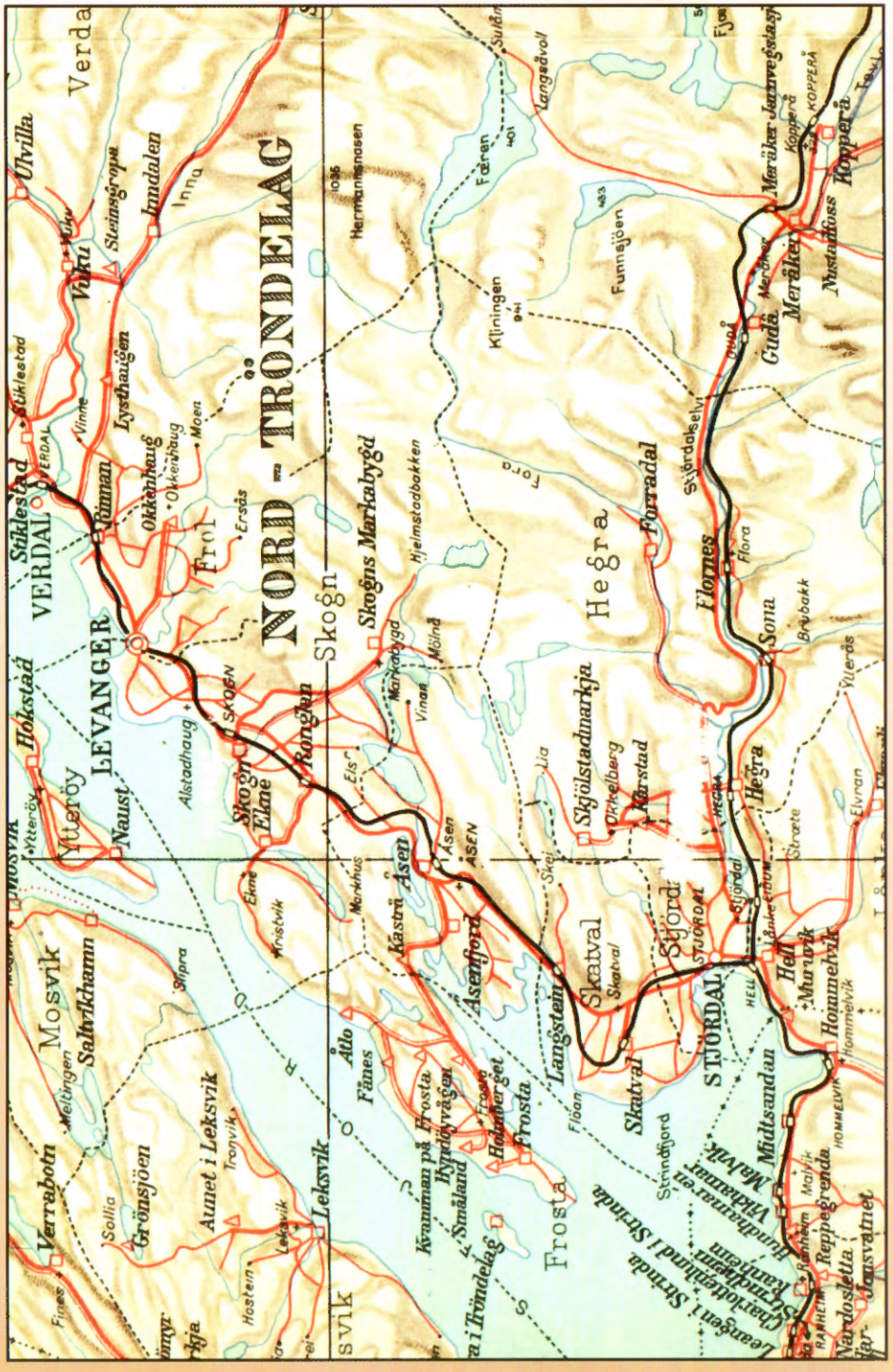
ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS

posten

Posten 350 år

-historisk utvikling i kommunene

FROSTA • LEVANGER


NORD - TRØNDELAG
VERDAL
LEVANGER
Skogn
Mosvik
Leksvik
Frosta
Hegra
Stjørdal
Meråker
Verdal
Inndalen
Skogns Marklabygd
Skjølstadmarkja
Asenfjord
Midtsandan
Hommelvik
Flornes
Forradal
Sona
Ytterøy
Naust
Alstadhaug
Okkenhaug
Fløan
Strandtjønnan
Vikhammer
Reppesgrenda
Kopperå
Nystadfoss
Gjuda
Funnsjøen
Kliningen
Langsten
Skatval
Frosta
Åsen
Fånes
Åtlo
Kvamman på Frosta
Byrkjevågen
Småland
Holmerset
Leksvik
Verrabotn
Grønsjøen
Asumet i Leksvik
Mosvik
Salvikhamn
Ytterøy
Hokstad
Stiklestad
Ulvilla
Vikhammer
Steinsgrova
Lysthaugen
Okkenhaug
Moen
Ersås
Frol
Skogn
Elane
Ronglen
Åsen
Kåstrå Åsen
Asenfjord
Skjølstadmarkja
Orkelberg
Værstad
Hegra
Stjørdal
Skatval
Langsten
Midtsandan
Hell
Hommelvik
Flornes
Forradal
Sona
Brubakk
Ytterås
Elvran
Meråker
Nystadfoss
Koppera
Gjuda
Funnsjøen
Kliningen
Langsvoll
Hermanlinsnesen
Steinsgrova
Inndalen
Inna
Vikhammer
Strandtjønnan
Vikhammer
Reppesgrenda
Hommelvik
Midtsandan
Hell
Murvik
Stjørdal
Skatval
Langsten
Frosta
Holmerset
Byrkjevågen
Småland
Kvamman på Frosta
Åtlo
Fånes
Asenfjord
Åsen
Kåstrå Åsen
Skjølstadmarkja
Orkelberg
Værstad
Hegra
Flornes
Forradal
Sona
Brubakk
Ytterås
Elvran
Meråker
Nystadfoss
Koppera
Gjuda
Funnsjøen
Kliningen
Langsvoll
Hermanlinsnesen
Steinsgrova
Inndalen
Inna
Ulvilla
Vikhammer
Lysthaugen
Okkenhaug
Moen
Ersås
Frol
Skogn
Elane
Ronglen
Åsen
Kåstrå Åsen
Asenfjord
Skjølstadmarkja
Orkelberg
Værstad
Hegra
Stjørdal
Skatval
Langsten
Midtsandan
Hell
Hommelvik

Hannibal Sehested

er tillagt æren for å ha fått i stand et organisert Postverk i Norge. Som stattholder og visekonge fikk han i gang det norske Postverket ved et kongelig dekret i 1647.

Det begynte med fire postruter mellom «prinsipale» steder med avgang hver 14. dag. Fra Kristiania ble det satt i gang en rute gjennom Sverige til København, over Dovre til Trondheim, over Filefjell til Bergen, og en rute til Stavanger. Etter hvert kom også Nord- Norge og de øvrige byene med. Posten ble fraktet av gående eller ridende bud og med båt. I de første 200 årene hadde mange bønder dette som plikttjeneste. Trass i ensomt slit med postveska i ulendt terreng - i all slags vær - natt som dag - til alle årstider - mente mange at dette var bedre enn militærtjeneste, veiarbeid m.v.

I begynnelsen inneholdt postveska bare kongelig post. Den gikk portofritt og var dokumenter mellom embetsmennene. For handelsmenn og private var portoen så høy at den ble nærmest en ekstra skatt. Etter hvert ble det tillatt å sende brev med penger og aviser, men postmengden var fortsatt beskjeden.

1800-tallet førte med seg utvikling og vekst. Veiene i hovedrutene ble etter hvert kjørbare, og i 1805 fikk Nord-Trøndelag bedret postgang. Etter hvert fikk Gauldalen, Fosen og Indre Namdal bedret sine forbindelser. Posten tok i bruk egne dampskip langs kysten. Rutebåter ga, sammen med jernbaneutbyggingen hurtigere og mer regelmessig framsending med forbindelse også til utkantene.

Postmengden økte som en følge av bedre kommunikasjon og større lese- og skriveferdighet i befolkningen. Det ble vanligere å abonnere på aviser og blad, og det kom nye tjenester som pakkepost, trykksaker, postanvisninger og det populære postkortet. En portoreform som ga oss en lavere porto og frimerket, økte brevskrivingen.

Post er kommunikasjon. Bilen og flyet ga nye muligheter for hurtig postgang. Bedre veinett, spesielt etter siste krig, førte til flere landpostruter som med sitt servicetilbud ut over bygdene etterhvert gjorde poståpneriene overflødige. Ny teknikk førte til maskinell sortering av postsendingene.

Datateknologi forenklet behandlingen av pengetransaksjonene og gjorde ekspedisjons- og bokføringsrutinene på postkontorene enklere og mer effektive. I 1647 ble det sannsynligvis sendt rundt 1000 brev. I jubileumsåret ligger antallet rundt 2,5 milliarder sendinger. Mens brevet i 1647 brukte nærmere to uker mellom Trondheim og Oslo, er det i dag en selvfølge at det er framme neste dag. I dag er brevportoen noen kroner, i 1647 en liten formue. Det finnes i dag raskere kommunikasjon, men ingen som helt kan erstatte det postale nettverket - eller «underverket» som Tarjei Vesaas kaller det.

Postruter og Postveier

Noen organisert postgang nord for Trondheim, kom ikke i gang før forbindelsen Oslo-Trondheim var satt i drift. Mye skyldes krigen med svenskene, hvor fogderiene i Trøndelag ble beleiret og Trondheim hardt økonomisk rammet. Først ved tilbakeføringen av «Trondhjems len», i mai 1658, begynte forholdene å bli normale. Det ble derfor gjort et forsøk på å utvide postforbindelsen til den nordlige delen av landet i 1663. Posten skulle føres gjennom Trøndelagsfylkene til Nordlandene og Finnmarken.

Finansieringen var basert på støtte fra de mest formuende i form av et pund fisk, gradert nedover til 8 mærker fisk. Postføringen skulle ikke påføre allmuen eller Kronen økte utgifter. Det viste seg snart at allmuen ikke var villig til å finansiere ordningen, og den førte derfor ikke fram.

Stiftsamtmanden i Trondheim tilsatte postbønder til å føre posten gjennom hans len til Nordlands grense. Dette ble også bare en papirbestemmelse da ingen visste når posten kom eller skulle gå. I 1686 ble det gjort et nytt forsøk ved at Nordlandsposten skulle gå fra Trondheim annenhver tirsdag.

Bildet over viser en trappevekt (brevvekt) av messing på fot i brunbeiset bjørk.

I begynnelsen var posten på private hender. Stattholderen i Norge, Hannibal Sehested, overdro rettighetene som et privilegium på 20 år, først til Henrik Morian, senere til Gabriel Macelio og Albert Gyldensparre. Morian døde året at etter han mottok privilegiet. Marcelio tok sitt liv i kjærlighetssorg, og Gyldensparre trakk seg. Postverket ble da forpaktet bort til daværende stattholder, kongesønnen Ulrik Fredrik Gyldenløve. Han ble avløst av nevøene Kristian og Ulrik Kristian.

Ulrik Kristian døde i 1719 uten livsarvinger. Kongen la da Postverket under Generalpostamtet og det har siden vært drevet av staten. På grunn av krig og dårlig økonomi, gikk Nord-landsposten på den tiden bare 2-4 ganger i året.

I 1741 ble det satt i gang en ny ordning for posten til Innherred. Den skulle gå fra Trondheim hver 14. dag. Det ble tilsatt poståpner ved fergestedet i Stjørdal, og poståpneriforretningene ble overdratt til fogd Arnet i Skogn, løytnant Kluver i Verdal, fogd Tausan i Beitstad og lensmannen på Namdalseid, alle uten lønn.

Den nye postordningen ble heller ingen suksess, Det var få brev, og postvesken gikk for det meste tom. Fra 1750 til 1759 ble postføringen forpaktet bort til postmesteren i Trondheim. Heller ikke han klarte å bedre postgangen, og klagene over uregelmessig og dårlig postgang bare økte.

Dampbåtene på Innherred

Det første tegnet på at en ny transportmåte var i emning, fikk Innherredsbygdene se i 1837. Et engelsk røykspyende dampskip ved navn «Georg Canning», ble leid til en lysttur fra Trondheim til Steinkjer. Det skremte nærmest vettet av de som kom i nærheten av det.

Ut over i 1840 årene gikk statsdampskipene turer innover fjorden til bl.a. Levangermartnan. De første turene fikk ingen betydning for postgangen.

Først da Jacob von der Lippe Parelius Hansen, som var huslærer hos prost Berg på Frosta, tok initiativet til å danne et aksjeselskap, ble det lagt planer for trafikk på indre deler av fjorden. Selskapet fikk sjøsatt dampskipet «Nidelven» i 1850.

Dampskipet ble satt i fart på strekningen Trondheim-Levanger-Steinkjer med to turer pr. uke. Båten førte post fra 1851 til 1853, uten at det fikk noen innvirkning på postgangen over land, og «Nidelven» forsvant ut av fjordtrafikken.

Folk på Levanger ville også være med i farten på Trondheimsfjorden. Indherreds Dampskibsselskab ble stiftet med kapital fra Levanger og omegn.

Postkasseskilt av jern, rødmalt med hvite bokstaver. Fra 1863.

Dampskipet «Indherred» ble sjøsatt i februar 1856. Båten tok opp ruten Trondheim-Levanger-Steinkjer, men gikk til Levanger og Sundnes om vinteren på grunn av isforholdene lenger inne i fjorden. Båten var postførende fra 1858.

Steinkjer Dampskibsselskap ble stiftet og sjøsatte «Kong Oscar» i 1865, som ble en konkurrent til «Indherred». Den tok etter hvert over ruten til Steinkjer.

«Indherred» (nr. 2), erstattet den første båten i 1867 med to turer hver uke på Innherred.

Markedet var lite, og i 1871 ble det innledet et samarbeid mellom de to båtene, noe som heller ikke hjalp, og i 1872 ble «Indherred» (nr. 2) solgt. «Kong Oscar» ble fast på Innherred fra 1874, og først tatt ut av ruten i 1949. Båten var postførende fra 1865, og i 1867 fikk den egen brevkasse ombord.

Det kan nevnes at fra 1871 fikk båten 60 skilling pr. tur for å føre svenskeposten fra Skånes til Levanger og Trondheim.

Etter hvert kom andre båter med i farten. «D/S Stenkjær» ble levert i 1878, og var postførende vekselsvis med «Kong Oscar» utover 1880- årene. «D/S Inntrønderen» ble sjøsatt i 1889, og kom i samarbeid med konkurrentene fra 1890.

Etter 1898 gikk den bare i rute til Namsos. Selv om rutene i begynnelsen var ustabile og offisielt ikke postførende, økte frakten av post. Utover 1880-årene begynte postmengden å bli så stor at man fant det lønnsomt å opprette en postekspedisjon på båtene.

En postekspeditør om bord i båtene sørget for at posten kom ombord, og sorterte posten underveis. Indherred postekspedisjon ble opprettet 1.7.1889 på båtene «Erik Jarl», «Kong Oscar», «Stenkjær» og «Levanger». «D/S Inntrønderen» hadde også postekspedisjon omhord fra 1892, til den gikk inn i Namsosruten i 1898.

Postekspedisjonen endret navn til Innherads postekspedisjon i 1921, og var i virksomhet fram til den ble nedlagt i 1925.

Regimentsposten gjennom Innherred

Logstein i Frosta.

En av årsakene til at det ikke lyktes å bedre postgangen gjennom Innherred til Namdalen, var konkurransen fra Regimentsposten. Opprinnelsen til den er ukjent, men alt rundt 1740 hadde militæret sin egen postgang. Posten ble ført fram med gående bud, og selv om det var en langsom postgang, var den mer regelmessig enn den offentlige.

Rundt 1800 hadde Regimentsposten avgang fra Trondheim hver lørdag og ankomst til Skage i Namdalen torsdag uken etter. Retur fra Skage gikk på lørdag og var tilbake i Trondheim fredag.

Underveis var det flere sideruter. Bl.a. fra gården Frøset (senere Hegge) til Stod og Snåsa, og en annen fra Hammeren til Nærøy prestegjeld. Mens den offentlige postekspressen reiste med tomme vesker, økte postmengden med Regimentsposten. Militæret skummet på den måten fløten av portoinntektene gjennom Innherred. Den posten som ikke gikk leilighetsvis, ble sendt med Regimentsposten, som etter hvert ble en alvorlig konkurrent til det offentlige.

Til slutt innså Postamtet at inntektene ikke sto i samsvar med den antatte postmengden. Det ble derfor gjort en undersøkelse som avdekket at militæret hadde en årlig inntekt på ca. 700 Rd. fra postføringen.

Saken ble tatt opp med Stiftsamtmanden, og det førte til at Regimentsposten opphørte høsten 1804.

Postgangen etter 1805

Da Regimentsposten opphørte, ble den offentlige postgangen vesentlig forbedret. I Bindalen ble eieren av gården Terråk, Peder Knoph, utnevnt til postmester. Han skulle omorganisere Nordlandsekspressene og sørge for transport til Namdalen.

Kaptein Sommerschild ble tilsatt postekspeditør på Skage gård i Namdalen.

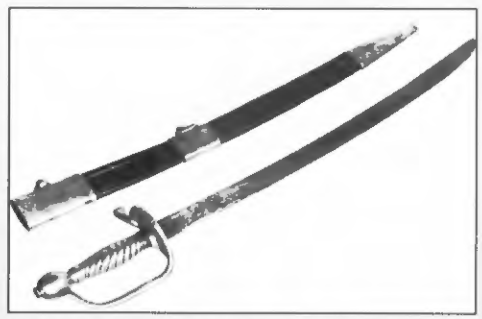
Den største og viktigste postmengden var på strekningen Trondheim - Namdalen, og ansvaret for å håndtere alt dette, var for stort til å pålegges én poståpner. Det ble derfor bestemt at det skulle opprettes 8 poståpnerier på strekningen Trondheim til Bindalen. Postføringen ble satt bort til postbønder på vanlig måte.

Som en passende betaling ble det foreslått 16 skilling mila til lands, og 24 skilling mila med båt. Posten skulle gå fra Trondheim på tirsdag hver uke, med retur fra Overballa på lørdag. Det ble satt i gang bipostruter fra Stjørdalen til Frosta, fra Røra til Ytterøya, fra Mosvik til Værran, og fra hovedruten til Nærøy.

Året etter ble en bipostrute fra Spillum i Klingen, senere fra Vemundvik, satt i drift til Sør-Flatanger og Alte på Otterøya. Denne ruten varte fram til 1812, mens resten av postgangen fortsatte videre med små justeringer.

I følge en timeseddel oppbevart i Postmuseet, gikk posten fra Trondheim tirsdag 11. november 1834 kl. 1200, fra Stjørdal kl. 1800, fra Åsen kl. 2345, og til Skogn kl. 0400 neste dag. Den gikk videre fra Verdal kl. 0815, til Røra kl. 1045, til Gjørv kl. 1245, til Stod 1415, til Beistad 1615, og til Overhalla 13. november kl. 0100. Videre gikk den fra Gjøa kl. 1915, til Kolvereid 14. november kl. 1100, og var framme ved Nordlands postkontor 15. november kl. 0000.

Kjørestøvler av selskinn, foret med saueskinn til bruk under postskyss i sterk kulde. Støvlene har også vært brukt av høyere posttjenestemenn på inspeksjonsreiser.



Norsk grenadersabel fra 1753. Hefte av helstøpt messing.

Norsk perkusjonspistol, modell 1848 med messingbeslag.

Post med Tog og Bil

Etter at Rørosbanen ble åpnet i 1877, fraktet jernbanen nesten all posten sørfra til Trondheim. Etter en tid ble det satt i gang arbeid med å utvide skinnegangen nordover. Første skritt ble tatt da strekningen Trondheim-Hell ble åpnet høsten 1881.

Samtidig ble strekningen til riksgrensen åpnet, og Meråkerbanens postekspedisjon satt i drift. Arbeidet med å føre skinnene videre nordover fortsatte, og i 1902 var strekningen Hell-Levanger ferdig.

Da det allerede var en postekspedisjon på Meråkerbanen, ble det straks satt i gang en tilsvarende ordning til Levanger under navnet Levangerbanens postekspedisjon. Anleggsarbeidet fortsatte videre nordover, og i 1905 ble banen åpnet fram til Sunnan og postekspedisjonen forlenget dit.

Det gikk lang tid fra jernbanen kom til Sunnan før videre utbygging kom i gang. Først i 1926 ble strekningen til Snåsa åpnet, og i 1929 ble banen ført fram til Grong. Etter hvert som de nye strekningene ble tatt i bruk, fulgte postekspedisjonen etter. Navnet på ekspedisjonen ble derfor endret til Nordlandsbanens postekspedisjon i 1934.

Etter at jernbanen ble åpnet, falt grunnlaget for dampskipene på sydsiden av fjorden bort. Jernbanetransport ble etter hvert kombinert med bil, og i 1908 ble den første postførende bilruten i Norge satt i gang mellom Steinkjer og Rødhammer ved Lyngenfjorden.

Andre bilruter kom i gang fra 1915 og utover. Problemet med bilrutene var at de gikk inn til bygdesentrene på dagtid og returnerte på ettermiddagen, noe som ikke passet postens behov. Etter hvert som veiene ble bedre, ble det klart at jernbanen ikke tilfredsstilte postens krav til hurtighet, og egne biler ble tatt i bruk. Dette førte til at postekspedisjonen ble overflødig og derfor lagt ned i dagtogene i 1969 og i nattogene fra 1988.

I dag sendes det lite post med jernbanen, bilruter har tatt over.

Posten til Sverige

Etter at Norge ble skilt fra Danmark og lagt under Sverige, ble det behov for bedre kommunikasjon over grensen. De som først og fremst savnet en god posttjeneste var embetsmennene, offiserene og private næringsdrivende.

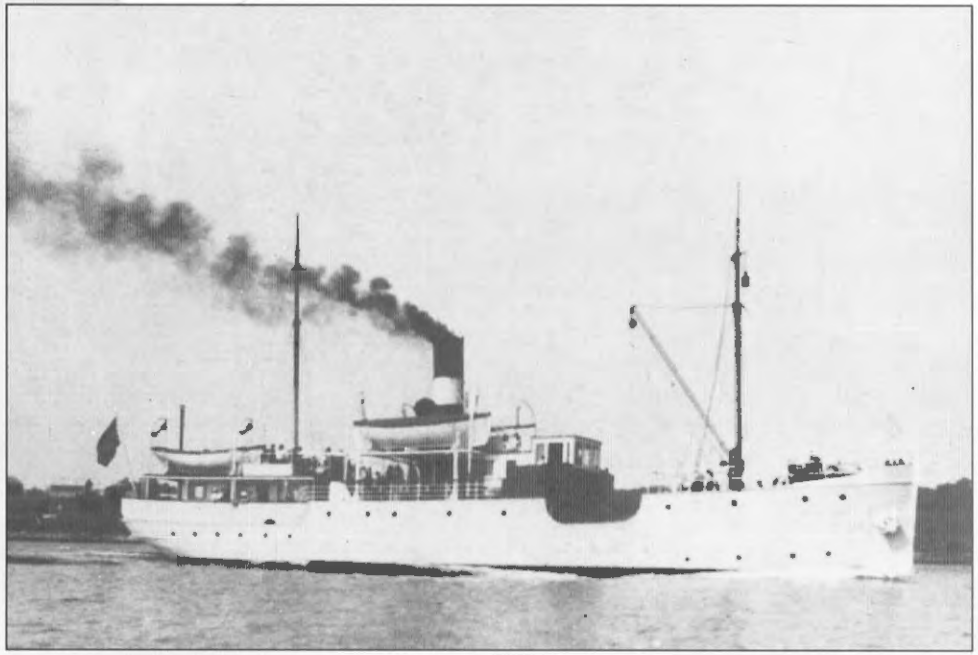
Kong Carl Johan tok initiativet til at det skulle bygges veg over fjellet fra Verdal. Brigadegeneral Paul Bich fra Trondheim så da muligheten i å bedre postgangen mellom de to landene, og fikk satt i drift en postrute fra Maritvold i Verdal til Sul, med utveksling i Skalstugan i Sverige. Dette skjedde fra 21.oktober 1824 samtidig som veibyggingen startet.

Det ble oppnevnt postbønder på gårdene Sør Stene og Sulstuen i Verdal. Gjennom Verdal hadde det fra lang tid tilbake vært en livlig trafikk og handel med svenskene. Mange svensker kom over grensen for å delta i Marsimartnan på Levanger, og den nye postruten gjorde forbindelsen enklere for de handlende på begge sider av grensen. Postgangen til Nord-Sverige, Haparanda og Finnmark, var på denne tiden svært dårlig vinters tid.

Trondheim sendte derfor vinterposten over Maritvold til Østersund for videreforsendelse i Sverige.

Forbindelsen til Sverige over Verdal kom til å vare i nærmere 70 år, og tok slutt i begynnelsen av 1890-årene.

Frosta kommune



D/S Lagatun trafikerte på indre Trondheimsfjord.

I begynnelsen ble posten til Frosta hentet på Åsen sammen med posten som skulle til Leksvik. Posttransporten foregikk med båt, og det var vernepliktige mannskaper som rodde over fjorden en gang i uken.

På denne måten avtjente de verneplikten. Betalingen var 1 ort og 6 skilling for hver tur. «Postbåten» ble også mye benyttet som leilighetskyss av folk som skulle over fjorden.

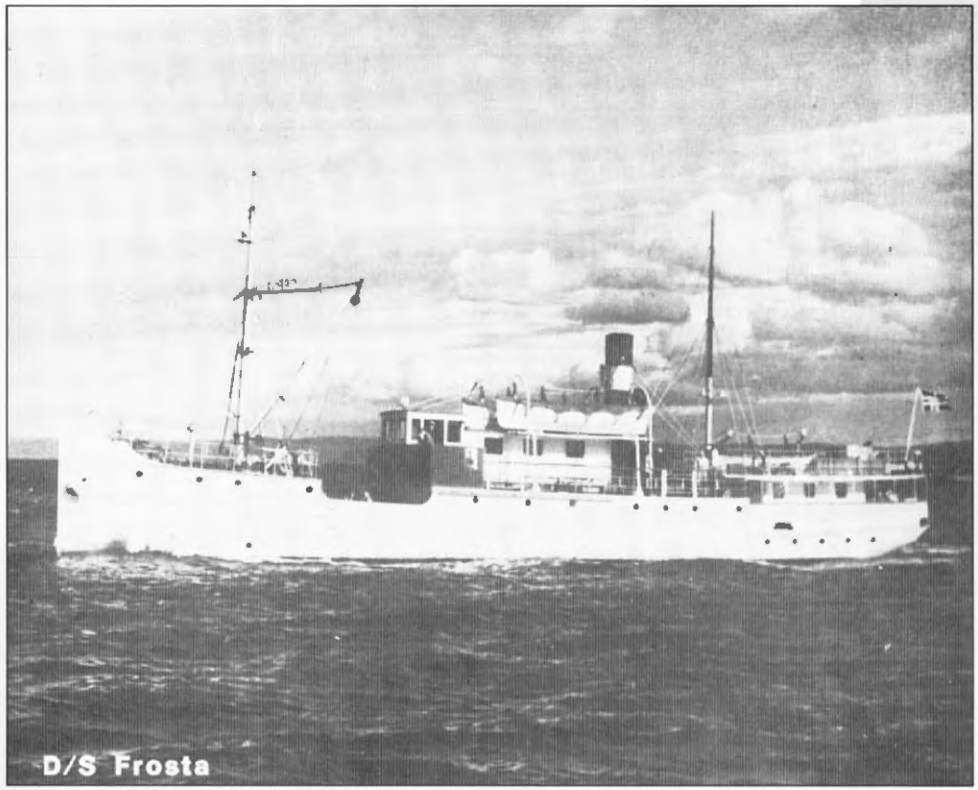
Etter at forskjellige båter hadde forsøkt seg med frakt på Åsenfjorden, kom dampskipet «Einar» i rute fra 1880.

Fra 1889 ble båten offisielt postførende med en årlig godtgjørelse på kr. 300,00 for å føre posten mellom Trondheim og Hoplen i Åsenfjorden..

Da «Einar» gikk ut av ruten, tok «Nydalen» over fra 1891 med de samme betingelser. Fra 1902 gikk «Frosta», som tilhørte Frosta Dampskipsselskap, inn i ruten som postførende etter «Nydalen». Jernbanen var da åpnet til Levanger, og postføringen på Åsenfjorden falt bort. Andre båter har også deltatt i transporten da post pakket i sekker ble sendt som frakt uten at det ble registrert.

Frosten poståpneri er første gang nevnt i en portotabell fra 1831, men var antagelig opprettet før den tid. Ved nedleggelsen av militærposten gjennom Innherred, ble det opprettet en bipostrute fra Stjørdal via Åsen til Frosta, og poståpneriet kom antagelig i virksomhet fra den tid den kom i drift.

De første som tok seg av posten er ukjente, men fra 1859 ble Major J. Georg Coldevin tilsatt som poståpner. Han ble etterfulgt av gårdmann Hans Coldevin i 1865. Postkontoret lå fra starten av på gården Logstein.



D/S Frosta trafikkerte på indre Trondheimsfjord.

I 1859 overtok dampbåtene posttransporten på Trondheimsfjorden, og de vernepliktige ble fritatt for posttransporten fra Åsen.

Dampbåtene la til ved Holmberget kai to ganger i uken, og poståpneren måtte selv frakte posten fram og tilbake. Dette gikk han etter hvert lei av, og søkte om å få leie transport. En tolv år gammel gutt, Kristian Hogsveen, fikk jobben, og han fortsatte som postbud helt fram til 1930.

I 1870 ble postkontoret flyttet til gården Logtu og sparebankkasserer Peter Rochseth ble ny poståpner i 1878. Han ble avløst av sin sønn, seminarist Haakon Roksæth, i 1889.

Da postkontoret ble flyttet til Logtu, begynte en kar som hadde god tid til å gå rundt med posten til de som bodde nærmest. I betaling fikk han noen ører fra de som fikk posten levert. Etter hvert som karen ble gammel og skral, og ikke lenger kunne gå med posten, ble det søkt om å få en postrute «Mebygdes» fire ganger i uken.

I 1904 gikk dette i orden, og Enok Svean ble ilsatt som postbud. Etter søknad fra folk som bodde på «Nesset», ble ruten utvidet til dette området i 1913.

Poståneriet endret navn til Frosta i 1909. Ny poståpner ble gårdbruker Bjarne Rokseth fra 1929. Han styrte poståpneriet frem til 1945, da Anna Halvorsen fikk jobben. Etter henne fulgte Kåre Nøstvold i 1946.

Som årene gikk, økte postmengden til beboerne på Frosta. Etter hvert som beboerne brukte poståpneriet mer og mer, ble det også et krav om at poståpneriet måtte bli flyttet lenger inn i bygda, slik at avstanden for å hente posten ble noenlunde lik for alle.

Kravet ble ikke innfridd før i 1952, da poståpner Kåre Nøstvold bygget postkontor i tilknytning til sin egen bolig.

I mellomtiden ble også veien mellom Frosta og Åsen ferdig. Posten kom da to dager i uken med båt til Holmberget kai, og de andre dagene med buss fra Åsen. Dette var en tungvint ordning, og fra 1954 opphørte postføringen med båt, og posten ble fraktet landeveien.

Beboerne ble nå betjent av to landpostruter. Landpostrutene leverte posten i de oppsatte postkassene langs rutetraseen. På den tiden fikk ingen posten heim, og de som ikke fikk posten levert i kasse, måtte enten hente posten på poståpneriet eller på nærmeste brevhus. Etter hvert ble bestemmelsene endret slik at alle skulle få posten levert nærmere sin bolig, og det ble opprettet enda en landpostrute.

Det var etter hvert blitt trangt om plassen på postkontoret da det nå i alt var syv personer som arbeidet der. Etter at poståpner Kåre Nøstvold døde i 1981, ble postkontoret fortsatt værende i lokalene tilknyttet huset hans.

Frosta kommune bygget nytt kommunehus, og da huset var ferdig i 1982, kunne postkontoret endelig flytte inn i nye romslige lokaler i nybygget.

En ny verden åpnet seg på postkontoret i 1992, da det ble tatt i bruk skrankemaskiner. Det ble en bedret pengeformidling og banktjenester som kundene satte stor pris på. Fra 1981 har Hildur Myraunet styrt Frosta postkontor.

Fånes brevhus kom i drift fra 1.10.1928 med handelsmann Martin Rygg som poståpner. Brevhuset ble lagt ned i 1982.

Tautra brevhus kom i drift fra 1.10.1928. Posten til Tautra kom med båt fra Trondheim. Brevhuset endret status til poståpneri i 1938, og fikk samtidig navnet Tautra i Trøndelag .

Som brevhusstyrer ble dampskibsekspeditør Johan Lein tilsatt. Han ble også den første poståpneren, og ble avløst av Erling Lein i 1948. Etter hvert ble det krav om fastlandsforbindelse, og i 1979 ble det bygget molo over til Tautra.

Poståpneriet ble lagt ned samme år, og erstattet av en landpostrute som gikk fra Frosta med den tidligere poståpneren som landpostbud.

Kvamme i Frosta Markabygd brevhus kom i drift fra 1.10.1928 med handelsmann Karl Hojem som styrer. Navnet ble senere skrevet Kvamme i Frosta-Markabygd, for så å bli endret til Kvamman på Frosta i 1934. Brevhuset ble lagt ned i 1982.

Småland brevhus kom i drift fra 15.6.1929 med handelsmann H.P. Dalen som styrer. Han ble avløst av Sivert Vik i 1930. Brevhuset ble lagt ned i 1965.

Holmberget brevhus kom i drift fra 1.2.1932. Brevhusstyrere: Dampskibsekspeditør Halvor Faanes og Olav Westrum fra 1948, til brevhuset ble lagt ned i 1965.

Hynnøyvågen brevhus kom i drift fra 21.6.1949 i landpostruten Frosta-Fånes. Brevhusstyrer var Olav Tvete. Brevhuset ble lagt ned i 1965.

Åtlo brevhus kom i drift fra 1.12.1939. De første brevhusstyrere er ukjente, men Odd Rygg er notert fra august 1946. Han ble senere avløst av Marie Ringstade som styrte brevhuset til det ble lagt ned i 1974.

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Frosta: Hildur Myraune
« « Levanger: Lisbeth Kvam, Jon Bakken
Forsiden: Hannibal Sehested, stattholder i Norge 1642-1650

Kilder:
Hans Berrum: Postens historie
Tore Gjelsvik: Skip og post i lokale ruter i Trøndelag
Tore Gjelsvik: Trøndersk posthistorie
Reidar Strømsøe: Levanger by´s historie

Levanger kommune

Levanger postkontor i Sjøgaten 10 i 1945. Fra venstre: Ola Skjørholm, Odd Jenssen, Oskar Brobak, Glestad og Kristian Hammer.

Skognen nevnes i «Forklaring til Pontopidans kart av 1785» som poståpneri i postveien fra Trondheim til Nordland. Navnet sees ikke senere i portotabeller eller fortegnelser før i 1812, og var da endret til Alstadhoug i Schognen. Poståpneriet var ett av de åtte som ble satt i drift i forbindelse med nedleggelsen av regimentsposten.

Etter det man kjenner til, var posttransporten i gang 1. januar 1805 og poståpneriet må derfor ha kommet i virksomhet fra samme tid.

Fra 1813 var det nevnt som Alstadboug poståpneri, og i tiden 1816 til 1831, endret til Skognen. I 1854 var navnet endret til Levanger (Skogn), og senere bare Levanger.

De første som ordnet med posten er ukjente. En timeseddel fra 1834 er attestert av H.A. Petersen som var poståpner på den tiden.

Av et innlegg i Adresseavisen i 1839, går det fram at poståpnerjobben var lite lønnsom. Lønnen var 48 Sp. årlig.

I tillegg kom gebyrskillingene som kunne utgjøre 12-14 Sp. Av dette gikk 25 Sp. til postbudet til Alstadhaug sogn.

Til talglys, lakk, papir, kontorutstyr og ved, gikk det dobbelte av gebyrinntektene med. Likevel passet Petersen sin stilling med den største flid og årvåkenhet.

Feltpostkontor nr. 3 ved Levanger i 1901. Til høyre: Feltpostmester Karl Anton Jansen.

Dette gikk ikke bra særlig lenge, for senere samme år ble det kunngjort at poståpnerens bo var tatt under skifterettens behandling. På den tiden lå antagelig poståpneriet utenfor tettstedet Levanger. Ved folketellingen for Levanger i 1835 er ingen poståpner nevnt.

Da poståpneren gikk konkurs, overtok garver Christian Hauan. Det er grunn til å tro at poståpneriet ble flyttet i forbindelse med overtakelsen. Hauan ble valgt inn i det første kommunestyret i 1841, og var stedets ordfører i 1849.

Under brannen i 1846 gikk hans eiendom tapt sammen med poståpneriet. Hauan var medlem av komiteen som fordelte de innkomne midler etter brannen.

Han bygget nytt hus i kvartal nr.15 B, hvor bl.a. proprietær Eddie hadde en eiendom. Lønnen som poståpner var på 68 Sp. i 1853. I 1859 var postmengden og ansvaret blitt så stort at poståpneriet endret status til postekspedisjon. Det ble samtidig løst fra Trondheim, som hadde vært overordnet kontor.

Hauan ble tilsatt som postekspeditør, og lønnen økte til 250 Sp. Hauan ble avløst av førstebetjent Hans Severin Øyen i 1868, som igjen ble etterfulgt av O. Rygg i 1875.

Stasjonsbestyrer Bernt Olai Gjetlesen ble konstituert i stillingen i 1876. Telegrafen hadde lokaler i Dr. Bremers gård, og de to etatene flyttet trolig sammen i 1876.

Etter at byen igjen brant ned i 1877, flyttet begge etatene til Frichgården i 1878. Gjetlesen ble senere samme år avløst av telegrafbestyrer P.A. Krogh, som igjen ble etterfulgt av H. Aslachsen i 1883.

Ny postekspeditør ble Christian Conrad Nilsen i 1884. Postverket og Televerket flyttet samtidig fra hverandre.

Som vanlig på denne tiden måtte poståpneren stille en garanti på kr. 2000,00 før han tiltrådte stillingen. Etter søknad fikk han lagt inn telefon i postkontorets lokaler i 1892. Telefonapparat fikk han derimot ikke kjøpe, da Departementet sendte et brukt apparat.

Etter henstilling fra ordføreren fikk han åpningstiden endret fra kl.0900-1200, til om ettermiddagen fra kl. 1600-1900. Dette skyldes at byens borgere ikke gjorde sine postale ærender før et stykke ut på dagen, og folk fra landet kom heller ikke så tidlig til byen.

Fru Thora Nilsen fortsatte fra 1893, og ble etterfulgt av Bernt Julius Hansen fra 1.7.1893. Han ble byens første postmester, og fortsatte fram til 1897. Det ble hengt opp en rød tømmepostkasse på Apoteket i 1893. I 1897 kom det en rød kasse på dampskipsbryggen, slik at i 1903 var det i alt 4 røde tømmepostkasser i Levanger. Verditransporten ble også sikret. Det viser et brev fra Postintendanten i slutten av 1895. «Hermed oversendes en Revolver til Brug i Ruten Aasenfjorden-Levanger. Trykt instrux for Vaabenets Behandling vedlægges. 1 edske Patroner medfølger».

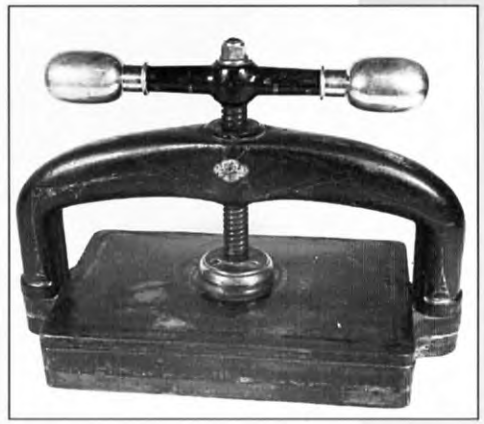
Etter brannen i 1897 ble verdiene på postkontoret sikret, da det ble anskaffet ildsikkert pengeskap. Samme høst ble Ludvig Larsen tilsatt som postmester. Kommunestyret vedtok at postombæring på søndager kunne sløyfes i 1898.

I 1903 var elektrisitetsverket ferdig, og postkontoret fikk innstallert elektrisk lys. Postmesteren hadde ikke på forhånd fått Departementets godkjenning for utgiftene, men kunne likevel føre kr.140,00 til utgift. Gikk ikke saken igjennom i Departementet, ble han forespeilet å betale beløpet ev egen lomme.

Larsen ble etterfulgt av Ole Cornelius Reppe i 1908. Han fortsatte fram til 1914. I den ledige stillingen fungerte Gunnar Jullum, fram til Peter Mauritz Sandvold overtok i 1915. Postverket overtok Sjøgata 10 i 1920, og postkontoret ble etter hvert flyttet dit.

Da Sandvold døde i 1935, fortsatte Frithjof Schjølberg til Jens Harald Gaarde ble tilsatt i 1936.

Av en skademelding fylt ut i 1935, går det fram at en familie i Levanger sendte en pakke til



Kopipresse av jern, svartlakkert.

slektninger i California. Pakken kom dessverre ikke lenger enn til utvekslingskontoret i Bergen før den ble skadet. I følge skademeldingen som fulgte pakken tilbake, angis årsaken til skaden at innholdet i pakken, 2 fyrstekaker, var delvis oppspist av rotter og mus. Det hører med til historien at senderen fikk innholdet erstattet med kr. 12,00.

Gaarde sluttet i 1951 og Ola Eliassen Grønning ble tilsatt senere samme år. Postkontoret fikk nye lokaler i Kommunegården i 1957. Grønning ble etterfulgt av Gudbjørn Leidulf Øxning i 1959. Ingvald Arthur Weie ble tilsatt i 1966, og avløst av Arnold Tannvik i 1971.

Året før Tannvik kom til Levanger, ble postkontoret flyttet rett over gata til nye lokaler i Trygdegården.

Da Tannvik gikk av med pensjon i 1987, overtok Petter Iver Krokstad som postsjef. Året etter flyttet postkontoret inn i nye lokaler i den gamle Levanger Speil- og Guldlistefabrikk.

Aasen poståpneri kom i virksomhet fra 15.1.1831 på gården Vedul. De første som tok seg av posten er ukjente, men i 1834 er en timeseddel underskrevet av J.O. Vollan, som muligens var poståpner på den tiden.

Senere er navnet Skjelstad nevnt, inntil baker O. Thomsen ble tilsatt i 1857 med en årlig godtgjørelse på

24 Sp. I 1867 ble Ole Istand konstituert som poståpner. Senere er det notert at kommunekasserer Jens Frigaard overtok jobben i 1875.

Levangerbanen ble åpnet i 1902, og postkontoret ble flyttet til stasjonen. Poståpneriet ble i perioden 1831 til 1902 flyttet flere ganger. Etter at poståpneriet kom på stasjonen, ble stasjonsmester O.H. Nyquist første poståpner.

Senere hadde stasjonsmesterene F. Holst fra 1909 og H.P. Brensholm fra 1913, ansvaret for poståpneriet. I 1935 ble det inngått en avtale med NSB, som tok over driften av poståpneriet.

Postverket tok over driften igjen i 1953. Ingvald Hubak var ansvarlig fram til 1956, med unntak av Arild Hubak i noen måneder i 1954. Arvid Olsen Hubak overtok fra 1956. Han ble avløst av Ruth Larsen i 1957, Ole Herman Kirkhus senere i 1957, Asbjørn Konstad fra 1967 og Gunn Elin Kummernes Sandnes vikarierer fra 1996.

Nydalen poståpneri kom i drift fra 1.4.1889 på dampskipsanløpet Hopla i Åsen og med post 3 ganger i uka ved «D/S Einar». Navnet ble umiddelbart endret til Aasenfjorden, og ble skrevet Åsenfjord fra 1939. Første poståpner var Anders Haabet. Han ble etterfulgt av fabrikkeier Martin Haabet i 1895, og av enkefru Marie Haabet i 1911. Adolf Folkvord overtok i 1918 og Martin Oksvold i 1939. Ingeborg Volden vikarierte fra 1940 fram til landpostbud Peder Volden ble tilsatt i 1943. Artur Åndal var vikar i 1949 før Lucas A. Lindås ble tilsatt samme år.

Da han døde i 1955, overtok Ruth Larsen som vikar inntil Arvid Olsen Hubak overtok stillingen. Han ble etterfulgt av Arvid Sakshaug i 1961 og Ruth Marie Nesjø i 1979. Poståpneriet ble lagt ned i 1992.

Sundalen i Aasen brevhus kom i drift fra 1.10.1907 med formann Ole Anton Martinsen Killingstad som poståpner. Han ble avløst av ingeniør Einar Forfang i 1908, som ble etterfulgt av gårdbestyrer Ole Nesjø i 1912. Brevhuset endret navn til Kastrå i 1934, og ble lagt ned i 1965.

Ronglan poståpneri kom i virksomhet fra 29.10.1902 da jernbanestrekningen Hell-Lev-anger ble åpnet. Jernbanepersonalet tok seg av poståpneriet fra starten av og nevnes kan Karl Jensen, Arne Holtesmo fra 1907, John Pedersen fra 1908 og O.O. Olsen fra 1914. Fra 1935 overtok NSB ansvaret for driften av poståpneriet. Gunn Elin Kummernes Sandnes ble tilsatt som poståpner i 1980, og fortsatte frem til 1992, da poståpneriet ble lagt ned.

Ekne poståpneri kom i virksomhet fra 15.4.1874 med skolelærer J. Frengen som poståpner. Han fikk en årlig godtgjørelse på 12 Sp. Allerede 24. september samme år ble poståpneriet lagt ned, for igjen å bli satt i drift fra 1.2.1876 med samme skolelærer Frengen som poståpner. Kirkesanger L. Solstad overtok i 1888 og fortsatte fram til 1898, da handelsmann Ole Dybvad tok over.

I 1903 ble Elen Oline Dybvad tilsatt i stillingen, og fortsatte til 1912, da Aasta Moe overtok. Hun ble avløst av Inga Falstad Sve i 1927, som fortsatte i stillingen fram til 1978 da Torill Aasrum tok over.

Bjørg Haldis Rokne fortsatte fra 1979 til 1981 da Rannveig Margrethe Mihle ble tilsatt. Gunn Elin Kummernes Sandnes ble tilsatt i 1988, og fortsatte fram til 1996 da Magnhild Sandstad tok over.

Ytre Skogn poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1883 på Lysaker skole med skolelærer Ivar Aas som poståpner. Han ble avløst av gårdbruker Anders Johannes Kroktravn i 1888. Poståpneriet ble flyttet til poståpnerens eiendom «Aasvang» i 1903, og til Skogn stasjon i 1909. Navnet ble fra da av skrevet Skogn Station. Ny poståpner ble stasjonsmester Anders Ulseth i 1918, fram til NSB overtok driften av poståpneriet i 1937.

Ny poståpner for Postverket ble Johan Reiten i 1954, som ble avløst av Erling Kristiansen i 1974. Asbjørg Spillum overtok senere samme år. Astrid Olsnes fortsatte fra 1990. Hun ble avløst av Olav Alexander Wilhelmsen i 1995.

Birkelund brevhus kom i drift fra 1.7.1893 på Birkelund i landpostruten Markabygd-Ytre Skogn og med handelsmann Bonsak Troseth som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri under navnet Skogns Markabygd i 1898, med samme Troseth som poståpner. Han ble avløst av gårdbruker Einar Sørmo i 1914, som ble etterfulgt av Karen Hallberget i 1937. Klara Eline Almli tok over stillingen i 1978, før Geir Ove Pettersen ble tilsatt i 1983.

Ludvig Larsen 1897-1908.

Christian Hauan 1859-1867.

Fra 1985 fortsatte Randi Bremset. Poståpneriet endret navn til Markabygda i 1986, og ble lagt ned i 1992.

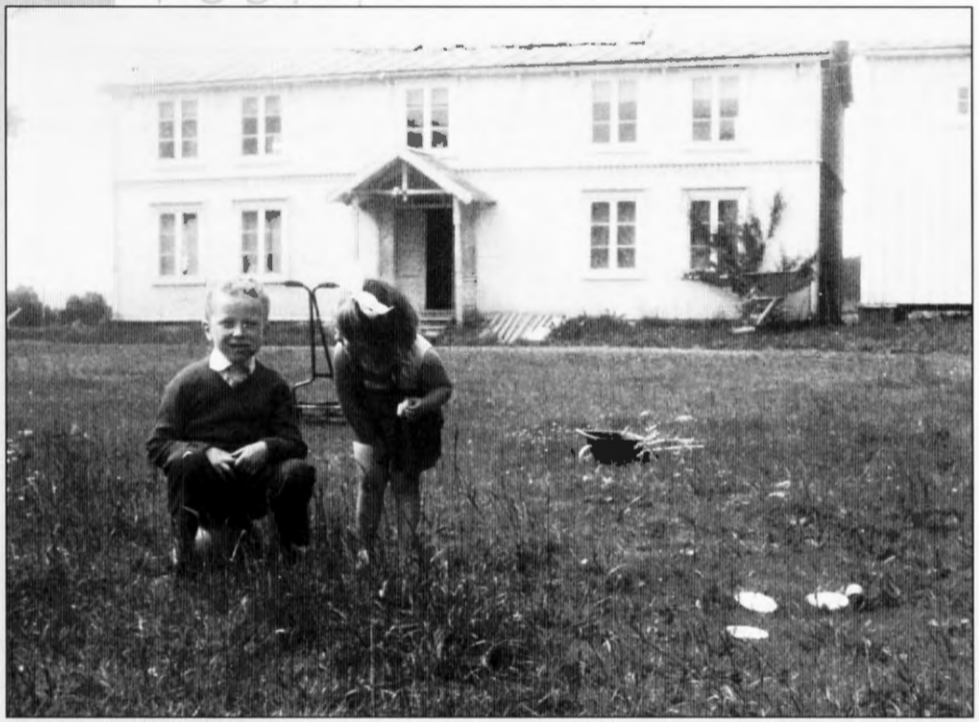
Naust poståpneri kom i virksomhet fra 1.2.1891 på dampskipsanløpet, og med gårdbruker Johannes Olsen Nøvik som poståpner. Han ble avløst av Ole Nøvik i 1912, og fra 1945 overtok Lars Salater. Poståpneriet ble lagt ned i 1968.

Ytterøen poståpneri er nevnt i forbindelse med en bipostrute fra Røren i 1831. Det er ikke med i oversiktene fra 1805 og 1813, og må derfor ha kommet i drift en gang i tidsrommet 1813 til 1831. De første som tok seg av posten er ukjente, men i en eldre poståpnerprotokoll nevnes L. Moen fra 1850.

Proprietær Johan Wilhelm Klyver ble tilsatt som poståpner i 1868, men ble alt året etter avløst av fanejunker Ole Andersen Øvre. Bertinius O. Øvre er notert i 1876, og fra 1888 handelsmann A. Hansen. Enke Sofie Øvre ble tilsatt i 1896, og ble etterfulgt av Ole Øvre i 1901. Fra 1944 tok Ola Øvre over, og i 1957 Aashild Gilberg.

Navnet på poståpneriet ble skrevet Ytterøy i 1921, ble endret til Hokstad i 1943, og tilbake til Ytterøy igjen i 1969. Poståpneren hadde først ingen fast lønn, men gebyrer for å ekspedere posten. Fra 1859 ble årlig lønn fastsatt til 30 Sp. og fra 1872 til 50 Sp.

Okkenhaug brevhus kom i drift fra medio 1900 med forhenværende lærer S. Henning som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri i 1904 med gårdbruker Sakarias Hansen Henning som poståpner.



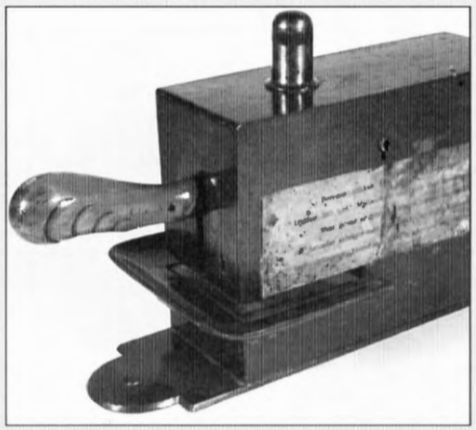
Loktu i Frosta.

Stillingen var ulønnet fram til 1907, da årlig lønn ble satt til kr. 50,00.

I 1911 ble gårdbruker Ernst Johs. Voldseth tilsatt i stillingen. Han ble avløst av gårdbruker Johan Vestrum i 1925, og av Sigrid Okkenhaug i 1928. Poståpneriet endret status tilbake til brevhus i 1939 med Gunvor Slapgaard Bye som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1960.

Rinnan poståpneri kom i drift fra 1.11.1904 på jernbanestasjonen. Jernbanepersonalet tok seg av poståpneriet fra starten av, og vi nevner Georg Greif, H.J. Alstad fra 1911, Brede Rude fra 1914 og Arne Holtesmo fra 1922. Fra 1930 overtok NSB ansvaret for poståpneriet fram til det ble lagt ned i 1968.

Rinnleiret poståpneri kom i virksomhet 1.4.1948 på ekserserplassen av samme navn. Poståpneriet ble lagt ned i 1968.



Første norske frankeringsmaskin. I alt var det 18 maskiner i bruk inntil januar 1905.