinjen Stålboga—Skebokvarn (Mellersta—Södermanlands järnväg) för allmän trafik upplåtes, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda linje belägna trafikstationerna **Högsten**, **Dunker**, **Röhl-Smedsta** och **Eneboga** inom Södermanlands län.

Samtidigt indrages däremot den nuvarande poststationen **Dunker**. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 26 oktober 1907.

RICHARD OSSBAHR.

e. f.

A. M. Hjorth.

Stålboga—Skebokvarn.

(Från och med den 29 oktober 1907.)

7 ³⁰		—		Stockholm	11 ³⁴	—	
—		—		Eskestuna	12 ³³	—	
Plk. 412	Plk. 412						
Tåg 1.	Tåg 3.	Km.					
8 ³⁴	3 ¹⁵	—	Stålboga 212	8 ⁵	2 ⁵⁰		
8 ⁵⁰	3 ³¹	4	Högsten	7 ⁵⁸	2 ⁴³		
9 ⁷	3 ⁴⁸	8	Dunker	7 ⁴³	2 ²⁸		
9 ¹⁸	3 ⁵⁸	11	Röhl-Smedsta	7 ²⁷	2 ¹²		
9 ³⁰	4 ¹⁰	14	Malmköping	7 ¹⁰	1 ⁵⁵		
	Fk.						
	Tåg 5.			Tåg 2.	Tåg 6.		
				Plk. 412			
9 ⁵⁰	7 ³⁰	—	Malmköping		12 ⁰		
10 ⁵	7 ⁴⁵	18	Eneboga		11 ⁵⁰		
10 ¹⁵	7 ⁵⁵	23	Skebokvarn 201		11 ³⁵		
						Tåg 4.	
						Plk. 412	
5 ³⁴	—		Stockholm		8 ³⁴		
12 ⁸	10 ⁵³		Katrineholm		—		

1895-10-01--1964-05-30

Stålboga

Det fanns redan en järnvägspoststation i Stålboga när förbindelsen därifrån söderut till västra stambanan började byggas. Den hade öppnats utmed Norra Södermanlands järnväg, när denna uppläts för allmän trafik den 1 oktober 1895, men inte funnits med i de ursprungliga planerna. Måhända var det brist på kännedom om den väntade utvecklingen i trakten kring Stålboga som gjorde att postinspektören inte hade Stålboga med som förslag till en poststation, när han skrev den 2 april 1895 till poststyrelsen om organisationen för posten längs det då planerade spåret mellan Saltskog och Nybybruk.

Häradshövding Carl Alexandersson i Ekensholm, där det fanns en poststation sedan februari 1884, blev medveten om att någon poststation inte planerades i Stålboga. Han skrev till poststyrelsen den 27 juli 1895 och fick med vederbörandes underskrift många berörda postkunder att instämma. Brevet började på följande sätt:

"Då vi försport, att Kungl. Postverket redan bestämt åtskilliga postutväxlingsstationer vid Norra Södermanlands järnväg men att, därvid icke Stålboga station kommit i välvillig åtanke, föranlåtes undertecknade att härigenom vördsamt hemställa, det jämväl Stålboga station äntligen måtte bliva postutväxlande. Dunkers socken, med ett invånareantal av ca 2000 personer har i denna järnväg tecknat aktier (när enskilda teckningar medräknas) till ett belopp emellan 60 till 70.000 kronor, vilket bäst torde bevisa, att intresset för denna järnvägs åstadkommande varit livligt inom denna socken. Stålboga är emellertid den enda inom denna socken belägna järnvägsstation (då däremot t ex Årila socken med föga över hälften så stor järnvägsteckning får tvenne postutväxlande stationer) - ej underligt då att vi anse oss hava skäl betrakta det såsom en svår missräkning, därest Stålboga station, som är andra (dvs nästa högsta) klassens station, ej bleve postutväxlande, när sådana obetydliga stationer som t ex Valsberga och Malmby(!), vilka äro 4:e klassens eller egentligen blott anhaltstationer, tillerkänts sådan förmån".

Poststyrelsen remitterade brevet till postinspektionen *"med anmodan att, efter vederbörandes hörande så snart ske kan avgiva yttrande till Kungl. Generalpoststyrelsen i anledning av förevarande framställning"*.

Tf postmästaren i Eskilstuna var inte särskilt positiv i sitt yttrande till postinspektionen. Han uppgav sig ha *"kommit till den uppfattningen att en poststations inrättande vid Stålboga icke får anses vara ett allmänt behov för Dunkers sockens samtliga 2000 personer eller ens för samtliga sökanden, ty en större eller mindre del av dem kommer nog i allt fall fortfarande att hava sin postutväxling dels vid den inom socknen belägna poststationen Ekensholm, varest häradshövdingen Alexandersson själv lär vara boende, dels ock vid postkontoret i Malmköping. För en del torde den blivande poststationen i Eklången bli lämpligast och några Dunkersbor torde möjligen komma att begagna sig av Byringe blivande poststation"*.

Uppenbarligen hade tf postmästaren vid svarets avgivande inte tänkt sig möjligheten att lantpoststationen i Ekensholm hade blivit påtänkt till indragning.

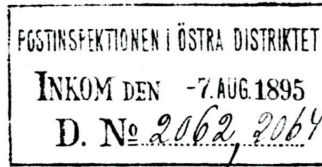
Många av dem som tidigare hade uttalat sig för en poststation i Eklången, blev under tiden varsamma och avfattade ett separat brev med följande text:

"Undertecknade får härmed förklara, att vi livligt instämma i den ansökning som vi försport vara under skrivning och avsänd med begäran att få poststation vid Stålboga. Denna station är ju mycket mera betydande och närmare oss belägna, ehuru vi av oförstånd låtit övertala oss att underskriva en lista för Eklångens station. Vi taga alldeles för givet att det ej kunde komma i fråga annat än att en så pass viktig ort som Stålboga skulle bliva poststation och att det blott gällde att förhjälpa sockenborna omkring Eklången att också få poststation; så framställdes saken för oss".

Postinspektionen kommunicerade naturligtvis också med järnvägsbolaget och fick därifrån ett svar som visade fritt fram för bolagets del för en poststation i Stålboga. Det återges på nästa sida. Detta var för övrigt ett av flera fall, där poststationsnätet på den förhållandevis långa järnvägen mellan Saltskog och Nybybruk förtätades efter framställningar från berörda postkunder. Järnvägsbolaget tycktes genomgående vilja acceptera varje nytt förslag om lokalt samarbete vid järnvägsstationerna eller hållplatserna. I sin redovisning till poststyrelsen anförde postinspektören bl a *"att, ehuru Stålboga trafikstation är belägen på endast 4 kilometers avstånd från Eklångens poststation jag likväl ansett mig böra förorda poststations inrättande därstädes"*.

Norra Södermanlands Jernväg
Eskilstuna den

6/8 1895



Till Postinspektionen i Östra Distriktet!
Norra Södermanland

Till svar på skrifvelsen af 2^{de} dec. för jag äran med-
dela, att styrelsen för Norra Södermanlands Jernvägs Stålboga
för sin del tillstyrker och förordar inrättandet af post-
stationen vid Stålboga och allmänna jernvägsstationen,
då den förutnämnda genom de stora virkesaffären som
der, till följd af genom jernvägens tillkommande bättre kommu-
nikationer, komma att bestrivas, och den sedan genom
den gädda läge om en för uppförandet af sommarväg, trafik-
strömning, är af den betydelse att de i likhet med
öfriga af jernvägens stationer bör inrättas.

Styrelsen är villig beivra förutnämnda skatta
postförordningen, emott arvodet från Norra Postverket, hvar
arvodet styrelsen även till börja med bör utgå med
samma belopp som blifvit bestämmande för jern-
vägens relativt mindre stationer, em 120 Kronor
per år, och sedan regleras på samma gång, och efter
samma grunder som gäller för de andra stationerna.

För Norra Södermanl. Jernv. Styrelse

Nesne Kläckstäm

Trafikchef.

Poststyrelsens beslut blev sålunda att öppna en poststation också i Stålboga. Denna station kom senare att bli en järnvägsknutpunkt genom att järnvägen mot Skebokvarn öppnades. Därmed blev den från den 28 oktober 1907 utgångspunkt för den järnväg som behandlas i denna skrift.

Till föreståndare för poststationen i Stålboga, som trots beslut i sista stund kunde öppnas samtidigt med tågstarten den 1 oktober 1895, antogs stationsmästaren Karl Hugo Åke Esbjörn Björkman med ett årligt postarvode av 120 kr. Det höjdes till 300 kr med 1897 års ingång och ett år senare till 420 kr, något som kan tolkas som att både post och järnväg hade betydlig trafik i Stålboga.

Gustaf Arvid Swärd tog över befattningen den 1 februari 1902 och fick efter 1903 års allmänna reglering av arvodena börja kvittera 600 kr om året vartill kom 360 kr i biträdesarvode. När arvodet sjönk till 420 kr vid 1906 års reglering, fick han kompensation i form av 180 kr i tilläggsarvode. På den linjen fortsatte det och Stålbogas status av en knutpunktsstation föreföll inte stark. Efter 1914 års allmänna reglering fastställdes Swärds fasta årsarvode till 300 kr, vartill kom 300 kr i personligt tilläggsarvode samt 120 kr i extra biträdesarvode. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med juni månads ingång 1964.

1884-02-01--1895-09-30

Ekensholm

Innan vi börjar vår låtsasfärd söderut från Stålboga, gör vi ett besök i en närbelägen lantpoststation. I Ekensholm ett par kilometer öster om Dunker fanns sedan februari 1884 en poststation. Där bodde häradshövding Carl Alexandersson. Måhända bidrog hans engagemang i frågan om en poststation i Stålboga till att tanken föddes på omläggning av det fasta postnätet söder om Stålboga. Utlösande faktor var emellertid poststationsföreståndarens egen uppsägning. Genom en på så sätt uppkommen vakans var det lättare att planera för indragning av poststationen, om berörda korrespondenter skulle kunna få en rimlig service i stället.

Låt oss ändå dessförinnan blicka tillbaka på tillkomsten av den förhållandevis kortlivade poststation i Ekensholm. Ett brev i november 1883 till poststyrelsen från kyrkoherde A Th. Bergman i Dunker, som samlade många namnunderskrifter i syfte att få en poststation inom socknen inleddes med följande ord:

"Det torde få anses som väl bekant och erkänt att en orts framåtskridande till ekonomiskt välstånd nu är i väsentlig mån beroende av lättnad i samfärdsmedel, sådana särskilt postverket och järnvägarna befrämja densamma".

Petitionärerna att i Dunkers socken ansåg sig "under senare årtionden varit mera i saknad av de fördelar dessa samfärdsmedel erbjuda än många andra orter inom landet". Dessa omständigheter skulle enligt petitionärernas uppfattning ha medverkat till att Dunkers kommun "föga tilltagit i ekonomisk välstånd på en tid, då andra kommuner tagit jätte-steg framåt i detta hänseende". Ändå fanns det resurser inom kommunen genom godartade jordbruk, kvarnar, järnbruk, en hytta, gruvor och stora skogar.

Man trodde sig kunna råda bot på en befarad stagnation om det funnes en poststation inom kommunen och uppdrog åt bruksägaren och vice häradshövdingen Carl Alexandersson att överlämna petitionen till landshövdingen och därefter till poststyrelsen.

När han fullgjorde sitt uppdrag, erbjöd sig Alexandersson att tillhandahålla gratis lokal för poststationen vid sitt gods Ekensholm och att kostnadsfritt befordra posten mellan Stjärnhovs järnvägsstation och Ekensholm två à tre dagar varje vecka, om postverket svarade för transporten lika många gånger. Endera inspektorn eller bokhållaren vid godset kunde åta sig befattningen som poststationsföreståndare mot 100 kronor i årsarvode.

En extra kommunalstämma i Dunkers sockenstuga den 2 december 1883 utsåg formellt Alexandersson att föra socknens talan i ärendet. Handläggaren vid poststyrelsen kunde därför kommunicera direkt med Alexandersson för att få besked i några praktiska detaljer. Landskansliet vitsordade i ett brev till poststyrelsen, daterat den 31 december 1883, att kommunen var "hänvisad uteslutande till enskilda åtgöranden för postutväxling med de närmast därintill belägna postanstalterna i Malmköping på ungefär 0,8 mils avstånd från Dunkers kyrka och vid Stjärnhovs järnvägsstation på 1,5 mils avstånd från egendomen Ekensholm". För att i det hänseendet bli likställd med de flesta av länets kommuner behövde Dunker sålunda förbättrade postförhållanden, konstaterade landskansliet, som dock tillfogade att behovet skulle tillgodoses bäst om en poststation inrättades i närheten av Dunkers kyrka.

Den uppfattningen modifierade landskansliet genom ett tillägg och ansåg att det fanns skäl för bifall med hänsyn till godsägarens erbjudande och kommunalstämmans uttryckta önskan om en "blivande poststations förläggande till en av socknens östliga ändpunkter".

Poststyrelsen biföll framställningen och den 1 februari 1884 inrättades poststationen med inspektör K J Larsson som föreståndare. Hans efterträdares uppsägning, som återges nedan, föranledde poststationens förflyttning från socknens utkant till kyrkbyn.

Den 24^{de} i september 1895
 När jag
 den 24 i september 1895 kom till
 att lämna min nu innehafda plats
 som bokförare vid Ekensholm förlämnar
 jag härigenom vördsamts afsägelse min be-
 fattning som poststationsföreståndare der-
 städes från och med den 1^{ste} i september
 1895.

Ekensholm den 20 Juni 1895.

K. J. Larsson

Det var en för postverket välkommen uppsägning och efter överenskommelse med häradshövdingen, där även tillkomsten av järnvägspoststationen i Stålboga tycks ha spelat in, drogs poststationen i Ekensholm in och en ny poststation öppnades i Dunker. Häradshövdingen åtog sig till och med enligt en förbindelse den 9 september 1895 "att kostnadsfritt för Kgl. Postverket överföra K. Postverkets effekter och tillhörigheter vid Ekensholm till Dunkers poststation så snart sagde station varder inrättad".

Förändringen samordnades med den tidpunkt då trafiken började på Norra Södermanlands järnväg, d v s den 1 oktober 1895.

1895-10-01--1962-05-26

Dunker

Som framgår av närmast föregående avsnitt, fanns det inte någon poststation i Dunker under den period på drygt elva år då poststationen i Ekensholm existerade. Till Ekensholm kom posten från Stjärnhov enligt ett kontrakt upprättat mellan posten och häradshövding Carl Alexandersson. I ett intyg, underskrivet den 2 september 1895, avstod denne "från de rättigheter, som äro mig tillförsäkrade genom kontrakt av den 15 januari 1884 mellan K. Generalpoststyrelsen och mig angående postföring mellan Stjärnhov och Ekensholm". Ett annat intyg från häradshövdingen har jag funnit anledning att återge nedan.

Härmed förklarar jag underlydande och legitimerad
att denna skrivelse att Ekensholms poststation
verken indrygas till denna poststation under uppgift
vid Dunkers kyrka

Ekensholm den 9 september 1895

Carl Alexandersson

Egenhändig sammanfattning beviljad
i Kopparvik
O. S. Blomberg

Postinspektör Ernst Wennström hade initierat "förflyttningen" av poststationen i Ekensholm till Dunker och redovisade sitt förslag i ett brev till poststyrelsen den 12 september 1895. Han framhöll däri att efter tillkomsten av en poststation i Stålboga borde postföringen till Ekensholm utgå därifrån. Han tillade bl a:

"Då emellertid, samtidigt med denna min skrivelses avlåtande, hos Kungl. Styrelsen blivit värdsamt hemställt dels om poststationens i Ekensholms indragning och dels om inrättande av poststation vid Dunkers kyrka, så har jag ansett mig böra upprätta förslagskontrakt om eventuell postföring mellan sistnämnde poststation och Stålboga poststation".

Det andra brevet från postinspektören den 12 september 1895 innehöll redovisning av ärendet angående indragning av poststationen i Ekensholm och inrättande i stället av en sådan i Dunker samt därmed sammanhängande postföringsfrågor. I stället för det upphävda kontraktet om postföring mellan Stjärnhov och Ekensholm fick Alexandersson ett nytt, avseende postföring mellan Stålboga och Dunker.

Till föreståndare för poststationen i Dunker antogs på postinspektörens förslag skolläraren Johan Oskar Forssling. Han fick inledningsvis 100 kr i årsarvode, höjt till det dubbla från 1901 års ingång och till 250 kr tre år senare samt till 300 kr från 1905 års ingång.

Med tillkomsten av Mellersta Södermanlands järnväg fick han finna sig i uppsägning av befattningen, varom postinspektör Adolf Malmgren sände ett bevis till poststyrelsen den 3 juli 1907. Under mellantiden hade kontraktet med Carl Alexandersson om postföring mellan Stålboga och Dunker upphört och ett nytt tecknats den 13 januari 1903 med kyrkoherden Johan Albin Hedendahl. Detta gällde två gånger i veckan. Från 1905 års ingång utökades postföringen på den sträckan till vardaglig. Ett kontrakt, daterat den 20 december 1904 med soldaten A G Jansson om postföring fyra gånger i veckan på samma linje upprättades. Även dessa båda kontrakt upphävdes, när järnvägen Stålboga-Skebokvarn togs i bruk för allmän trafik. Janssons egen uppsägning har berörts i denna skrift på sid 12.

Fram till nedläggningen av persontrafiken den 27 maj 1962 på järnvägen mellan Stålboga och Skebokvarn var det järnvägsbefälet som svarade för postservicen. Därefter ersattes poststationen i Dunker med lantbrevbäring.

1907-10-29--1932-12-31

Högsten

På vår låtsasfärd söderut hoppade jag över stationen i Högsten för att få kontinuitet mellan Ekensholm och Dunker. Men jag kan inte lämna Högsten därhän, även om poststationen var liten och obetydlig. Den är förresten nog så intressant av det skälet, att det var en av de mycket få poststationer som drogs in på grund av en besparingskampanj under depressionen i 1930-talets början.

Den öppnades dagen efter tågstarten och fick liksom de andra nya poststationerna vid banan den 29 oktober 1907 som födelsedag. Järnvägsbefälet ansvarade för den under hela existensperioden.

I ett brev till postdirektörerna i april 1932 (diarienummer 1 b 1778/1932) tog poststyrelsen upp frågan om indragning av små poststationer och eventuellt andra besparingar beträffande dessa. Det gällde de poststationer som sålde frimärken för högst 500 kr om året. Man skulle undersöka om de kunde dras in utan men för korrespondenterna eller ersättas med stationära lantbrevbärare (postombud).

Det var inte så få poststationer, totalt sett i hela landet, som skulle undersökas i detta hänseende, men det var ytterst få av de till indragning ifrågasatta, som verkligen blev indragna. Inom östra postdistriktet, dit "vårt område" hörde, rörde det sig om poststationerna i Halleby, Sproge, Basthult, Ekeryd, Lillie, Bosebo, **Högsten**, Ödhult, Spångenäs, Tista gård, Flaten, Fröskelås, Stortorp, Väderum, Ventzelholm, Vackerslätt, Skurugata, Blägda, Hädinge, Almnäs, Harsjön, Banketorp och Slättfall.

Undersökningen vållade uppmärksamhet i pressen. En journalists kontakt med poststyrelsen gav vid handen att man *"inom styrelsen synes närmast vara böjd att betrakta det som en liten indiskretion av trafikjänstemännens fackorgan att ge offentlighet åt denna utredning, synnerligast som densamma är så långt ifrån slutförd, att man blott fått in ett par tre yttranden"* (Pressreportage juni 1932).

Då det inte fanns några tillräckligt starka skäl att bibehålla den olönsamma poststationen, drogs den in med utgången av 1932.

1907-10-29--1953-05-31

Röl-Smedsta

Vi fortsätter på vår låtsasfärd och kommer efter Dunker till stationen med namnet Röl-Smedsta. Efter överenskommelse med järnvägsbolaget kombinerades post- och järnvägstjänst och så förblev det till poststationens indragning med maj månads utgång 1953, dvs hela nio år före persontrafikens nedläggning på banan.

1788-06-01--
Förvaltningspostkontoret ersatt
med poststation 1920-10-01

Malmköping

Järnvägen drogs förbi en från posthistorisk synpunkt anrik ort. Möjligen var det i första hand behovet av en stödpoint för postföringslinjerna som bidrog till regeringsbeslutet den 13 februari 1788 att ett postkontor skulle inrättas på Malmahed. I framställningen om ett postkontor anförde Malmköpings grundare Gustaf von Siegroth bl a att det var långsam postgång mellan Nyköping och Eskilstuna och mellan Nyköping och Mariefred. Posten måste sändas över Södertälje, där den fick ligga kvar i väntan på ankomsten av postföraren från Stockholm.

Postkontoret öppnades den 1 juni 1788 i länsmansgården. Dess förste postmästare blev Jakob Falleij. Nio andra följde honom som ordinarie chefer innan Erik Högander blev utnämnd den 30 juni 1906 som postmästare i Malmköping. Det var denne som fick uppleva järnvägens tillkomst och medverka i remissärendet om ny organisation. Innan han sände sin ansökan om att efterträda Nils Adolf Schelin, som den 17 maj hade utnämnts till postmästare i Ödeshög, hade han tillfälle att ur fackorganet "SVENSKT POSTARKIV" ta till sig information om de villkor som väntade honom. I denna publikation läste han sålunda den text, som återges överst på nästa sida. Han bör också ha varit medveten om det pågående järnvägsbygget och såg kanske detta som ett tecken på ökad blomstring för samhället. Han blev samhället trogen under ca fem år och följdes på sensommaren 1911 av Carl Rudolf Ferdinand Vessberg. Dennes efterträdare 1915, Amelie Sofia Holmberg, blev Malmköpings sista förvaltningspostmästare. Postkontoret byttes ut mot en poststation den 1 oktober 1920.

Malmköping (4 kl). Postmästarens öfverprovision uppgick 1905 till 153:75, arfvode för räkningshållande till 54:07, för lösväskor 70:50, från postsparbanken 28:08, öfriga extra inkomster (fackaflägnings-) 41:— . Dispositionsanslag utgår med 475:— kr. pr år samt under tiden i maj—31 augusti med ytterligare 10:— kr. i månaden. Hyresanslag utgår med 150:— kr. Nuvarande postkontörslokalen består af ett rum och en rymlig och ljus förstuga med glasveranda, hvilka båda senare användas för allmänheten. Den är trång, otidsenlig och ej lämpligt inredd. Inredningen eges af förut förre postmästaren.

Tillgången på lämpliga bostäder är dålig. Hyran utgör i allmänhet omkring 100:— kr. pr år och rum. Kommunal-, kyrko- och skolskatter utgå med tillhoppa 3:— kr. pr bevillningskrona. Samhället har vattenledning, ytterbelysning, högre folkskola (samskola), läkare, apotek, bank. Närmaste fullständiga läroverk ligger i Nyköping.

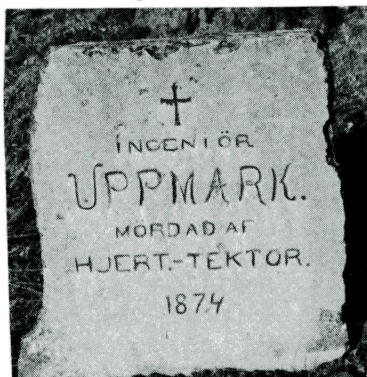
Gångse pris å följande artiklar äro: färskt fläsk 1:20 à 1:40, fårkött 1:—, kalvkött 1:—, oxkött 1:—, sötmjölksost 1:20, smör 1:90, oskummad mjölk —:12, potatis 3:— pr hl, ägg 1:— pr tjog, björkved 18:— pr storfamn, barrved 13:—.

Det var inte tillräckligt stor omsättning vid postkontoret i Malmköping för att vid dess indragning motivera utbyte mot en postexpedition. Se avsnittet terminologi på sid 8.

Den poststation som inrättades 1920 i stället för det indragna förvaltningspostkontoret, höjdes den 1 oktober 1927 till en postexpedition "av det nya slaget". Beata Säfström antogs till chef med titeln stationsmästare. Efter ytterligare 50 år skulle postexpeditionen genomgå den generella organisationsförändring som bland annat medförde en ny terminologi. Därefter har ytterligare påfrestningar här liksom annorstädes hört till vardagen. Med ny terminologi kallas dagens postanordning i Malmköping för postkontor. Det har med ansvar för service till drygt 1600 hushåll övertagits av postmästare Kerstin Waldebring.

Ungefär tre km nordväst om Malmköping finner vi den sten som återges i bilden. Den erinrar om ett skottdrama, som förövades sent på kvällen den 31 augusti 1874 och krävde ingenjör Herman Upmarks liv. På väg hem till Eskilstuna tog han tåget till Flen, där han lånade häst och vagn för den fortsatta resan norrut. Vid Navestads hage utanför Malmköping hejdades han av två män som utan förbarmande sköt ner kusken och Upmark. De båda mördarna låg i bakhåll för postdiligensen och tog fel. När denna kom några minuter efteråt, flydde de men kunde gripas ett par månader senare och dömdes till avrättning.

Illustrationen på nästa sida är en kopia av "födelseattesten" för postkontoret i Malmköping.



46. 29A.
Malmköping hos Hofmann & Söner

Som Hans Kongl. Maj:t, uti Skrifvelse til Des och Rikens Cantzli-Collegium under

den 13. sittledne Februarii, i Råder förordnat, at et Post-Contoir på Malmahed imellan Nyköping och Eskilstuna må till widare anläggas; Och samma iurättninga, tillfölle häraf, Kommer wid det blifwande Post-Contoires i Malmköping at taga sin början med nästkommande Junii månad;

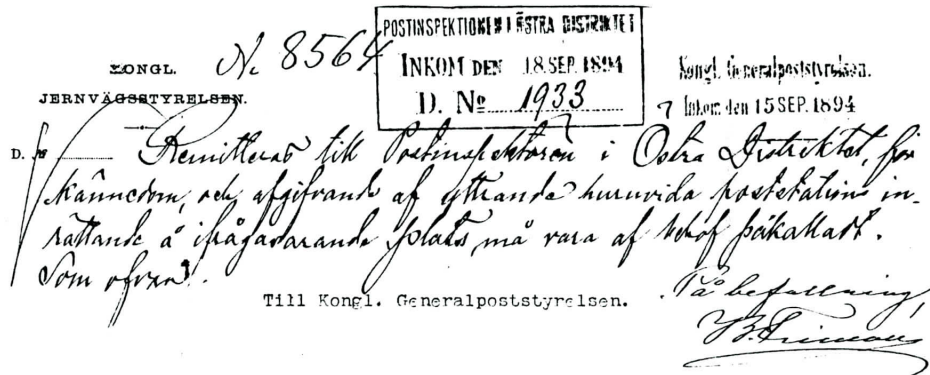
Så har jag welat gifwa *Hofmann & Söner* sådant härmed til des esterrättelse tilkänna, samt at porto för bref af Et lods wigt ifrån *Boras* til Malmköping bör enligt den faststälte Taxan, med *Tre Skillingar* — Runt. betalas.

Jag är
Hofmann & Söner
Hjerttektor
Stockholm,
den 15 April 1788.

Sämenander

Eneboga

Vi fortsätter söderut och kommer till det sista stationshållet på vår lilla järnväg innan vi når fram till västra stambanan. Det är Eneboga som fick en poststation dagen efter tågstarten, således den 29 oktober 1907. För denna ansvarade järnvägsbefälet. Den hörde inte heller till de lönsamma poststationerna och avvecklades i en omorganisation samordnad med indragningen av poststationen i Röl-Smedsta. Från och med juni 1953 fick berörda kunder sin post genom lantbrevbärare.



Att stationen Skebokvarn, belägen mellan Sparreholm och Flen, 7 kilometer från den förra och 8 kilometer från den senare stationen, kommer att den 1 instundande Oktober öppnas för allmän trafik, får Kongl. Jernvägsstyrelsen äran härigenom meddela. Stockholm den 13 September 1894.

Rudolf Cronstedt

L. Larsson

Skebokvarn

Vi kommer nu fram till den punkt, där järnvägen från Stålboga knöts samman med västra stambanan. Det dröjde länge efter det att västra stambanan hade öppnats för allmän trafik, innan en järnvägsstation kom till i Skebokvarn, men när poststyrelsen väl fått veta dess tillkomst genom på vidstående sida avbildade brev, dröjde det inte länge förrän en poststation också blev verklighet i Skebokvarn.

Den remisspaskrift som finns i det avbildade brevet, resulterade i sin tur i en remiss från postinspektionen till postmästaren i Gnesta. Där basade sedan 1882 Ernst Leopold Palmblad. Han visste själv inte tillräckligt om Skebokvarn men inhämtade från de underlydande poststationerna i Flen och Sparreholm "att bland andra ägarna till egendomarna Gäversnäs, Mälby, Skedevi och Täversta redan tillkännagivit att de från 1 oktober komma att överflytta sin trafik till den nya järnvägsstationen samt att trakten kring densamma är ganska rik men hittills varit vanlottad på goda kommunikationer. Stationen, för vars erhållande stora ansträngningar och även uppoffringar gjorts, torde därför nog bliva sysselsatt".

Postinspektör Ernst Wennström tvekade inte efter det beskedet utan hemställde om poststyrelsens beslut att en järnvägsstation skulle öppnas och att föreståndaren skulle till en början få 120 kr om året i postarvode. Detta biföll poststyrelsen vid föredragning den 28 september och den 1 november 1894 öppnades poststationen med trafikstationsföreståndaren Johan Albert Larsson som ansvarig även för postgöromålen.

Stationskarlen Erik Gustaf Eklöf tog över tillfälligt efter honom från den 10 juni 1896 och två månader senare vilade ansvaret på stationsmästaren Axel Mauritz Åkerblom. Hans postarvode höjdes efter 1902 års allmänna reglering till 300 kr om året. Efter att järnvägen från Stålboga hade anknutits 1907 steg trafiken ytterligare och Åkerbloms årsarvode för postsysslan höjdes i etapper. Efter 1914 års allmänna reglering uppgick det till 480 kr, samt 300 kr i fast biträdesersättning och 120 kr i extra biträdesersättning.

I längden kunde post- och järnvägs-göromål inte förenas. De skildes åt och med poststationen kvar i järnvägshuset blev Ingrid Edin föreståndare från den 1 december 1941. Med alltmer utbyggd och effektiv lantbrevbärning som ersättning kunde poststationen dras in med mars månads utgång 1965.