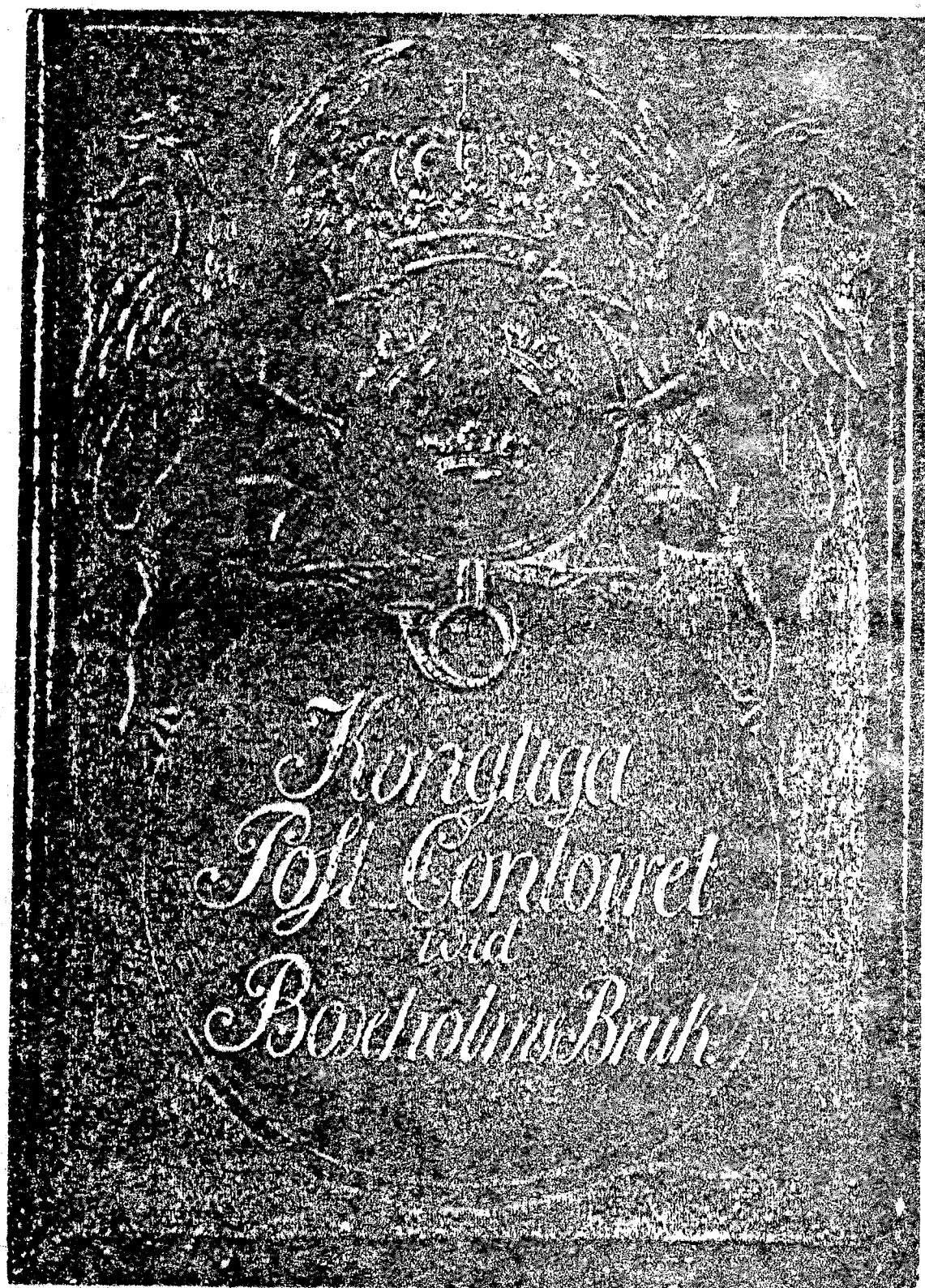


POSTEN I BOXHOLM



200 ÅR

1787—1987

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

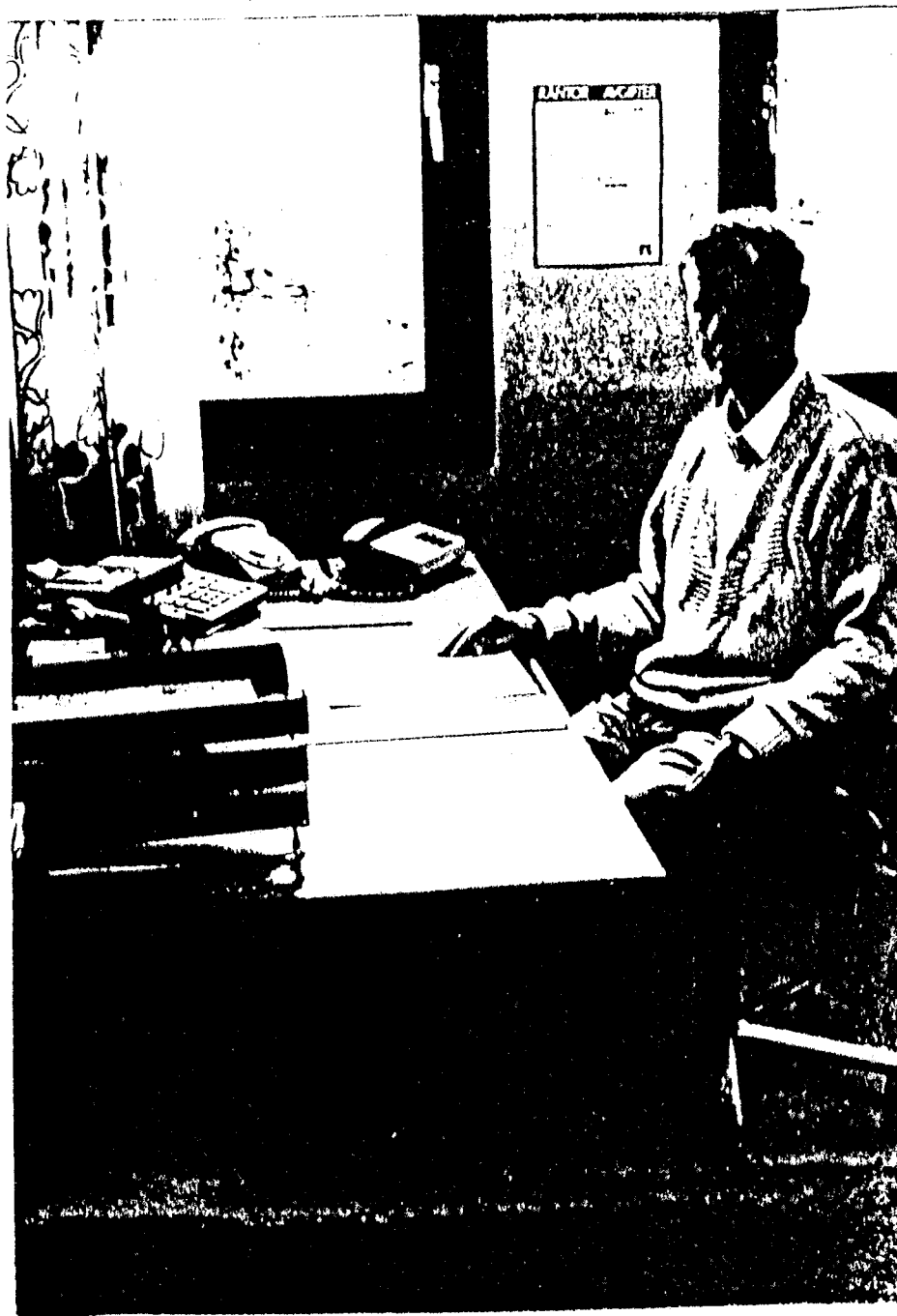
I.

FÖRORD	2
POSTALA FÖRHÅLLANDEN FÖRE ÅR 1787	
- Posttransporterna	3
- Förhållandena i och kring Boxholm	4
BOXHOLM FÅR POSTKONTOR	5
POSTMÄSTARE 1787-1885	8
POSTHEMMAN OCH POSTTRANSPORTER	
- Linjen Linköping-Boxholm-Eksjö-Vetlanda	11
- Linjen Jönköping-Boxholm	12
- Linjen Skänninge-Boxholm-Eksjö	12
- Posttransporterna får bättre skydd	13
POSTDILIGENSERNAS KORTA BLOMSTRINGSTID	14
JÄRNVÄGEN KOMMER TILL BOXHOLM	16
POSTSTATIONEN BLIR ÅTER POSTKONTOR	17
POSTLOKALER	19
POSTUTDELNINGEN	
- Lokalbrevbäring	22
- Lantbrevbäring	24
ARBETET PÅ POSTKONTORET 1787-1885	
- Breven betydde mycket	25
- Enhetsporto och frimärken	27
- Nya produkter och ökande rörelse	29
KASSAEXPEDITIONEN 1885-1987	30
ÄNNU ETT JUBILEUM	31

FÖRORD

Att postkontoret i Boxholm inrättades år 1787 har varit känt sedan länge. Däremot har det rått olika uppfattning om vilken dag postkontoret öppnades. Av de handlingar rörande postverkets organisation före år 1850, som förvaras i Riksarkivet framgår emellertid obestridligt, att postkontoret i Boxholm öppnades den 1 januari 1787.

Vi har valt att förlägga jubileet till Frimärkets Dag den 10 oktober 1987. Det är min förhoppning att denna historik, sammanställd av postinspektör Folke Sundholm i Linköping, skall bli till glädje för postens alla kunder i och kring Boxholm.



Kjell Lindholm
postmästare

POSTALA FÖRHÅLLANDEN FÖRE ÅR 1787

Posttransporterna

År 1734 beslöt Kungl Maj:t, att en postföreling skulle inrättas "från Eksjö öder öster Håle Wågen och Måhlby till Linköping". Av okänd anledning kom posttransporterna på linjen emellertid inte i gång förrän den 1 oktober 1738. Transporterna omfattade en tur i veckan i vardera riktningen.

Postförelingen organiserades på så sätt, att postbönder anställdes på varannan eller var tredje mil utmed stråkvågarna. Postbonden hade ingen möjlighet att själv sköta alla transporter. De utfördes därför i regel av anställda postdrängar och det var oftast bara vid förhinder för dessa, som postbonden själv måste transporterades posten. När postbondeinstitutionen tillkom år 1636 transporterades posten gående, men redan efter ett tiotal år hade postmängden vuxit så pass, att postdrängarna började att rida. Vid slutet av 1700-talet var posten i regel så tung, att den måste transporteras på en kärra efter hästen.

Postförelarens utrustning bestod av ett posthorn, som han blåste i när han närmade sig det posthemman, vid vilket han skulle överlämna posten till nästa postdräng. Denne kunde då hålla sig redo, så att växlingen inte tog allt för lång tid. Till sitt försvar hade postdrängen ett spjut. En vapenbricka på bröstet var den legitimation, som visade att han färdades i postverkets tjänst.

Posten till och från de olika postkontoren transporterades i regel i förseglade paket, som förvarades i en läderväska. De socknar på landsbygden, som inte hade något postkontor inom sina gränser, utväxlade oftast sin post i en väska, som postförelaren transporterade till och från det postkontor, som låg närmast.

Att vara postbonde var säkerligen inget ålråvärt åtagande för den tidens bönder. Som ersättning för det betungande merarbete, som med maktspråk ålades de så kallade posthemmanen i eller i närheten av stråkvågarna, befriades dessa hemman från vissa pålagor, såsom skatt och utskrivning av soldater.

Förhållandena i och kring Boxholm

Några förteckningar över de postväskor, som transporterades på linjen mellan Linköping och Eksjö, finns inte i behåll. Det är sannolikt, att Ekeby socken hade en egen postväska utväxlad med postkontoret i Linköping och att utdelningen av posten till sockenborna skedde i samband med gudstjänsten på söndagen. Bruksrörelsen i Boxholm, dokumenterad sedan år 1754, växte efter hand och förmodligen utväxlade bruket sin post i en egen väska, innan postkontoret öppnades år 1787.

Närmaste posthemman norrut från Boxholm var Lundby i Sörby socken d v s vid nuvarande södra utfarten från Mjölby. Söderut låg posthemmanet Stora Härkhult endast några kilometer avlägset. När postinspektoren i Linköping år 1749 inspekterade postbönderna i Östergötland, lämnade han följande upplysningar om dessa båda hemman. Den ursprungliga stavningen i hans rapport har bibehållits.

Lundby i Sörby sockn. Kronoskatte $5/8$ kyrkoherden Astrand tilhörigt. Brukas af bonden Nils Danielsson 31 år gammal, som förer posten en gång om veckan til Stora Härkhult $1\ 5/8$ mil och til Hororp $1\ 7/8$ dito, och har därföre i årlig lön 19 D:r 16 öre smt.

Bonden beswärrar sig öfwer knektehållet, och anholder at han som de öfrige postförarne måtte blifwa befriad.

En dräng Hans Larsson 26 år och en gosse Olof Persson 16 d:o, finnas på detta hemman, bägge dugelige. Carpus och livrée finnes icke. Posthorn finnes 1 st, stött och illa medfaret, erfordras ett nytt tillika med ett wapen som felas. Fullmakt har bonden icke fått, och ej ifrån sig gifwit revers. Bonden med dess postridare underrättades nu som tilförende hwaruti dess skyldighet består, och förmantes at sådant noga iakttaga. Posthästarna upwistes: 1 swart sto 16 år, 1 brun häst 7 år, 1 röd d:o 9 år, alla duglige. 3 st sadlar med tilbehör, duglige. 2 hästetäcken, förswarlige.

Stora Härkhult i Göstrings härad och Egeby sockn, kronoaugment 1. Bonden Johan Nilsson, 50 år, är siälf ägare af detta hemman, och förer posten en gång om weckan til Stallberga i Jönkiöpings län 1 1/8 mil, och til Lundby 1 5/8 d:o hwarföre han effter staten riktigt undfår lön 17 D:r 28 ./. smt.

Anhåller som förenämnde bonde at blifwa befriad från knektehåll.

Bonden underhåller til postföringen en dräng Nils Johansson - 22 år, en gosse Anders Andersson - 16 år, bägge duglige. Postwapnet är odugligt, behöfwes ett nytt. Wapen felas, erfordras ett. Fullmakt har bonden icke fått. Revers har han icke utgifwit. Bonden underrättades om dess skyldighet, och förmantes med dess postridare til riktig och skyndsam postförning. Hästar befunnos 3 st.: 2 st bruna å 10 - 11 år, 1 svartbläsig 14 år, utan fel. Sadlar 3 st. med tilbehör i godt stånd. 1 hästetäcke förswarligt.

BOXHOLM FÅR POSTKONTOR

År 1772 fick postinspektör Anders Stjerna i Linköping en uppmaning från överpostdirektören i Stockholm att yttra sig över ett förslag om att inrätta ett postkontor vid Sätthälla gästgivaregård utanför Tranås. Stjerna var tveksam till förslaget, eftersom han ansåg, att postmängden på linjen mellan Linköping och Eksjö var allt för liten. Men om överpostdirektören trots detta skulle besluta att inrätta ett postkontor, ansåg Stjerna att det borde placeras vid Hesters gästgivaregård "4 6/8 mil till Linköping och 5 5/8 mil till Ekesjö". Överpostdirektören tog tydligen fasta på Stjernas tveksamhet och det skulle dröja ytterligare ett drygt decennium innan frågan på nytt aktualiserades.

sitt yttrande från år 1772 lämnar Stjerna inga informationer om bruket i Boxholm.

Den 10 december 1786

39

Höghedens landpost och
Post-Inspektor.

Sans Kongl. Maj:ts här, förmedelt Skrif-
welse til Thes och Rikens Cancellie-Col-
legium under then 16 sistsedne Januarii, i Må-
der behagat förordna, at mid Boxholms Bruk,
belägit i Östergötlands, Öststrings Härad och
Eleby Socken, et Post-Concoir med postgång
tvänne gångor i weckan må wara på prof
inrättadt.

Til underdänigste fölle häraf kommer altså
ihenna inrättning at taga sin början then 1
nästkommande Januarii, hwilket härmed gifwes
Post-Inspektoren til thes. Esterrättelse
tillkänna, samt at postporto ifrån Linköping
til Boxholm bör, jämlikt then i Måder fast-
sätte Taxan, med en Skilling = Runstuckes
Specie för hwarle lod betalas. Jag är

Stockholm d. 10
Nov. 1786.

Enst. Hög. Hög. Hög.
N. Bentzelstierna

Sammanander
Post-Inspekt. Hög. Hög. Hög. Linköping.

Överpostdirektörens cirkulärmeddelande till landets
cirka 100 postkontor om att ett postkontor skulle
inrättas på prov vid Boxholms Bruk. Det avbildade
meddelandet, ställt till postkontoret i Linköping,
innehåller också uppgift om enkelt breuporto från
Linköping till Boxholm.

Den 28 februari 1785 sände brukspatron Carl Daniel Burén, sedan år 1779 ägare till Boxholms säteri, en framställning till Kungl Maj:t om att ett postkontor skulle inrättas i anslutning till Boxholms bruk. Framställningen har inte återfunnits, men det av kung Gustav III den 16 januari 1786 undertecknade beslutet om bifall till framställningen anges några av de argument, som Burén använde. I beslutet meddelas bl a "att som rörelsen vid dess (d v s Buréns) i Östergötland, Göstrings härad och Ekeby socken belägna bruk på några år blivit ansevärt utvidgad" borde ett postkontor med postgång två gånger i veckan öppnas på orten. Vissa villkor ställdes dock i beslutet. Postkontoret skulle inrättas "på prov". Burén samt Boxholms framtida ägare skulle "avlöna postmästaren, ansvara för all vid postkontoret blivande uppbörd och hålla rum för Contoirets handlingar". I beslutet angavs också "att genom detta postkontors inrättande oss och Kronan ej någon större utgift tillskyndas än blott för nödiga postväskors underhållande och en tillökning av högst 10 Riksdaler specie uti postföringsvedergällningen".

Det skulle dröja närmare ett år innan de postala myndigheterna överpostdirektören i Stockholm och postinspektoren i Linköping var färdiga med förberedelserna för att genomföra beslutet.

Postkontoret öppnade den 1 januari 1787, men i mitten av december 1786 inträffade en komplikation, som nära nog medförde att invigningen måste uppskjutas. De var postbonden Leonard Svensson i Stora Härkhult, som den 16 december meddelade, att han funnit det "bliva allt för svårt att åtaga sig postföringen tvenne gånger i veckan fram och tillbaka" och att han därför måste avsäga sig uppdraget att vara postbonde. Postinspektör Stjerna i Linköping, som hade ansvaret för posttransporterna inom hela länet, lyckades övertala brukspatron Burén att genom Buréns gårdar i Lagnebrunna överta den postföringsskyldighet, som posthemmanet Stora Härkhult nu av sagt sig.

Men redan efter ett par dagar ångrade sig Leonard Svensson, förmodligen sedan han insett, att han skulle gå miste om den skattefrihet, som hans hemman ditintills åtnjutit. Men de postala myndigheterna ville nu inte riva upp beslutet om att flytta över postföringen till Lagnebrunna. Leonard Svensson överklagade i olika instanser och hävdade att han blivit vilseledd av postinspektör Stjerna och brukspatron Burén. Först i juni 1788 avgjordes ärendet av Kungl Maj:t och Stora Härkhult förlorade definitivt sin ställning som posthemman.

POSTMÄSTARE 1787-1885

Till Boxholms förste postmästare utsågs bruksinspektör Jonas Hellstrand, född 1744. Hans fullmakt är daterad den 10 november 1786. Brukspatron Burén hade sannolikt ett avgörande inflytande på utnämningen, eftersom Burén som nämnts fick svara för såväl postmästarens lön som för postlokalen. Omkring år 1790 författade stadsläkaren i Vadstena, Erik Olof Rydbäck, en skildring på vers i 41 strofer, som ganska detaljerat beskrev bruket och bruksrörelsen. I strof 21 omnämns också det nyöppnade postkontoret. Den ursprungliga stavningen har bibehållits.

Särskild gård för Inspector
Har man byggt helt nära vägen,
som beqwämligt är belägen
För dess nya Påst-Contor.
Min beskrifning är för swag
På et werk som i vårt Rike
Ej lär mångstäds få sin like,
Och förkofras dag från dag.

Författaren konstaterar således, att en särskild gård byggts för bruksinspektören och att postkontoret förlagts till denna gård, som låg nära genomfartsvägen. Rydbäck hyllar också det svenska postverket, som vid denna tid firade 150-årsjubileum.

Av postkontorets första sju chefer, förtecknade här nedan, hade åtminstone fem samtidigt en anställning på bruket. Rörelsen vid postkontoret var förmodligen av så pass liten omfattning, att uppdraget som postmästare mycket väl gick att förena med en sådan anställning.

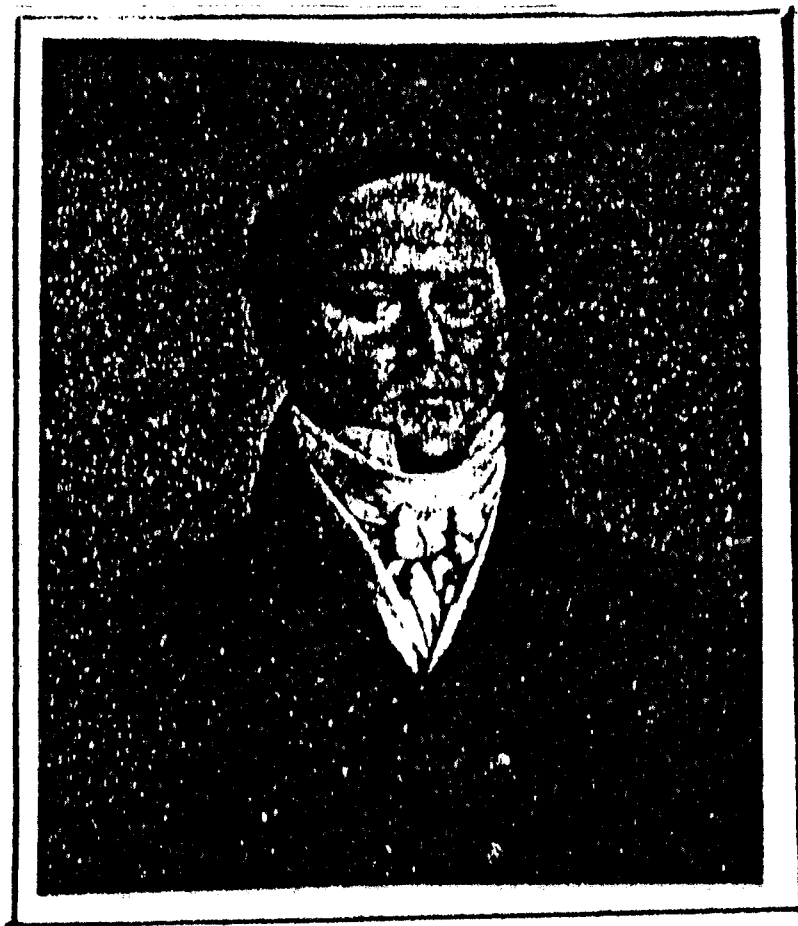
POSTMÄSTARE 1787-1825

Jonas Hellstrand	1787-1796 Bruksinspektor
Jonas Sundberg	1797-1800 Bruksinspektor
Anders Gustaf Hjertsäll	1800-1802 Bruksinspektor
Johan Magnus Busck	1802-1807
Carl Gustaf Ollenberg	1807-1810
Niclas Kahm	1810-1812 Bokhållare
Nils Henric Hedén	1812-1825 Bruksbokhållare

Till Hedéns efterträdare utnämndes i mars 1825 den 23-årige Didric Pontus Burén, som samma år tillades titeln vice härads-hövding. Han var son till brukets dåvarande ägare, Carl af Burén, och blev adlad efter faderns död 1828. Från 1825 tjänstgjorde han som bruksförvaltare hos fadern och vid dennes död anför-troddes brukets skötsel åt den blott 26-årige Didric Pontus.

Didric Pontus af Burén uppehöll tjänsten som postmästare i inte mindre än 33 år. Eftersom chefsskapet för bruket torde ha tagit så gott som all hans tid i anspråk kan man förmoda, att post-ärendena sköttes av personalen på brukskontoret. År 1856 gjorde af Burén emellertid en formell framställning till generalpost-styrelsen om två månaders tjänstledighet. Anledningen till detta var att han skulle företa en längre utrikes resa.

Fram till år 1832 svarade bruket för alla kostnader för post-kontoret men från detta år uppfördes Boxholms postmästare på postverkets avlöningsstat. Det kan nämnas att ytterligare endast ett postkontor i landet, det vid Warnäs Bruk i Örebro län, ditintills varit i verksamhet utan kostnad för postverket.



*Didrik Pontus af Burén, post-
mästare i Boxholm 1825-1858.*

Oljemålning av P Krafft d y.

Didric Pontus af Burén avlöstes år 1858 som postmästare av sonen Carl Pontus af Burén född 1835. Efter studier i Uppsala hade han antagits till en kammarskrivare i postverket år 1855. Han adlades vid faderns död 1878.

Liksom fadern förenade Carl Pontus uppdraget som postmästare med befattningen som bruksförvaltare. Det torde ha inneburit att inte heller han tog någon aktiv del i postkontorets löpande ärenden. När järnvägsstationen i Boxholm öppnades år 1874, dröjde det inte länge förrän han hade vidtalat stationsinspektoren, Gerhard Gyllenhammar, att sköta postgöromålen på järnvägsstationen.

1873 beslöt generalpoststyrelsen, att postkontoret skulle omorganiseras till poststation, när postmästaren avgick. 50 år gammal lämnade Carl Pontus af Burén på våren 1885 in sin avskedsansökan och från den 1 juli samma år "degraderades" postkontoret till poststation.

POSTHEMMAN OCH POSTTRANSPORTER

Linjen Linköping-Boxholm-Eksjö-Vetlanda

Posttransporterna till och från det nyinrättade postkontoret sköttes som tidigare nämnts av s k posthemman. Postkontoret kom närmast i kontakt med posthemmanen i Lagnebrunna och Lundby, som svarade för transporterna till och förbi Boxholm.

Från början torde postbönderna i regel ha transporterat posten ridande men från omkring år 1800 blev häst och kärra det vanligaste transportmedlet. Den rekommenderade hastigheten för postskjutsarna var så sent som år 1824 inte högre än 1 mil på 1 1/4 timma eller vid dåligt väder på 1 1/2 timma.

Posterna på denna linje expedieras från 1787 enligt nedanstående "tidtabell". På grund av dåligt väglag och förseningar av huvudposten på stråkvägen mellan Stockholm och Helsingborg, som postdrängarna måste invänta i Linköping, kunde ankomst- och avgångstiderna i Boxholm variera högst betydligt.

Söndag	Torsdag	LINKÖPING	Onsdag	Lördag
↓	↓		↑	↑
Måndag	Torsdag	BOXHOLM	Onsdag	Lördag
	↓		↑	
	Fredag	EKSJÖ	Tisdag	

År 1809 inrättades ett postkontor i Vetlanda. Turerna till och från Eksjö utsträcktes därefter till detta postkontor.

Efter framställning från f d riksdagsfullmäktigen för Norra och Södra Wedbo Härad, Johannes Johansson, dubblerades turerna mellan Boxholm och Eksjö fr o m den 1 mars 1852.

Transporterna på linjen fullgjordes därefter av postbönder fram till år 1867, då en postdilignenslinje öppnades mellan Skänninge och Eksjö. Denna linje behandlas särskilt i ett kommande avsnitt.

Linjen Jönköping-Boxholm

År 1830 inrättades en posttransport en gång i veckan mellan Jönköping och Boxholm. Denna transport drogs in redan vid slutet av år 1832 "såsom av vederbörande correspondenter föga begagnad och då berörda särskilda postgångar funnits icke motsvara det ändamål, som med deras inrättning varit åsyftad". Det skulle sedan dröja nära 30 år innan frågan om posttransporter på denna linje aktualiserades på nytt. I december 1858 beslöt emellertid Kungl Maj:t att "en ny post tvenne gånger i veckan måtte få inrättas emellan Jönköping och Boxholm, sålunda att den å så kallade Hålävedsvägen eller allmänna landsvägen kommer att från Jönköping gå över Wireda, Gölstorps och Hullaryds gästgivaregårdar till Sätthälla, varifrån den till Boxholm kan förenas med posten mellan Eksjö och Boxholm". Det kom emellertid att dröja ända till den 2 september 1859 innan dessa posttransporter kom i gång. I avvaktan på att Eksjöposten skulle anlända till Sätthälla, vaktades posten från Jönköping av förre soldaten Anders Hag mot en ersättning av 25 riksdaler riksmünt per år.

Den 15 februari 1861 öppnades en poststation, d v s en postanstalt med mindre befogenheter än ett postkontor, i Säby utanför Tranås. Poststationen, som var en av de tolv första som inrättades i Sverige, fick sin post via denna linje.

Transporterna på linjen upphörde fr o m den 24 november 1874 samtidigt som Östra stambanan mellan Stockholm och Nässjö öppnades för genomgående trafik.

Linjen Skänninge-Boxholm-Eksjö

För att tillgodose önskemål om snabbare postgång mellan Boxholm, Eksjö och Vetlanda å ena sidan och Skänninge å andra sidan beslöts år 1839 att en särskild väska innehållande post till Skänninge skulle ställas i ordning på postkontoret i Boxholm varje onsdag. I denna väska expedierades post till Skänninge från nämnda tre orter. Väskan transporterades sedan med ordinarie postskjuts mot Linköping och avlämnades vid Lundby postgård utanför Mjölby, där den avhämtades av en särskild postförare från Skänninge. På torsdagar återgick väskan från Skänninge via Lundby mot Boxholm.

Genom detta arrangemang behövde post till och från Skänninge inte expedieras över Linköping utan kunde sändas en betydligt kortare väg. Någon större mängd post torde aldrig ha expedierats via denna förbindelse, men det dröjde ända till år 1859 innan linjen drogs in.

Posttransporterna får bättre skydd

Redan i slutet av 1600-talet anställde postverket postiljoner, som medföljde de viktigaste posttransporterna. Bakgrunden var tvåfaldig. Dels ville man ge transporterna skydd mot överfall, dels ville postmyndigheterna övervaka postbönderna, som inte sällan förorsakade stora förseningar på de viktiga postlinjerna till och från Stockholm.

Det dröjde emellertid ända till år 1843 innan de första postiljonerna anställdes på postlinjen mellan Linköping och Vetlanda. Det var postinspektoren i Linköping, som hade gjort en framställning om detta. Han hade anmält att åtskilliga överfall förekommit mot postskjutsarna på linjen och att därför s k postiljonsbeskickning vore önskvärd åtminstone under den mörka årstiden. Beslutet blev att postiljonerna, som var beväpnade med två pistoler och en sabel, skulle ledsaga posten på linjen från och med oktober till och med mars månad.

Att det var befogat att ordna med skydd för posttransporterna belyses av ett par händelser, som inträffade utmed linjen på 1850-talet.

År 1854 blev således postiljon Erik Sandström överfallen vid Blågrind, ett par mil norr om Eksjö. Han sköts med ett hagelskott bakifrån och fick svåra sår i halsen och i högra örat men lyckades ändå nära nog förblödd ta sig fram till Eksjö, där han blev omsedd av läkare. Han avled följande år. Om det var av sviterna efter överfallet är inte känt.

Fem år senare blev postiljonen Christoffer Hagert "vid gränsskillnaden mellan Östergötland och Småland illa skjuten". Han togs om hand vid hemmanet Rockebron söder om Boxholm, där han kom under läkarvård. Rånaren lyckades inte heller denna gång komma över någon post, eftersom postföraren kunde köra från platsen.

Postiljonen bevakade posten på denna linje ända till dess att den ersattes av postdiligensen från Skänninge år 1867.

POSTDILIGENSERNAS KORTA BLOMSTRINGSTID

Det står ett romantisk skimmer kring postdiligenserna och man förknippar dem gärna med posttransporterna under postverkets allra första skede på 1600-talet. Men det var faktiskt inte förrän omkring år 1860 som postverket började med diligenstrafik i egen regi. Det kan tyckas vara egendomligt, att tanken på diligenstrafik förverkligades först vid en tidpunkt, när järnvägarna öppnade nya möjligheter till snabb och säker postbefordran. Men i själva verket kompletterade postdiligenserna och järnvägarna varandra på ett utmärkt sätt, genom att diligenserna ofta trafikerade vägsträckor utmed vilka järnväg var planerad. Diligenstrafiken nådde sin största utsträckning år 1866, men upphörde sedan allteftersom nya järnvägar blev färdiga för trafik. Postdiligenserna drogs av två eller tre hästar och hade plats för passagerare, post och paket. Hastigheten var oftast beräknad till en mil per timma. De större diligenserna kördes av en skjutsbonde med en postiljon som "bisittare". På de mindre linjerna körde postiljonen själv diligensen.

Den 1 november 1862 inrättades bl a en diligenslinje Katrineholm-Norrköping-Linköping-Skänninge-Jönköping. Denna diligens hade i Katrineholm förbindelse med tågen på järnvägslinjen mellan Stockholm och Göteborg, som öppnades för trafik vid denna tidpunkt.

Boxholm kom att beröras av trafik med postdiligens i omkring åtta år. Den 1 januari 1867 körde den första postdiligensen på linjen Skänninge-Boxholm-Eksjö, samtidigt som postböndernas transporter på linjen Linköping-Eksjö drogs in. Diligensen trafikerade från början sträckan tre gånger i veckan enligt nedanstående tidtabell.

Nya diligensposten

Skänninge—Eksjö

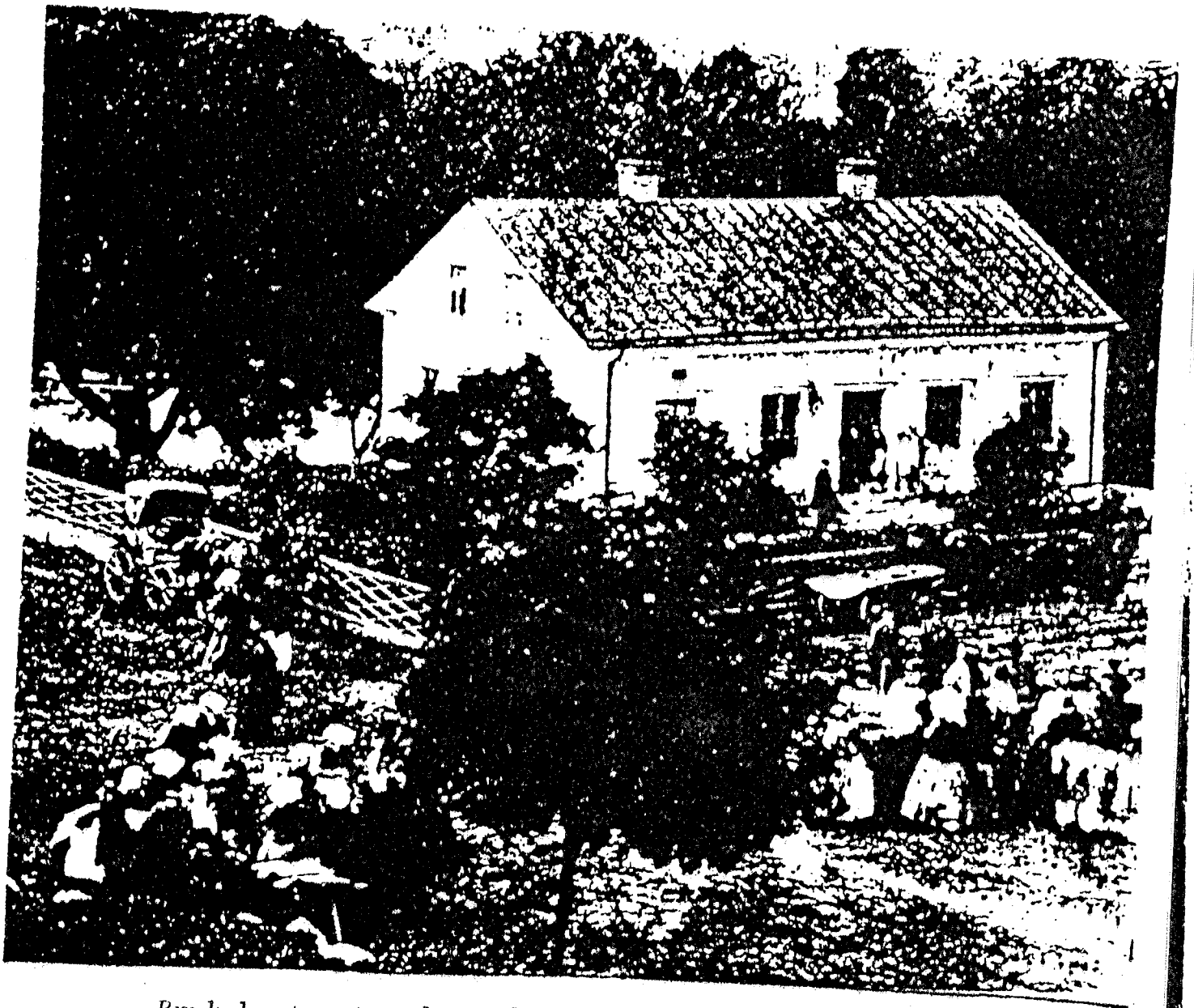
(från januari månads början).

T. Th. L.	—	1½	f. m.	Skänninge postkontor.....	O. F. S.	2½	—	e. m.
T. Th. L.	2½	2½	f. m.	Mjölby poststation	O. F. S.	1½	1½	e. m.
T. Th. L.	5	6	f. m.	Boxholms postexpedition	O. F. S.	10	11	f. m.
T. Th. L.	9½	9½	f. m.	Saby poststation	O. F. S.	6½	6½	f. m.
T. Th. L.	3	—	e. m.	Eksjö postkontor.....	O. F. S.	—	1	f. m.

Antalet resenärer med diligensen tycks inte ha varit speciellt stort. En uppgift från juni månad 1869 visar, att endast tre diligensbiljetter såldes på Boxholms postkontor denna månad. Antalet turer hade redan från den 1 januari samma år reducerats till en i veckan i vardera riktningen.

När järnvägen nådde Boxholm i februari 1874 avkortades linjen till sträckan Boxholm-Eksjö och från den 23 november samma år upphörde trafiken helt.

Postdiligensen finns med på ett nedanstående fotografi från omkring år 1870. Den är en öppen diligens, s k kalesch, avsedd för två hästar. Som kuskar på linjen fungerade två postiljörer stationerade i Skänninge, Johan Petter Löfgren född 1811 och Anders Wigren född 1802.



Brukskontoret med torghandel omkring år 1870.

JÄRNVÄGEN KOMMER TILL BOXHOLM

Det tog drygt tio år att bygga järnvägen mellan Katrineholm och Nässjö, den s k Östra stambanan. Den första delsträckan mellan Katrineholm och Norrköping öppnades för trafik 1866. Men först 1870 beslöt riksdagen att järnvägsbygget skulle fortsätta. Banan blev sedan klar till Linköping den 15 oktober 1872, till Mjölby den 15 september 1873 och till Boxholm den 2 februari 1874. Som tidigare nämnts öppnades banan för genomgående trafik till Nässjö den 23 november 1874.

Våren 1874 fick posten i Boxholm således möjlighet att utväxla ankommande och avgående post med de postkupéexpeditioner - senare kallade postkupéer - som medföljde vissa tåg på Östra stambanan. Av en tidtabell från sommaren 1874, avbildad här nedan, kan man utläsa att Boxholm fick sin ankommande post kl 16.41 och expedierade den avgående posten kl 10.32.

Katrineholm - Boxholm.

Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg 68)					Phap XII. (Täg 62)				
Phap XVIII. (Täg 43)					Phap XVII. (Täg 141)					Phap XVI. (Täg 142)					Phap XV. (Täg 80)					Phap XIV. (Täg 74)					Phap XIII. (Täg									

POSTSTATIONEN BLIR ÅTER POSTKONTOR

När postmästare Carl Pontus af Burén avgick den 1 juli 1885 omorganiserades postkontoret som tidigare nämnts till poststation med mindre befogenheter än tidigare. Poststationen förlades till att börja med under Centrala järnvägspostdistriktet i Stockholm men från och med år 1893 under postkontoret i Mjölby.

Tjänsten som poststationsföreståndare uppehölls under de första månaderna av stationsinspektör Gerhard Gyllenhammar, vilken tidigare vikarierat som postmästare under af Buréns ledigheter. Den 1 oktober 1885 tillträdde emellertid fröken Emma Ulrika Henrika Ehrenpohl tjänsten som poststationsföreståndare.

Emma Ehrenpohl var född 1851 i Enslöfs församling i Hallands län. Det är inte känt, varför hon sökte anställning så pass långt från sina hemtrakter. När hon avled i början av år 1910 ledigförklarades tjänsten som poststationsföreståndare bl a genom annonsering i ortspressen. Hugade sökande skulle bl a uppge "den årliga ersättning, som begäres för sagda bestyr". En sådan annons återges här nedan.

Postkungörelse.

De till myndig ålder komna personer, hvilka kunna vara bugade att från och med d. 1 April 1910 åtaga sig bestyrandet af befattningen som föreståndare för poststationen i Borholm samt besörjandet af därstädes förekommande posttransporter och breffärdtjänst, anmodas att därtill insända föreslagna anbud till postmästaren i Mjölby, hvilka anbud skola vara till postmästaren inkomna före den 4 påskt Mars.

Anbudet skola upptaga den årliga ersättning, som begäres för sagda bestyr, samt vara åtföljda af sökandens ålders- och frejdebrevs äfvensom intyg om lämplighet för den sökta anställningen samt uppgift å läget för den lokal, som skall för poststationen tillhandahållas.

Sagda intyg bör vara utfärdadt af offentlig tjänsteman.

Det kuvast, i hvilket anbud insändes, bör förutom adress vara försett med påskrift: "Anbud å poststationens i Borholm skötande".

Stockholm den 16 Februari 1910.

POSTDIREKTÖREN I ÖSTRA
DISTRIKTET.

Till poststationsföreståndare antogs Elisabeth Emelie Thångring, född 1887. Hon fick från början ett arvode på 600 kronor per år samt därutöver ett s k biträdesanslag på 300 kronor och ett arvode för posttransporter och brevlådtömning, vilket också var 300 kronor per år.

Samtidigt som tjänsten som poststationsföreståndare ledigförklarades gjorde ett antal större kunder, bland dem Boxholms Bruk, en framställning till generalpoststyrelsen om att "postkontor måtte snarast inrättas vid Boxholm, enär vi numera ej anse oss betjänade av poststation". Framställningen biträdades av Boxholms municipalstämma samt av Ekeby och Blåviks församlingars kommunalstämmor. Som skäl för framställningen åberopade man bl a "det stora uppsving, som rörelsen vid härvarande poststation under årens lopp uppnått".

Men generalpoststyrelsen ställde sig kallsinnig till framställningen. Man konstaterade bl a, att uppbörden vid poststationen minskat under det senaste decenniet, att postkontoren i Mjölby och Tranås låg nära Boxholm samt att inredningen på poststationen var fullt tillfredsställande.

Den 1 juli 1923 höjdes poststationen emellertid till postexpedition och Elisabeth Thångring utnämndes samtidigt till stationsmästare. Hon uppehöll sedan denna tjänst fram till år 1950. Vid sin pensionering kunde hon se tillbaka på 40 år som föreståndare för posten i Boxholm.

I samband med organisationsförändringar inom posten ändrades beteckningen på postexpeditionen till lokalpostkontor fr o m den 1 maj 1977 och till postkontor fr o m den 1 juli 1986. Det tvåhundraåriga postkontoret hade därmed återfått sin ursprungliga benämning.

Följande personer har under perioden 1950-1987 varit chefer för postkontoret i Boxholm:

Göta Nordström	1950-1960	stationsmästare
Mary Zillén	1960-1975	stationsmästare
Carl Gustafsson	1975-1977	stationsmästare
Ingegerd Jejjgård	1977-1980	lokalpostmästare
Christer Johansson	1980-1986	lokalpostmästare/ postmästare
Kjell Lindholm	1987-	postmästare

Under de gångna 200 åren har alltså sammanlagt 17 personer varit föreståndare för postkontoret i Boxholm.

POSTLOKALER

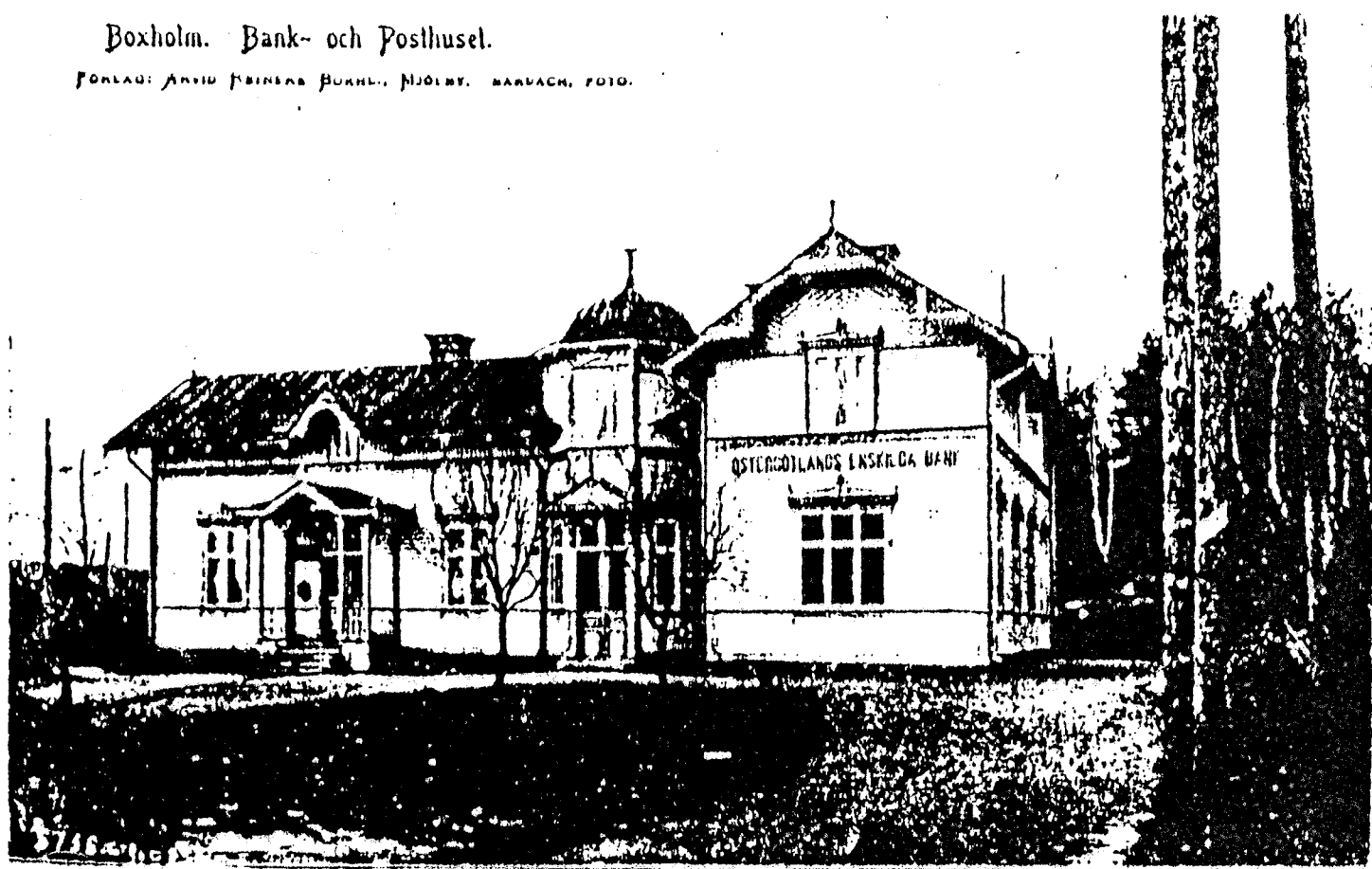
Under perioden 1787-1885 var postkontoret förlagt till lokaler inom någon av brukets fastigheter och då sannolikt i anslutning till brukskontoret. I Erik Olof Rydbäcks tidigare omnämnda dikt från slutet av 1700-talet omtalas, att postkontoret inrymdes i bruksinspektorens gård. I Elis Wettergrens skildring "Boxholms bruk och samhälle genom tiderna", utgiven år 1961, nämner författaren bl a, att på nuvarande brukstorget mitt emot skogs-kontoret låg brukskontoret, där det 1787 inrättade postkontoret var inrymt.

På fotografiet på sidan 15 är postdiligensen "parkerad" intill den byggnad, uppförd 1862, som fortfarande finns kvar och i vilken postkontoret sannolikt var inrymt omkring år 1870.

Under perioden 1875-1885 var postkontoret större delen av tiden förlagt till den nyuppförda järnvägsstationen efter en muntlig överenskommelse mellan postmästare af Burén och Boxholms förste stationsinspektör Gerhard Gyllenhammar.

Boxholm. Bank- och Posthuset.

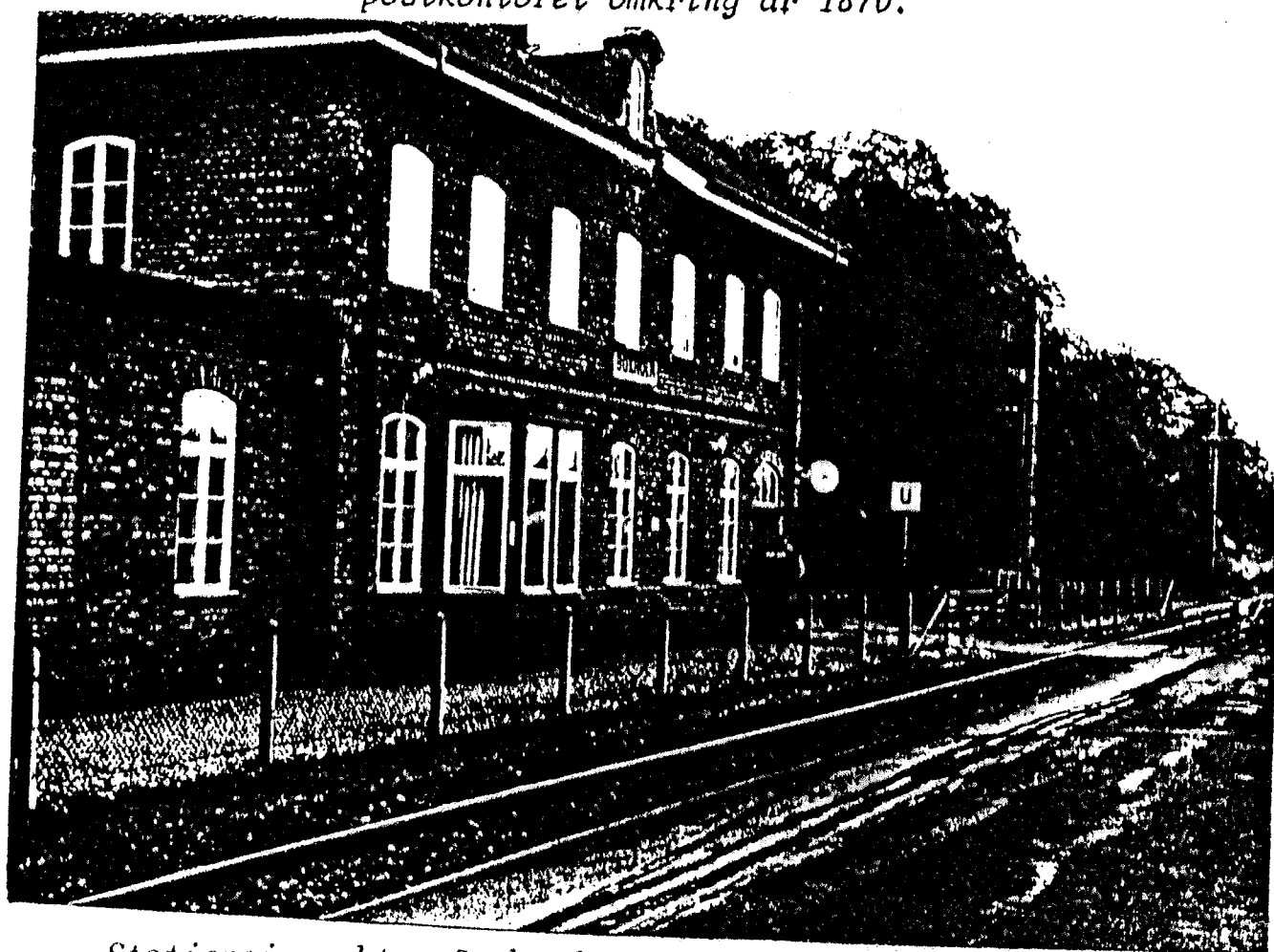
FÖRLAG: ARVID FRIBERG BOKHUS, NÖRBY. KARLACH, FOTO.



I den södra (vänstra) delen av denna byggnad
- numera riven - fanns postkontoret 1885-1936.



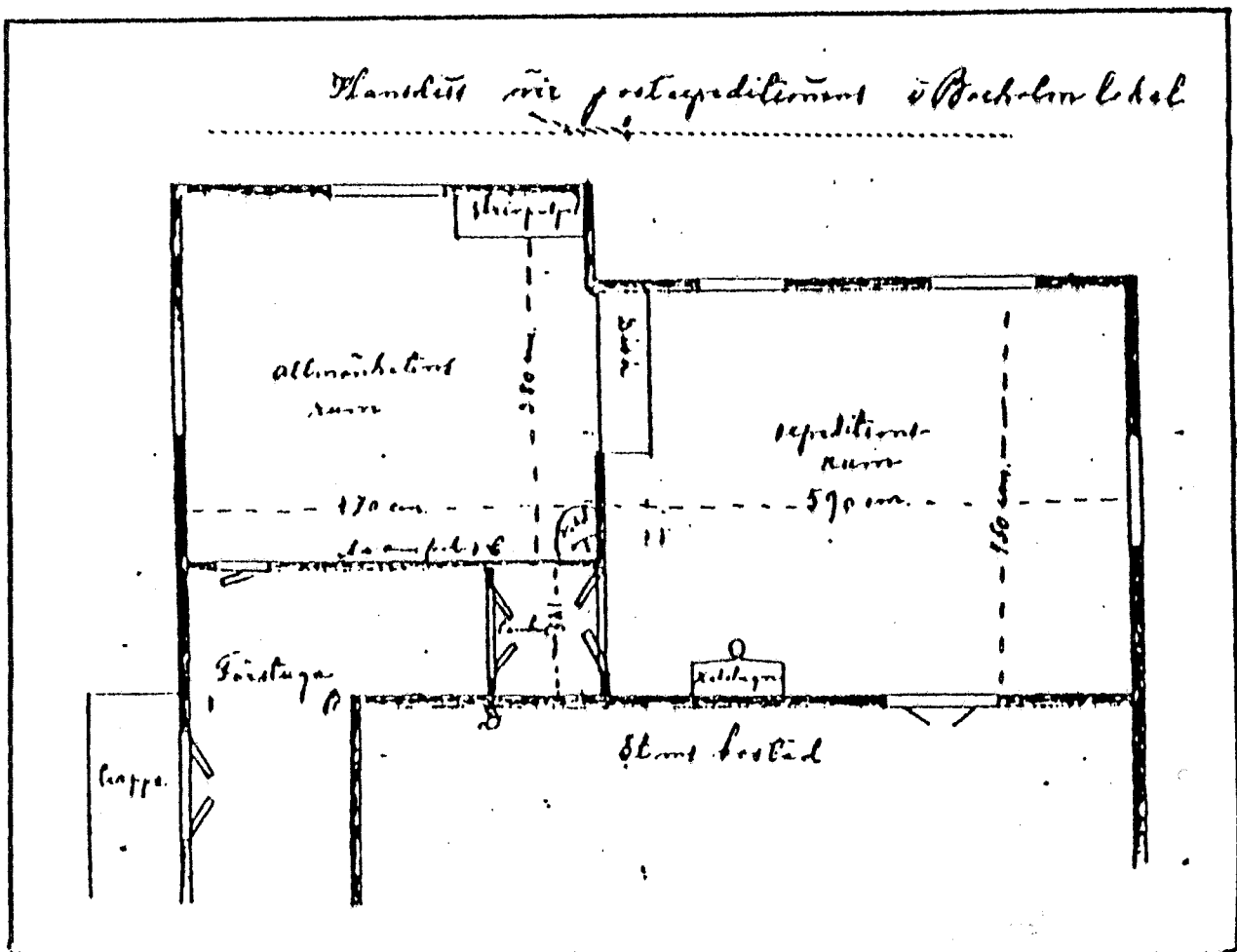
*I denna byggnad uppförd 1862 fanns
postkontoret omkring år 1870.*



*Stationsinspektör Gerhard Gyllenhammar upplät lokal
för postkontoret i järnvägsstationen 1875 (c:a)-1885.*

Hyran för den endast cirka 45 m² stora lokalen uppgick år 1925 till 400 kronor per år vartill kom kostnaden för ved.

En planskiss över denna lokal finns fortfarande bevarad.





*Postlokalen (bortre huset) på Storgatan 29 (1936-1954)
blev snart för liten för sitt ändamål.*



*Postlokalen på Järnvägsgatan 8 (1954-1975)
utrustades bl a med kassavalv.*

I mitten av 1930-talet fick posten ett erbjudande att hyra en ny lokal i en fastighet på Storgatan 29², som ägdes av fru Anna Pettersson. Lokalens yta var cirka 60 m² och den var alltså endast obetydligt större än den tidigare lokalen. Något särskilt rum för brevbärarna fanns inte, utan dessa hade sina arbetsplatser i kassaexpeditionen.

Lokalen togs i bruk den 1 april 1936 men på grund av den ökade rörelsen under krigsåren blev lokalen ganska snart otillräcklig. Det dröjde emellertid ända till år 1954 innan Boxholms kommun kunde bereda posten lokaler i ett nybygge på Järnvägs-gatan 8. Denna lokal var mer än dubbelt så stor som den tidigare och inrymde bl a särskild brevbäringsexpedition och kassavalv.

Till nuvarande moderna lokaler på Centrumgatan 1 flyttade postkontoret den 11 september 1975. Lokalerna har en yta på 286 m².

POSTUTDELNINGEN

Lokalbrevbäring

Fram till 1914 hämtade Boxholmsborna i regel sin post på poststationen. Emellertid förekom dessförinnan viss brevbäring i privat regi. Gunnar Andersson, som vuxit upp i Boxholm, har berättat (1987), att han omkring år 1912 ofta fick hjälpa sin äldre bror Ivar med att dela ut brev till olika personer i samhället. För detta arbete fick brodern 2-3 öre per brev i ersättning. Hos en dam, som ofta fick brev, var ersättningen emellertid 5 öre, eftersom det förmodligen rörde sig om efterlängtlade kärleksbrev. Carl Stenqvist, också han gammal Boxholmsbo kommer ihåg, att Märta Johansson och Folke Germundsson var s k postbärare vid bruket.

1912 gjorde Boxholms municipalstämma en framställning om att postverket skulle inrätta brevbäring i samhället. Generalpoststyrelsen tog god tid på sig men biföll så småningom förslaget.

till samhällets förste brevbärare antogs gårdsägaren Gustav Boman, som mot en ersättning av 1,90 kr per tur tecknade ett avtal med postverket om att "en gång varje söckendag besörja postutdelning genom postens nedläggande i af korrespondenterna uppsatta breflådor". Boman gick sin första tur den 1 augusti 1914, d v s vid det månadsskifte, då första världskriget bröt ut. Brevbäringslinjen hade följande sträckning: Boxholms poststation-Storgatan-Järnvägsgatan-Bryggaregatan-Storgatan - Götgatan-Dalagatan-Storgatan-Bruksjärnvägen-Bruksgården-Folkskolan-Egna Hem-Bruket-Läkarebostaden-Folkskolan-Grebo-Kyrkbyn-Boxholms poststation.

Av okänd anledning begärde Boman avsked så gott som omedelbart efter det att han tillträtt tjänsten. Han efterträddes av A P Jön Ekström, som efter några år i sin tur avlöstes av sonen Allan Ekström. 1931 antogs Hilmer Gustavsson till brevbärare. Hans distrikt utsträcktes 1933 till Timmerö egnahemsområde och 1937 till det s k Nya egnahemsområdet. Brevbäringen har där- efter anpassats till den växande bebyggelsen.

Sommaren 1970 var det premiär för brevbäringsbilen Tjorven med Karl Olof Sundberg vid ratten. F n (1987) får 1 663 av Boxholms hushåll sin post genom lokalbrevbäring. 45 hushåll har valt att själva hämta sin post i någon av postkontorets postboxar.

Lantbrevbäring

En lantbrevbärare lämnar ut och tar emot värde- och penningförsändelser samt paket. Han säljer också frimärken.

I Sverige inrättades de första lantbrevbäringslinjerna år 1878 men det dröjde ända till år 1914, innan Boxholm fick sin förste lantbrevbärare. Det var torparen David Frid, född 1872, som två gånger i veckan delade ut post utefter den 17 km långa linjen Boxholm-Blåvik. För detta arbete betalade postverket 2,90 per tur. Linjen drogs in 1925 och Frid överflyttades till en ny-inrättad linje Blåvik-Fällorna, utmed vilken han delade ut post tre gånger i veckan och från 1937 varje vardag.

År 1939 inrättades en lantbrevbäringslinje från Boxholm till Brokulla. Lantbrevbärare på denna linje blev Karl-Berne Sjögren. 1959 utsträcktes linjen till Blåvik, samtidigt som poststationen i Blåvik drogs in. Lantbrevbäraren, som tidigare använt cykel och från början av 1950-talet motorcykel, övergick nu till att köra bil. 1967 drogs poststationen i Malexander in och detta innebar, att ytterligare ett antal hushåll kom att betjänas av lantbrevbäring från Boxholm.

Hösten 1974 inrättades en lantbrevbäringslinje från Boxholm till Rinna och 1985 ytterligare en linje från Boxholm till Strålsnäs. Därmed hade huvuddelen av invånarna i Boxholms kommun fått 590 10 BOXHOLM som orsadsadress. F n (1987) betjänas 646 hushåll av lantbrevbärning från Boxholm.

ARBETET PÅ POSTKONTORET 1787-1885

Breven betydde mycket

Fram till omkring år 1870 inriktades så gott som allt postarbete på befordringen av brev. Visserligen tog postkontoren tidigt emot försändelser, som enligt nuvarande bestämmelser skulle behandlas som paket, men posttaxorna meddelade endast avgifter för brev. I början av 1700-talet fick postkunderna möjlighet att rekommendera breven.

Ända fram till år 1855 beräknades portot för inlämnade brev efter taxor, som var individuella för postkontoren. Boxholms första posttaxa undertecknad av Gustav III, finns avbildad på sidorna 33-35.

En stund före postens beräknade avgång - en tidpunkt som beroende på väderleksförhållandena och på postböndernas och posthästarnas prestationsförmåga kunde variera med flera timmar - förde postmästaren upp de avgående breven på en s k brevkarta. En sådan karta utfärdades till varje postkontor till vilket Boxholm hade avgående brev. På kartan angav postmästaren ett löpande nummer för varje brev. Detta nummer skrev han också på brevets framsida i regel i övre högra hörnet. Dessutom antecknade han brevets adressort och adressat samt brevets vikt i lod (1 lod = cirka 13 gram) på kartan. Han slog därefter in breven och brevkartorna till respektive postkontor i starkt papper och fick därmed ett antal "paket", som han förseglade med lack.

När postbonden eller postiljonen närmade sig postkontoret, aviserade denne sin ankomst med signaler på posthornet. Den post, som han tog emot på postkontoret, band han fast bakom sadeln. Från början av 1800-talet användes som nämnts i allt större utsträckning hästkärror för posttransporterna.

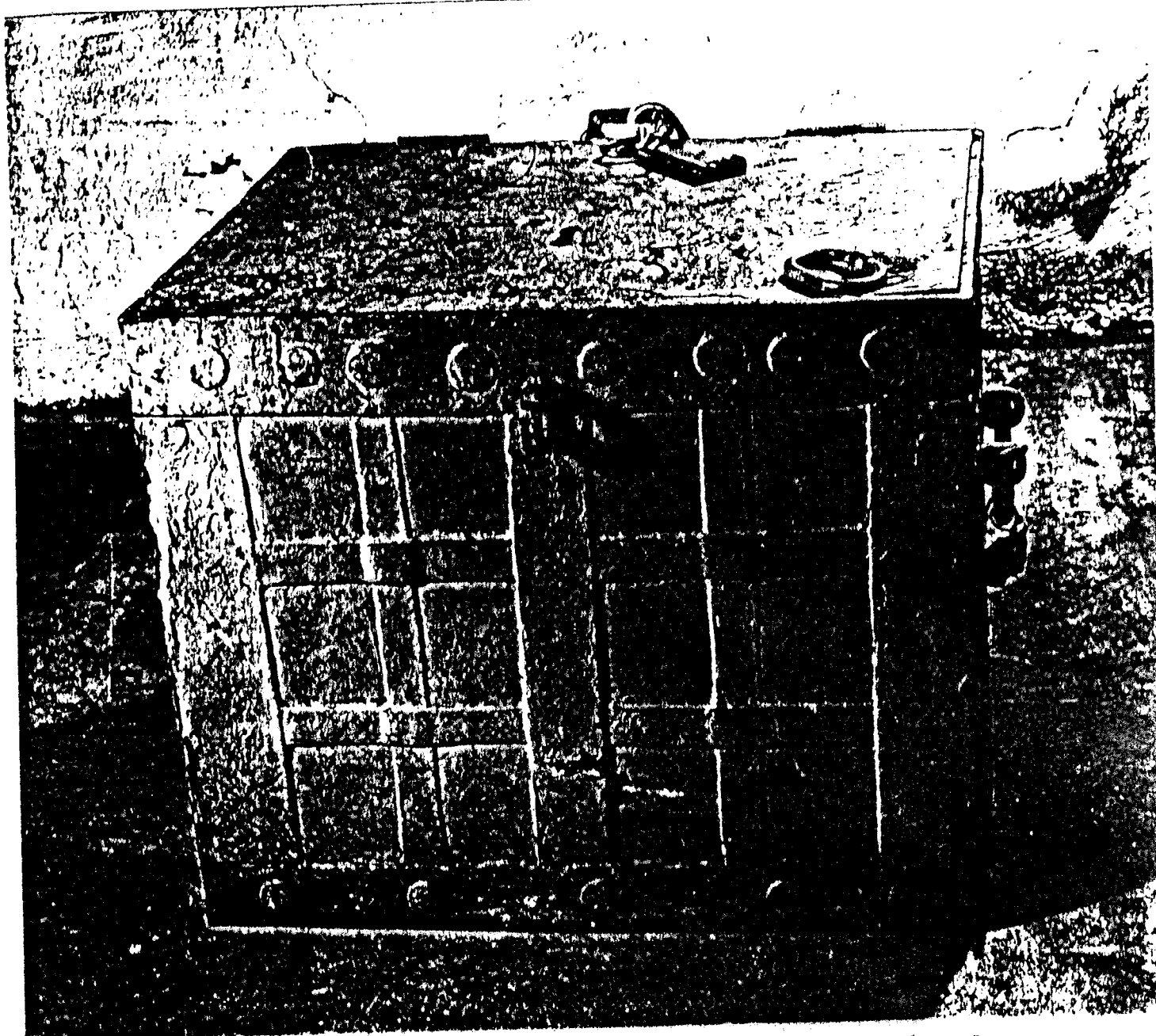
Nu var det dags för postmästaren att behandla den ankommande posten. Han kontrollerade först förseglingen på "paketen", öppnade därefter dessa och jämförde breven med brevkartan. När all post var granskad, satte postmästaren upp brevkartorna på en anslagstavla utanför postlokalen. Där fick sedan de personer, som väntade brev, studera de uthängda kartorna och se om brevet hade anlänt. Efter en vecka togs kartorna ned och de brev, som ännu inte avhämtats, fördes upp på en restförteckning, den s k "överblivna kartan". Detta uttryck har som bekant numera en annan innebörd, men det råder inget tvivel om att uttrycket präglades under det svenska postverkets första århundraden.

Vissa gårdar på landsbygden runt Boxholm fick - i regel en gång i veckan - sin post i en låst s k lösväska, vilken mot en viss årlig avgift expedierades från postkontoret. Väskan kunde antingen avhämtas eller också transporteras med postbondeskjutsarna. Enligt en uppgift från år 1864 expedierade postkontoret i Boxholm vid denna tid 20 sådana väskor.

Något större utrymme krävdes inte för de mindre postkontoren till vilka Boxholm räknades. Ett bord, en våg och ett mindre sorteringsfack tog säkerligen endast en mindre del av ett rum i anspråk.

Poststämpeln är en relativt sen uppfinning. Det var först 1819 som de svenska postkontoren, därbland Boxholm, utrustades med enradiga stämplat, som endast upptog postkontorets namn. I Boxholm ersattes denna stämpel år 1830 av en ny, som dessutom angav datum. Två av de poststämplat, som använts i Boxholm, avbildas på sidan 36.

Någon säker förvaringsplats för pengar och värdeförsändelser fick postkontoret i Boxholm inte förrän år 1877. Då anskaffades den kassakista, som finns avbildad här nedan, och som nu förvaras på Postmuseum i Stockholm.



Kassakista använd på postkontoret i Boxholm från 1877.

Enhetsporto och frimärken

Våren 1855 beslöt riksdagen, att ett enhetligt porto skulle införas över hela landet fr o m den 1 juli samma år och att postkontoren skulle sälja frimärken för frankering av breven

Postkontoret i Boxholm fick i god tid före den 1 juli 1855 nedanstående förskott av de fem olika frimärken med valörbeleckning i Skilling Banco, som hade utgivits.

3 Skilling Banco	400
4 Skilling Banco	200
6 Skilling Banco	200
8 Skilling Banco	100
24 Skilling Banco	100

Skilling Banco-frimärkena användes i tre år, d v s till den 30 juni 1858, då de avlöstes av frimärken med valörbeteckning i öre. Under dessa tre år fick postkontoret i Boxholm ytterligare 9 000 frimärken av 4 Skilling Banco-valören och 1 000 frimärken av 8 Skilling Banco-valören.

Av 4 Skilling-frimärket, som användes för frankering av inrikes brev i lägsta viktklassen, såldes således cirka 9 000 exemplar. En försiktig slutsats blir alltså att under treårsperioden 1 juli 1855-30 juni 1858 postades dagligen i genomsnitt cirka 10 frankerade brev i lägsta viktklassen på postkontoret i Boxholm. Eftersom det inte rådde något frankeringstväng vid denna tid, kunde kunderna fortfarande betala breven kontant. Därtill kom de ofrankerade s k fribreven, som myndigheternas tjänsteförsändelser benämndes vid denna tid. Man har antagit att de ofrankerade breven i slutet av 1850-talet var minst lika många som de frankerade.

samband med utgivningen av frimärkena genomfördes en stor ättnad i det dagliga arbetet på postkontoren - namnkarteringen i vanliga brev slopades. I fortsättningen räckte det med att postmästaren lämnade en uppgift om antalet vanliga brev på brevartorna.

nligt en uppgift från år 1866 expedierades detta år 3 470 brevartor från postkontoret i Boxholm.

Nya produkter. Ökande rörelse

1860 fick det svenska postverket en ny generaldirektör, Wilhelm Roos, som på ett par decennier presenterade en rad nyheter inom det svenska postverket, bl a postanvisningar och postförskott (1866), brevkort (1872) och postsparbank (1884). Detta påverkade givetvis postkontorets omsättning i positiv riktning. För åren 1864-1884 finns uppgifter rörande intäkter och kostnader samt beträffande antalet inlämnade brevförsändelser av alla slag vid postkontoret i Boxholm. Ett utdrag ur dessa uppgifter lämnas här nedan.

År	Inl brevförsändelser av alla slag vid postkontoret	Uppbörd	Avlöningar		Hyra och expenser	Omkostnader			
			På stat	Som provi-sion		Skriv-mate-rial	Be-kläd-nad	Öv-rigt	Summa om-kost-nader
1865	12 121	2055	600	66	150	27		2	845
1870	9652	1617	600	63	150	12		142	967
1875	27 597	2400	1550	93	200			3	1846
1880	33 706	5225	1400	426	150				1976
1884	39 408	5844	1400	462	150				2012

Efter en svacka omkring år 1870 ökade rörelsen markant fram till år 1884, vilket sannolikt berodde på att Boxholmsborna började att anlita postkontoret i större utsträckning, sedan järnvägen kommit till Boxholm och erbjudit snabbare och tätare postförbindelser.

Provisionen utgjorde en viss procent av frimärksförsäljningen. Den utbetalades såväl till postkontorets föreståndare som till ev biträdande personal. På kostnadssidan kan man notera, att ersättningen för hyra och expenser sänktes, när det framkom att postmästare af Burén utan medgivande flyttat postkontoret till järnvägsstationen.

Enligt en uppgift från år 1877 hölls postkontoret öppet kl 08.00-19.00 på vardagar samt kl 08.00-10.00 och 14.00-17.00 på sön- och helgdagar. Postkontoret var vid denna tidpunkt förlagt till järnvägsstationen.

Den sammanfattande bedömningen av verksamheten vid postkontoret i Boxholm under perioden 1787-1885 blir att rörelsen var av ganska blygsam omfattning och att de postala arbetsuppgifterna i regel torde ha integrerats med brukets övriga kontorsarbete.

KASSAEXPEDITIONEN 1885-1987

Postens kunder i Boxholm lär inte ha märkt någon större förändring i servicen, när postkontoret år 1885 omorganiserades till poststation. Poststationen, som nu lokaliserats till den s k bank- och postvillan, hölls på vardagar öppen mellan 08.30 och 18.30 med stängning ett par timmar mitt på dagen. Begränsningen i servicen gentemot kunderna avsåg bl a lägre maximibelopp för inlämnade assurerade försändelser, ett försändelse-slag, som inte var allt för vanligt vid poststationen.

Enligt en uppgift från år 1909 utgjorde antalet inlämnade brev-försändelser under året 36 452, d v s något färre än 1884, det sista hela kalenderår, som Boxholm var postkontor. Samma år inlämnades 697 vanliga paket, d v s i genomsnitt endast två per dag.

Några uppgifter om rörelsens omfattning under de senaste 50 åren får belysa utvecklingen.

	1936	1950	1985
Inlämnade vanl brevförsändelser	82 000	152 000	149 000
Inlämnade vanl paket	1 460	3 870	5 090
Inlämnade inbetalningskort	16 900	31 300	71 150
Ankomna vanl brevförsändelser	229 000	385 000	1 545 000
Ankomna vanl paket	2 600	5 000	22 500

Antalet brev, inlämnade i Boxholm, har således stagnerat under senare år. Övriga uppgifter visar emellertid på en mångdubblad ökning av verksamheten.

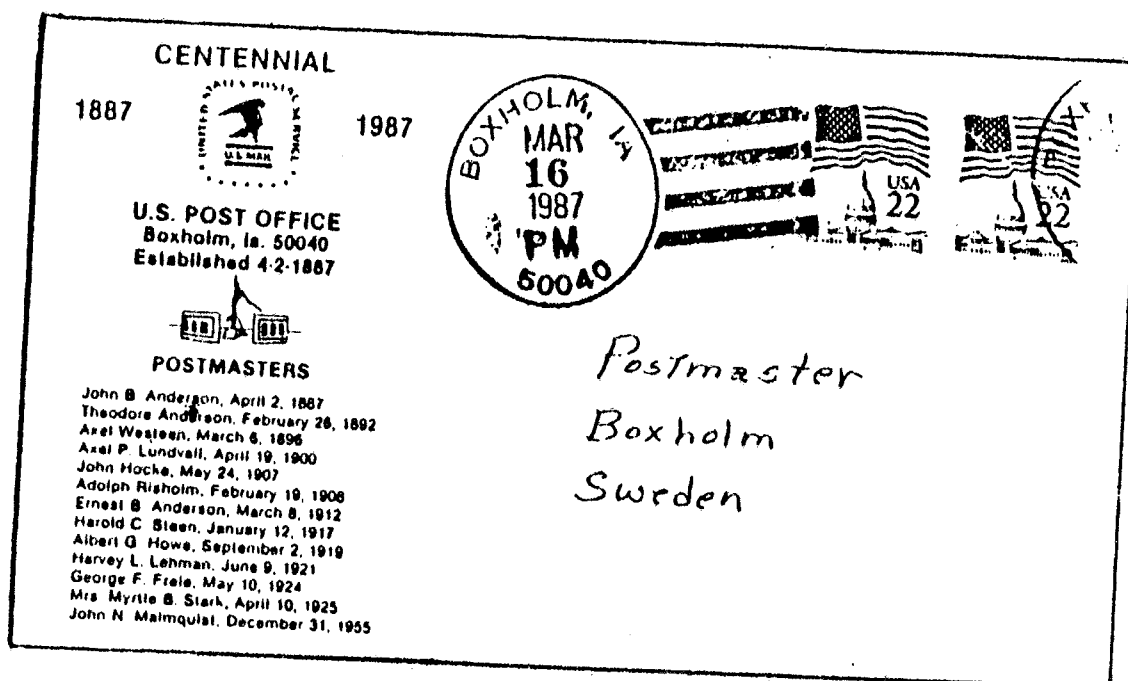
Under senare år har postverket satsat på att uppge sin gamla roll som myndighet för att i stället omvandlas till ett modernt affärsdrivande företag. I anslutning till detta har posten i allt större utsträckning börjat att inrikta sig på de stora kunderna, utan att privatpersoner och mindre företag därigenom riskerar att bli satta åt sidan. Alla kunder skall i den konkurrens som råder uppfatta posten som det bästa alternativet vid val av metoder för information, kommunikation och penningförmedling.

För kassaarbetet i Boxholm och därmed bearbetningen av den lokala marknaden svarar f n (1987) utöver postmästaren en heltidsanställd och tre deltidanställda postkassörer. I Boxholms centrum finns ett postkontor med kunnig personal, som med modern teknisk utrustning är beredd att även under postkontorets tredsekel ge Boxholms kommuns invånare fullgod postal service.

ÄNNU ETT JUBILEUM

En av de Boxholmsbor, som under förra seklet utvandrade till U S A hette John Anderson. Han bosatte sig på en plats i staten Iowa i mellersta västern. Han fick tillfälle att namnge platser och döpte den då till Boxholm efter den ort i Sverige, varifrån han härstammade. 1887 utsågs han till det amerikanska Boxholms förste postmästare. I början av året kom en hälsning till postmästaren i Boxholm i Östergötland från postmästaren John Malmquist i Boxholm i Iowa.

Han berättade, att han i maj skulle avgå med pension efter 32 år som postmästare, men att han dessförinnan skulle fira sitt postkontors 100-årsjubileum. Han hade låtit framställa ett speciellt minneskuvert, som upptog en förteckning över det amerikanska Boxholms postmästare, många av dem med svensk-klingande namn. Det intressanta kuvertet avbildas här nedan.



Post & Taxa för Norrköping

	Post		Post
A. Abborpsjö	4. 6	Kena	1. 6
Åbo	4. -	Skoburne	2. 6
Åmål	2. 6	Ålparby	3. -
Årö	2. -	Engelholm	3. -
Årstad	2. 6	Duköping	2. 6
Årstad	2. -	F. Jakobsby	2. 6
Årstad	1. 6	J. Jakobsby	2. -
Årstad	5. -	J. Jakobsby	3. -
B. Bård	10. -	J. Jakobsby	3. -
Berg	10. -	J. Jakobsby	4. 6
Björby	4. 6	G. G. G. G. G.	5. -
Björby	4. 6	G. G. G. G. G.	3. -
Björby	4. -	G. G. G. G. G.	3. -
Björby	2. 6	G. G. G. G. G.	10. -
Björby	2. 6	G. G. G. G. G.	1. 6
Björby	1. 6	G. G. G. G. G.	3. -
Björby	5. -	H. H. H. H. H.	2. 6
Björby	5. -	H. H. H. H. H.	10. -
Björby	2. 6	H. H. H. H. H.	3. -
Björby	3. -	H. H. H. H. H.	1. 6
Björby	5. -	H. H. H. H. H.	3. -
Björby	2. 6	H. H. H. H. H.	4. 6
Björby	5. 6	H. H. H. H. H.	5. -
Björby	2. -	H. H. H. H. H.	4. -
Björby	1. 6	H. H. H. H. H.	4. -
Björby	3. -	H. H. H. H. H.	2. 6
Björby	3. -	H. H. H. H. H.	5. -
Björby	5. -	H. H. H. H. H.	2. -
Björby	10. -	H. H. H. H. H.	4. -
Björby	1. -	J. J. J. J. J.	5. -
Björby	2. 6	J. J. J. J. J.	2. -
Björby	2. 6	K. K. K. K. K.	4. 6
Björby	3. -	K. K. K. K. K.	2. -
Björby	1. 6	K. K. K. K. K.	3. -

L.	Kungälvskäla	3.	S.	Stuckholm	2.
L.	Kullåm	3.		Ståla	2.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	2.		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	2.
	Kullåm	10.		Ståla	2.
	Kullåm	4.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	2.
M.	Kullåm	3.4		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	2.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	5.		Ståla	4.
N.	Kullåm	4.	J.	Ståla	2.
	Kullåm	2.		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	5.
	Kullåm	1.6		Ståla	4.
	Kullåm	1.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	1.		Ståla	5.
O.	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	3.		Ståla	10.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	5.
	Kullåm	1.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	3.
	Kullåm	5.		Ståla	1.
	Kullåm	1.6		Ståla	2.
	Kullåm	1.		Ståla	10.
	Kullåm	1.6		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	2.6		Ståla	1.
	Kullåm	5.		Ståla	2.
	Kullåm	1.6		Ståla	10.
	Kullåm	1.		Ståla	3.
	Kullåm	1.6		Ståla	1.
	Kullåm	3.		Ståla	3.
	Kullåm	3.		Ståla	1.
	Kullåm	2.6		Ståla	

