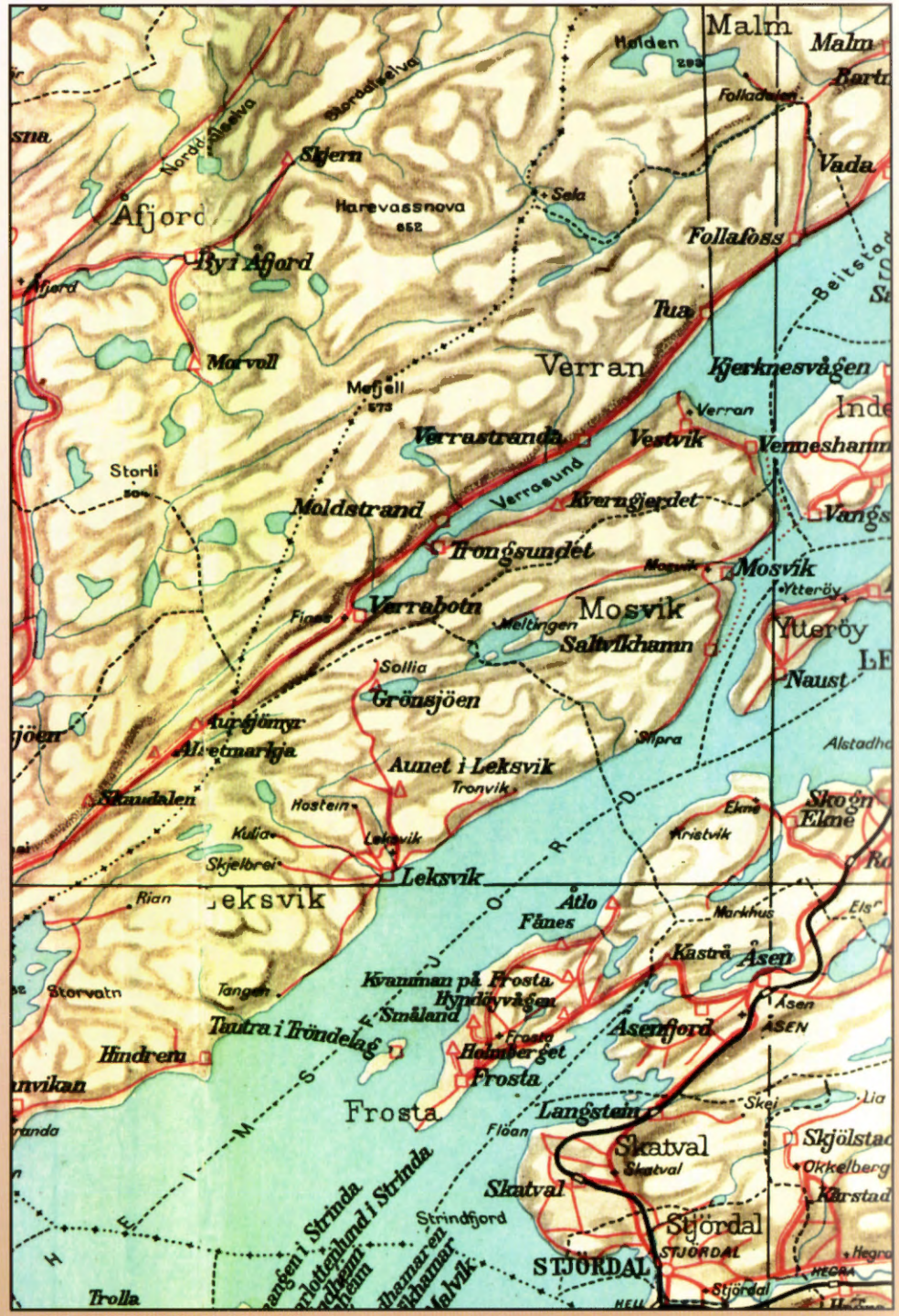
ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS

posten

Posten 350 år

-historisk utvikling i kommunene

LEKSVIK • MOSVIK • VERRAN



Posten i Norge

fyller 350 år!

«Når ein tenker etter, skjønar ein fort at Postverket er eit av underverka på jorda. Postverket er så sjølvsagt som sol og måne - det ligg stor honnør i slik likesæle. Men eit underverk er det. Det er tilstades verda over, arbeider stilt og presist, er der berre. Millioner av postkasser kloden rundt er kontakt-punkt mellom det private mennesket og verdens-organisasjonen posten. Det er og blir eit meisterstykke av samarbeid mellom transport-linjer, maskiner, forte fingrar og skarpe auga.»

(Tarjei Vesaas)

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 pliktjeneste. 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.

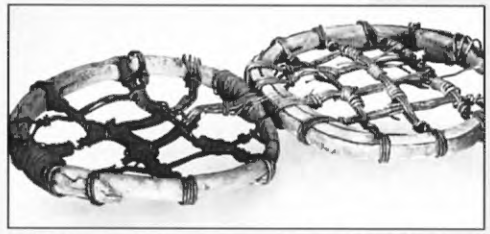
Postruter og Postveier

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.



På bildet ser du hestetruger av tre og stålтråd brukt på hest under posttransport.

Morian døde året etter at 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 Postverket under Generalpostamtet, og det har siden vært drevet av staten.

På grunn av krig og dårlig økonomi, gikk Nordlandsposten 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, da 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 dampskib 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.

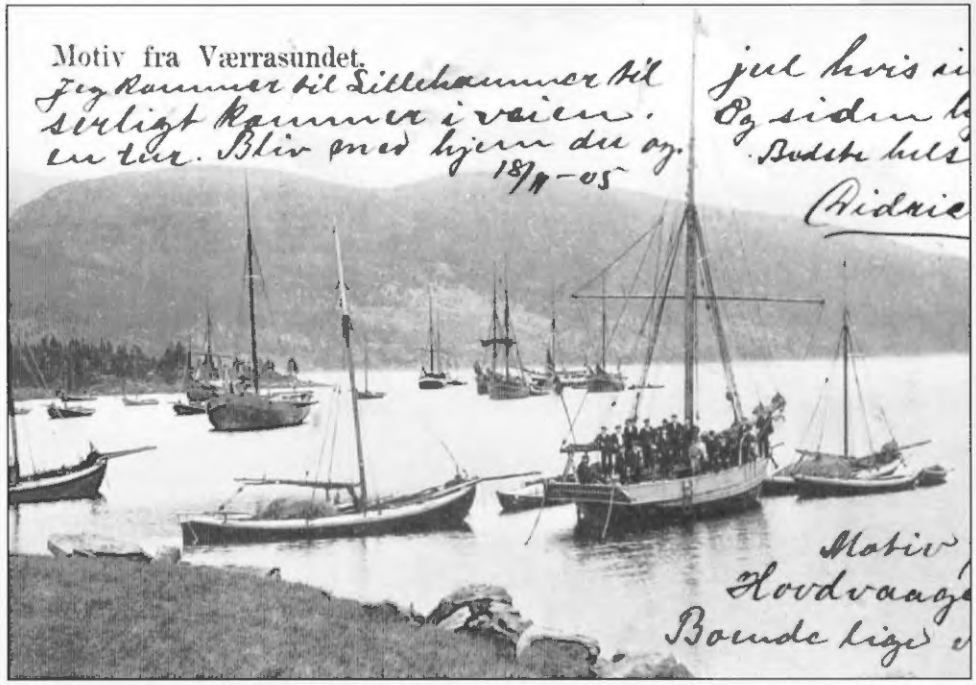
Etter hvert kom andre båter med i farten. «D/S Stenkjær» ble levert i 1878, og var postførende vekselsvis med «Kong Oscar» utover 1880-årene. «D/S Inntrønderen» ble sjøsatt i 1889, og kom i samarbeid med konkurrentene fra 1890.

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 ombord 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



Motiv fra Verrasundet ca. 1905.

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 på fredag.

Underveis var det flere sideruter. Bl.a. gikk det en rute 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 således 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 Overhalla 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.

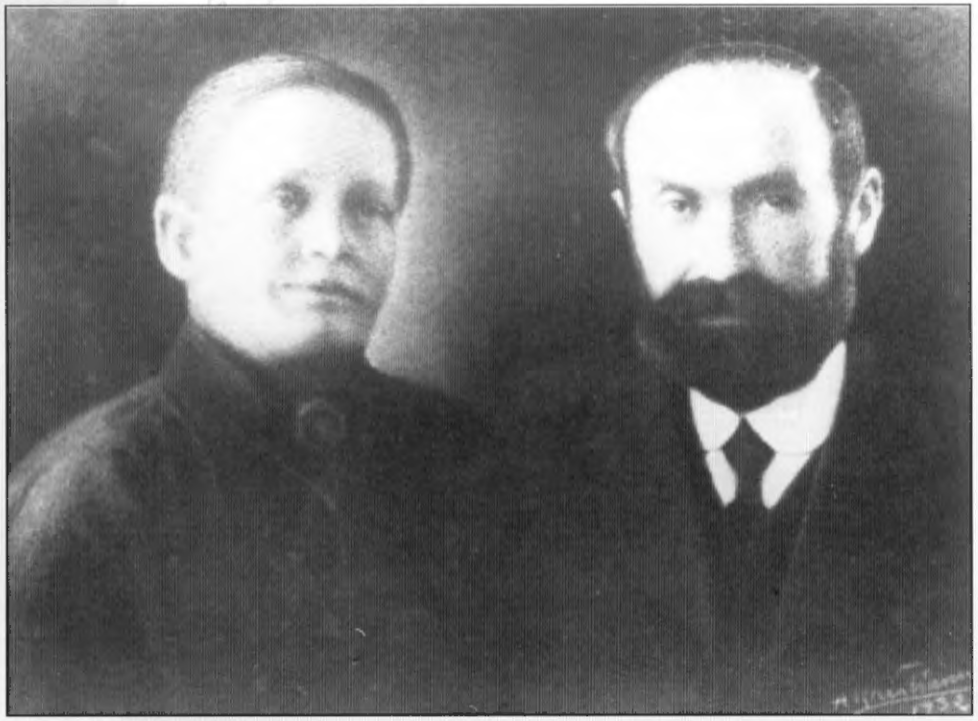
Etter at jernbanen ble åpnet, falt grunnlaget for dampskipene på sydsiden av fjorden bort. Jernbanetransport ble etter hvert kombinert med bil, og i 1908 ble den første postførende bilruten i Norge satt i gang mellom Steinkjer og Rødhammer ved Lyngenfjorden.

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.

Landpostbud Ole Kråkmo ved Vanvikan postkontor.

Leksvik kommune



Poståpner Johan Arnt Hindrem og hans kone Anette Marie Mortensen fra Hokksund. Fra 1932.

I begynnelsen gikk til posten til Lexvigen med Innherredsposten over Frosten en gang i uken. Da Innherredsbåtene ble postførende tok de over transporten, og det ble etter hvert postgang to ganger i uken.

Det kom kai på Rønningen og Kroa, og posten måtte ekspederes der båtene hadde anløp.

Etter som veiene ble utbedret, tok bilen over transporten. Poståpneriet hadde fra starten ingen fast åpningstid og postmengden var liten. Bygdefolket hentet posten selv inntil 1922, da de to første landpostrutene ble satt i drift. Rutene var gående, på ski om vinteren - tre ganger i uken. Mange var fortsatt veiløse og måtte hente posten selv. Det var vanlig at den som var en tur i bygda tok med posten til naboene.

I 1935 ble det opprettet gående landpostrute til Leksvik-Hovstein-Dalbygda med Karsten Lyng som landpostbud. Hans sønn Kristian Lyng overtok ruten i 1935 og Ingvar Moe i 1940. Veien ble etterhvert utbedret og Ingvar Moe kjøpte seg moped.

Lexvigen poståpneri kom i drift fra 1.3.1850 på prestegården med sogneprest Niels Andreas Bjørn som poståpner. I 1859 ble navnet skrevet Leksvigen, i 1895 Leksviken og i 1921 Leksvik. Presten brukte å dele ut posten etter gudstjenesten.

Landhandler Jacob Moholdt tok over stillingen i 1863, og flyttet poståpneriet til Moholdtgården. Han hadde tidligere vært på gullvasking i California og tjent store penger. Etter hjemkomsten bygde han Moholdtlåna på Kroa og startet landhandel. Lina Birgitte Moholdt avløste faren sin i 1875, og poståpneriet ble flyttet til det gamle banklokalet. Hun var poståpner fram til 1920.

Hennes arvtager ble Martha Lerstad, som kombinerte post og telefon. Hun døde imidlertid i 1928, og hennes assistent Hjørdis Winnan, vikarerte til Borghild Hildrum ble tilsatt i 1930. Hun ble avløst av Ottar Aas i 1932, som flyttet poståpneriet til Krohuset. Heller ikke han ble lenge i stillingen, da Magnhild Aas ble tilsatt i 1934. Hun søkte avskjed i 1936, og Audun Østbye overtok.

På den tiden hadde poståpneriet lokaler hos O. Lutdal og senere i en brakke, før Østbye bygget eget hus og flyttet det dit. Østbye sluttet i 1981 og Martha Berg ble tilsatt. I en periode var poståpneriet igjen i en brakke, før det fikk lokaler i det nye kommunehuset.

Lina Moholdt, poståpner i Leksvik 25.12.1875-1.4.1920.

Magdalena Halseth, poståpner i Vanvikan fra 1914-1953. Magdalena styrte postkontoret fra hun var 13 år gammel.

Grønsjøen brevhus kom i drift fra 1.4.1955 og ble lagt ned i 1956. Tilsatt styrer var Elmar Furunes.

Aunet i Leksvik brevhus kom i drift fra 1.4.1955 og ble lagt ned i 1972. Tilsatt styrer var Reidar Aaring.

Vanvik poståpneri kom i drift fra 1.7.1890. Navnet ble skrevet Vanvikan fra 1921. Poståpneriet ble opprettet som en følge av dampskipsrutene. Før den tid var det vanlig at post til Vanvikan ble adressert til Finseths bondelosji i Trondheim.

Innehaveren Maren Finseth var fra Utistu i Vanvik, og mannskap og passasjerer fra Vanvik tok inn hos henne når de var på bytur. Post til bygdefolket ble sendt med disse. Ellers ble de som fikk post, budsendt.

Landpostbud Anders Kråkmo, Vanvikan postkontor.

Oddny Fredsvik, poståpner i VAnvikanfra 1953-1989.

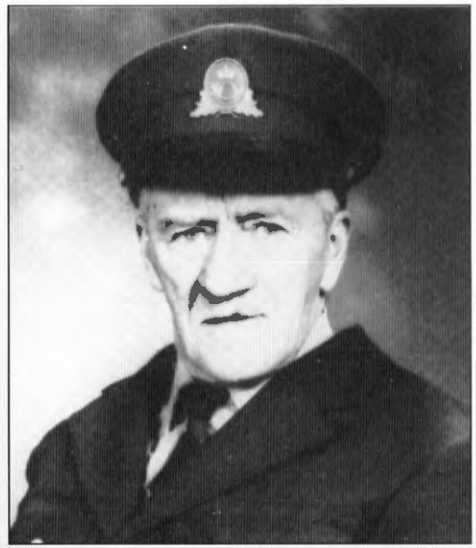
Første poståpner i Vanvikan ble lærer Anders Halseth, og han var ulønnet de første årene.

Da han sluttet i 1914 ble hans datter, Magdalena Halseth, tilsatt. Hun hadde på farens ansvar styrt poståpneriet siden hun var 13 år gammel. Hun sluttet i 1953, og ble etterfulgt av Oddny Fredagsvik og Elin Ramdal i 1989. Poståpneriet hadde lokaler på Halseth til 1978, da det flyttet til Samvirkelaget. Posten til Vanvikan gikk stort sett med båt fram til 1955, da ferjene overtok. I dag blir posten fraktet med burtigbåt over Trondheimsfjorden.

Leksvigstranden poståpneri kom i virksomhet fra 1.1.1874 på gården Hindrem østre. Navnet ble delvis skrevet med x, og ble endret til Hindrem i 1909. Første poståpner var Nils Hindrum med en godtgjørelse på kr. 40. Det var ingen fast åpningstid, og folk kom og gikk til alle

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Leksvik: Elin ramdal
« « **Mosvik:** Tora Langås
« « **Verran:** Astrid Opedal
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
Leksvik Bygdabok bind II



Landpostbud 1940-1974, Ingvar Moe, Leksvik post-kontor.

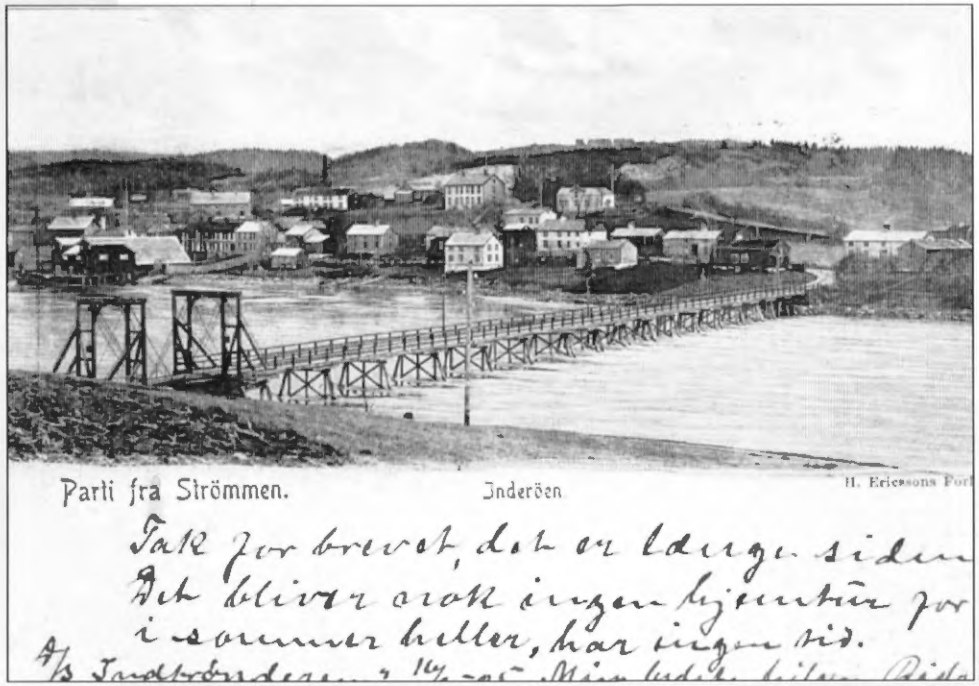
Landpostbud fra 1948, Jørgen Tronstadhagen.

døgnets tider. Nils ble etterfulgt av handelsmann og gårdbruker Nils Nilsen Hindrum i 1904. Da han døde i 1911, overtok broren Johan Arnt Nilsen Hindrum. Han sluttet i 1928 og telefonstyrer Martha Hagetrø fortsatte i stillingen samtidig som poståpneriet ble flyttet til huset hennes. Hun hadde stillingen inntil poståpneriet ble lagt ned i 1962. Det ble aldri satt i gang noen budrute fra poståpneriet.

Poståpner på Hindrem fra 1928-1962, Martha Hagetrø.

Folk hentet naboens post sammen med sin egen. Blant beboerne rundt Yttersæter var det så mange unger at det aldri var noe problem å få hentet posten. Stedet ble anløpt av Innherredsbåtene, og det var et yrende liv på kaia når båtene anløp, og det lille kontoret til Martha ble fylt til trengsel.

Mosvik kommune



Parti fra Strømmen.

Mosvigen poståpneri kom i drift fra 1.3.1859 med en ukentlig bipostrute mellom Mosvigen og Ytterøen og med landhandler Jacob Moe som første poståpner. Han ble etterfulgt av Anna Moe i 1883 og av jordmor Johanne Holøien Elden i 1918. Guttorm Elden tok over stillingen i 1921, Leif Elden i 1943, Ingrid Følstad i 1976 og Tora Langås fra 1986. Navnet ble skrevet Mosviken fra 1889 og Mosvik fra 1921.

Georg Voldseth hadde en tid postføringen med båt fra Levanger over Ytterøy og Saltvikhamn til Mosvik og Venneshamn.

Fra 1964 ble det opprettet ferjesamband mellom Vangsbylla og Mosvik, og dermed kunne posten komme landeveien fra Verdal. Da Skarnsundbrua åpnet i 1991, ble posten hentet på Sakshaug.

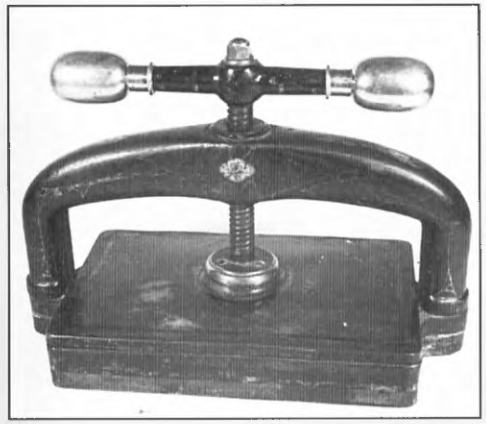
Saltvikhavnen poståpneri ble satt i drift fra 1.7.1895 for den posten som kunne befordres med dampskip. Handelsmann og dampskipsekspeditør Hans Madsen Langaunet var første poståpner. Han bodde ved Nygården hvor han drev forretning.

De gangene dampskipene ikke leverte post, rodde han til Mosvik, hentet posten, og delte den ut til kundene.

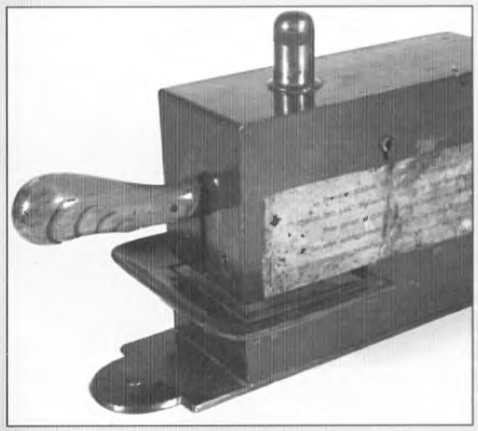
I 1905 ble Ellen Langaunet hans etterfølger. Hun ble avløst av dampskipsekspeditør Marius Stavberg i 1921.

Fra den tiden ble navnet skrevet Saltvikhamn. Marius var i stillingen til poståpneriet ble lagt ned i 1974.

Poståpneriet ble erstattet av en landpostrute. Saltvikhamn fikk kai først i 1933, slik at rutebåten før den tid ble ekspedert fra en åpen båt. Posten gikk sammen med varer og levende dyr. Dyrene skulle fraktes til slaktehuset i Trondheim, og det fortelles at det flere ganger hoppet dyr på sjøen på grunn av skrekk når de skulle heises om bord i båten. Rutebåten måtte vente mens dyrene ble fanget inn og brakt om bord.



Kopipresse av jern, svartlakkert.



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

Marius Staberg, postyrer ved Saltvikhavnen poståpneri 1921-1974.

Verran kommune

Parti fra Strømmen i 1920-årene. Posten ble hentet i åpen båt da lokalbåten kom. På bildet ses Arnfinn , Egil, Olav og Ottar Thun samt Petter Løvseth.

Nærmeste poststed for innbyggerne i kommunen lå i Beitstad.

Da Malmo Forbrukerforening startet i 1879, ble Ove Fauk fra Øvre Østmark leid til å bære posten fram og tilbake. Han gikk to turer i uken for 47 øre pr. tur.

Om sommeren og i den isfrie tida rodde han over Hjellebotn. Ellers gikk han på isen. Da han sluttet rundt 1890, tok en husmann under Malmo ved navn Sivert Sveian over postbæringa, og lønna ble økt til 50 øre turen. Han var den siste som bar posten til Malm. Da jernbanen kom til Steinkjer i mai 1905, ble posten kjørt til Sprova, for så å bli kjørt med hest til Malm. Magnus Fosdal var den første som kjørte. Han ble avløst av Johannes Vikan og gårdbruker Aasegg fra Beitstad, som kjørte daglig hver sin uke. Fylkesbilene tok over transporten fra 1938.

Malmosundet poståpneri ble opprettet fra 1.7.1887 på gården Nedre Malmo og med Cicilie Malmo som poståpner. I 1892 ble navnet skrevet Malmesundet, og fra 1915 ble det endret til Malm. Cicilie's lønn var uendret de første 5 årene, og hun fikk ingen godtgjørelse for å ekspedere rutebåten.

Hun sluttet i 1919 og ble etterfulgt av herredskasserer Anton Malmo. Samtidig ble postkontoret flyttet til et hus ved dampskipskaia. Handelsmann Peter Følling tok over som poståpner i 1928, og flyttet postkontoret til huset sitt på Ressemsanden.

Postmengden økte, og lokalene på 17 m2 ble for små.

Da nyskolen sto ferdig i 1953, leide Postverket lokaler i den gamle skolen, og poståpneriet flyttet dit. Følling sluttet i stillingen i 1955, og Klemet Dybvik tok over. Han ble senere avløst av Trygve Jørpeland.

Verrastranden poståpneri kom i virksomhet fra 1.1.1897 på gården Stavrum Vestre og med gårdbruker J. Stavrum som poståpner. Postkontoret fikk lokaler i et kammers på gården, og folk måtte gå gjennom stua for å komme dit.

I 1919 ble Thomas Stavrum tilsatt poståpner, og han ble avløst av sin sønn Asbjørn Stavrum i 1952. Navnet ble skrevet Verrastranda fra 1921. Asbjørn hadde bygget egen bolig på Langaunet, og postkontoret fikk lokaler i et lite tilbygg med hull i veggen for ekspedering. Posten kom med dampbåten til Øra seint på kvelden.

Det var ingen fast åpningstid, og folk hentet posten sin på den tiden av døgnet det måtte passe best. Da veien ble ferdig, kom posten med bussen, og det ble fast åpningstid. Postkontoret ble lagt ned i 1967.

Vadaneset poståpneri kom i drift fra 1.7.1900 med Karl Larsen Vaade som poståpner. Stillingen var ulønnet fram til 1904. Han ble avløst av Karl Johan Vaade i 1918. Navnet ble endret til Vada fra 1944. I 1950 tok Astrid Synnøve Vada over som poståpner. Hun var i stillingen fram til poståpneriet ble lagt ned i 1966.

Trangsundet poståpneri kom i drift fra 1.7.1899 med gårdbruker Edvard Olsen som poståpner. Poståpneren var ulønnet frem til 1911. Postkontoret endret navn til Trongsundet i 1921, og Ole E. Hovd tok over poståpnerjobben i 1925. Fra 1945 var Rafael Anton Langnes poståpner fram til postkontoret ble lagt ned i 1974.

Folden poståpneri kom i drift fra 1.7.1905 i huset til Martin Grande. Huset blir etter 90 år ennå kalt «Gammelposten».

Harald Overrein var første poståpner i en jobb som var ulønnet fram til 1908, da lønnen ble satt til kr. 150,00 pr. år. Navnet ble skrevet Follafoss i 1909, Foldafoss fra 1921 og igjen Follafoss fra 1950. Reidar Overrein fortsatte som poståpner etter at hans far druknet i 1934. Han flyttet postkontoret til sitt eget hus. I 1970 tok Astrid Helene Opedal over.

Paul Sandseter gikk med post fra Uva til Kruven fra 1917-1944

Verrabotn poståpneri ble opprettet 1.10.1906 mens det ennå var drift ved Fines gruver.

Første poståpner var Aslaug Fines, som ble etterfulgt av Peter Fines i 1912, og som styrte postkontoret fram til Borghild Fines tok over i 1952. Hun ble avløst av Paul Fines i 1968. Han var i jobben til poståpneriet ble satt bort på kontrakt til Verrabotn Samvirkelag i 1991.

Fra starten av måtte innbyggerne hente posten på postkontoret, og for de som bodde lengst unna, var

Utsikt mot vest, fra Hovdgrenda i Trongsundet mot Verrabotn.

det en tur på 13 km. Posten kom to dager i uken, fredag og lørdag, men fra 1937 ble det utvidet til tre dager, da posten også kom onsdag.

Den første landpostruta kom i gang på strekningen Verrabotn-Aunsjømyr i 1936 med Johan Arnt Berget som landpostbud.

Tuen poståpneri ble opprettet 1.8.1908 med gårdbruker Edvard J. Thun som poståpner. Poståpneren var ulønnet fram til 1911, da lønnen ble satt til kr. 100,00 pr. år. Navnet ble skrevet Tua fra 1921.

Det var ingen kai, og poståpneren måtte ro ut til dampbåten for å ekspedere posten. Edvard ble avløst av sin sønn, Arnfinn Thun i 1933. Han døde i 1952, og ble etterfulgt av sin kone Helga Thun, som var poståpner til postkontoret ble lagt ned i 1966.

Fra Tua var det landpostrute over til Gotvasslia. Budet fulgte en sti som var ferdselsveien til folket inne på fjellet. Poståpneriet hadde tilhold på kjøkkenet på Øver Tua. Budet fra Gotvassli startet turen til bygda i sekstida om morgenen,og det var derfor godt med en kopp kaffe på kjøkkenet mens posten ble utvekslet.

Moldstrand brevhus kom i drift fra 15.2.1945. Det ble endret til poståpneri i 1948. Styrer var Rolf Lind, helt fram til Verran Samvirkelag tok over. Ingebrigt Buberg ble poståpner, og var i stillingen til poståpneriet ble lagt ned i 1969. Poståpneriet fikk posten med en rute som gikk fra Follafoss til Verrabotn.

Kverngjerdet brevhus kom i drift fra 1.4.1913 med Oline Aune Kverngjerdet som styrer. Hun ble avløst av husmor Laura Thunsøen i 1945, som hle etterfulgt av Anton Rindberg i 1958. Jorolv Viken ble styrer i 1959, og fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1960.

Værran poståpneri kom i drift fra 1.3.1859 på gården Nedre Grande og med Petter Lornts Grande som poståpner. På den tiden ble stedet anløpt av dampskipet «Indherred».

Gårdbruker Martin Følstad tok over stillingen i 1888, og poståpneriet hle flyttet til gården Vestvik. Navnet hle skrevet Verran fra 1889 og Vestvik fra 1907.

I 1917 ble gårdbruker Toralf Følstad poståpner, og i 1945 ble han avløst av Torleif Følstad. I en periode i årene 1946 og 1956 var Ellen Følstad tilsatt i stillingen. Poståpneriet ble lagt ned i 1960, og Torleif fikk jobb som landpostbud, først ved Venneshamn, senere ved Mosvik poståpneri.

Venneshavn poståpneri ble satt i drift fra 1.1.1894 på handelsstedet Selsetvik med handelsfullmektig Jacob Antonius Brecke som poståpner. Hans hustru Anna var midlertidig styrer under kortvarige permisjoner inntil 14 dager.

Poståpneriet ble flyttet til handelsstedet Venneshamn i 1917, og ny poståpner ble Frida Brecke Haugen i 1919. Hun ble avløst av Arne Karlsen i 1926, som fikk Ingrid Følstad som sin etterfølger i 1963. Hun flyttet postkontoret til sin bolig på Rabben i 1968, hvor Posten rådde over hele 18 m2. Poståpneriet ble lagt ned i 1975.