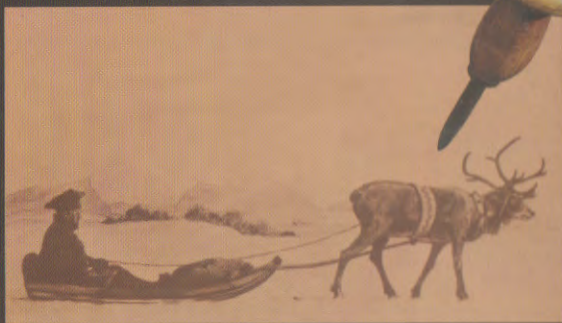
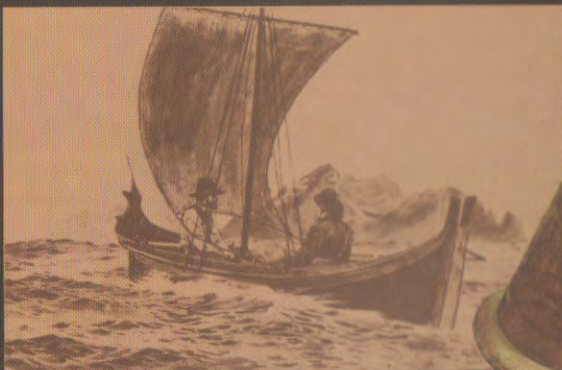
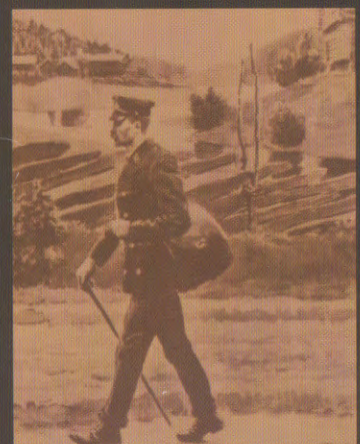
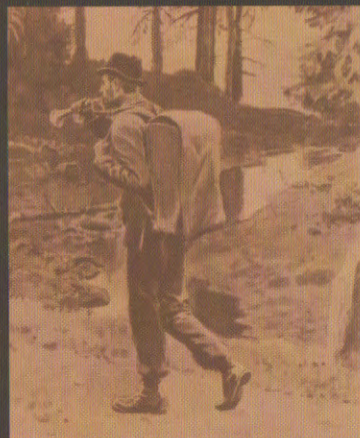




ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS



Posten 350 år
-historisk utvikling
i kommunene

MERÅKER • STJØRDAL



Posten i Norge

fyller 350 år!



«Når ein tenker etter, skjønar ein fort at Postverket er eit av underverka på jorda. Postverket er så sjølvstekt 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 meisterstykkje 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 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 fram-sending 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 brevskrivningen.

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 post-sendingene.

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 brevporten noen kroner, i 1647 en liten formue. Det finnes i dag raskere kommunika-sjon, men ingen som helt kan erstatte det postale nettverket - eller «underverket» som Tarjei Vesaas kaller det.

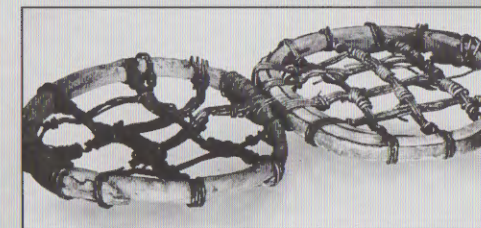
Postruter og Postveier

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 ned-over 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 som visste når posten kom eller skulle gå. I 1686 ble det gjort et nytt

forsøk ved at Nordlandsposten skulle gå fra Trondheim annenhver tirsdag.

I begynnelsen var posten på private hender. Sttatholderen i Norge, Hannibal Sebested, overdro rettighetene som et privilegium på 20 år, først til Henrik Morian, senere til Gabriel Macelio og Albert Gyldensparre. Morian døde året etter at han mottok privilegiet. Marcelio tok



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

sitt liv i kjærlighetssorg og Gyldensparre trakk seg. Postverket ble da forpaktet hort 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 Innberred. Den skulle gå fra Trondheim hver 14. dag. Det ble tilsatt poståpner ved ferge-stedet i Stjørdal, og poståpneriforretningene ble overdratt til fogd Arnet i Skogn, løytnant Kløver 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 klagen over uregelmessig og dårlig postgang bare økte.



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

Dampbåtene på Innherred

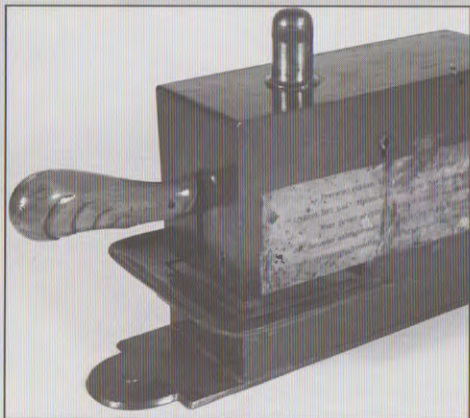
Det første tegnet på at en ny transportmåte var i emning, fikk Innherredsbygdene se i 1837. Et engelsk røykspyende dampskib ved navn «Georg Canning», ble leid til en lysttur fra Trondheim til Steinkjer. Det skremte nærmest vettet av de som kom i nærheten av det.

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.



Første norske frankeringsmaskin. Konstruert av maleren Karl Uchermann i 1903. I alt var det atten maskiner i bruk i Norge fram til 1905

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 beller 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 vekselvis 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 i 1880-årene begynte postmengden å bli så stor at man fant det lønnsomt å opprette en postekspedisjon på båtene.

En postekspedior 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 og til den gikk inn i Namsosruten i 1898.

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

Regimentsposten gjennom Innherred



Første flyavgang fra Værnes til Lade med brev fra postmesteren i Stjørdal til postmesteren i Trondheim. Norges første luftpostbrev?

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 postekspresen 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 den 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 Sommer-schild 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 en 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 bipost-ruter fra Stjørdalen til Frosta, fra Røra til Ytterøya, fra Mosvik og Værnan, og fra hoved-ruten 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 frem 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 framme ved Nordlands postkontor 15. november kl. 0000.

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 nord-over 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. Egne bilruter har tatt over.

Stjørdal kommune



Interiør fra Stjørdal postkontor tatt i bruk 13. april 1959. Foto: 1965. I skranken: Jenny Logstein og Arne Bremseth.

Ole Geving og Anders Forbord var i 1659 nevnt som de første postbønder i Stjørdal. De var postbønder under den svenske okkupasjonen, og for det fikk de avkortet skatten med 2 Rd. hver.

Til å bære ut embedsbrev fra den faste postruten, ble «de beste Husmænd tatt ut». Sivert Geving og Petter Trøen viste i 1670 at dette ikke alltid var rett, da de ble bøtelagt fordi de «ikke vilde bære meget magtpaaliggende brefuue udi Hans Majestets Wærff».

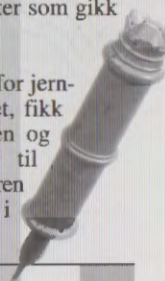
Ruten som ble fulgt, kom fra Hommelvik over Furan, forbi Geving og til Hell. Her var det ferje over til Sandfærhus, før den fortsatte om Mæla, Holan, Forbord, og videre om Langstein til Åsen.

I 1688 var Østre Forbord postgård, men senere overtok Vestre Forbord. Tarald Forbord hadde i 1689 plikt til å føre posten «fra seg til Aavigen», fra Svelandet eller Struksanden og over fjorden. Postgården hadde også tilhold på Sve, på Østre Skatval, på Tilleraune og Nygard. I Lånke var gården Geving postgård, men da veien over

Gevingåsen ble omlagt, ble postgården flyttet, og i 1741 ble den lagt til Hell. Før 1837 var få veier i Stjørdal kjørbare med hest og vogn, med unntak av veien fra Trondheim til Steinkjer, som ble bygget i slutten på 1770 tallet. I 1850 kom det bru over Stjørdalselva og i 1856 over Forra.

Sjøveien mellom Trondheim og Stjørdal fikk liten betydning for posttransporten. Dampskipet «Stjørdal» er det eneste som er nevnt i protokollene. Det fikk i 1870 postkasse ombord. Den årlige godtgjørelsen til skipsføreren for å tømme kassen og bringe posten til postkontorene ble fastsatt til 15 Sp. Utover brevkassen er det ikke notert noen postførsel med båten. Likevel kan det ha blitt sendt post pakket i sekker med båter som gikk til Stjørdal.

Det ble stor strid om hvor traseen for jernbanen skulle gå. Da den ble åpnet, fikk den stor betydning for postgangen og overtok snart all posttransport til Stjørdal. Alt i 1914 sendte postmesteren på Stjørdal en hilsen til sin kollega i Trondheim. Et fly landet



på Værnes før det fortsatte til Trondheim. Det var begynnelsen på luftfarten fra Værnes. Trondheim lufthavn Værnes er senere blitt sentral i postgangen til og fra Trøndelag.

Postmengden før 1850 var liten, og den som fikk brev ble budsendt for å komme til poståpneriet for å hente det. Posten til Hegra på den tiden gikk en gang i uken, og utgjorde 4-6 brev og like mange aviser. Tjuefem år senere kom det full postsekk 3 ganger i uka og postførerer var utrustet med horn og våpen. Den første landpostroute i Stjørdal ble satt i gang i 1901 med Magnus Grendahl som landpostbud. Han fikk 2 kroner dagen i lønn og fri uniform. Siden kom det flere ruter, men det var først rundt 1950 at det ble fart i utbyggingen av landpostrutene.

Værnes er nevnt som poståpneri i våre protokoller i 1816, mens navnet Stjørdalen ble brukt fra 1831 og videre utover 1800 tallet. Poståpneriet 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 har kommet i drift fra samme tid. I begynnelsen lå antagelig poståpneriet på Værnes prestegård. I 1806 ble det flyttet til Sandfærhus og senere til Stjørdalshalsen.

De første som tok seg av posten er ukjente personer, men en timeseddel fra 1834 er underskrevet av en ukjent person som muligens var den første poståpneren. Den første som er notert i våre protokoller, var O. Berg fra 1854. Hans lønn i 1860 var 60 Sp. Han ble avløst av Bertine Margrethe Berg i 1878, som ble den første postmester da poståpneriet endret status til postkontor i 1898. Hennes lønn var notert til 100 Sp. i 1873, men ble endret noen år senere til kr. 480,00.

Navnet på poståpneriet ble skrevet Stjørdalen fra 1891, og Stjørdal fra 1919.

Rundt 1900 ble postkontoret flyttet til Bjerkan-gården. Ny postmester ble Severin Andersen i 1921, som ble etterfulgt av Anna Ohlaug i 1927 og av Otto Selnæs i 1935. Postkontoret hadde lokaler på Jernbanestasjonen fram til 1941, da det ble flyttet til Herstadgården, og til Sakshaug-gården i 1959. Edgar Lauritsen ble tilsatt som post-

mester i 1970, og ble etterfulgt av Olav Lydvo i 1979. Postkontoret flyttet til Norges Brannkasse's bygg i 1983, hvor det fortsatt holder hus.

Hegra poståpneri kom i drift fra 1.8.1851 på prestegården med sogneprest Frisch som første poståpner. Det lå i bipostruten som gikk til Merager. Lønnen var 12 Sp. i 1860. Fra 1863 overtok landhandler Jacob Frisch stillingen midlertidig. Poståpneriet ble flyttet til gården Mariendal med lensmann Chr. Mjøen som poståpner i 1865. Lensmannen sto ikke alltid på god fot med bygdefolket, og i 1871 ble gårdbruker Hans Jonsen Hegre tilsatt i stillingen, og poståpneriet ble flyttet til gården Hegre.

Da Meråkerbanen ble ferdig i 1882, ble poståpneriet flyttet til jernbanestasjonen, og stasjonsmester E. Øvregaard ble tilsatt som ny poståpner. Han ble avløst av stasjonsmester J.L. Rindal i 1898, som igjen ble etterfulgt av Bortinus Grønseth i 1920. Han flyttet poståpneriet til sitt eget hus. Navnet på poståpneriet ble skrevet Hegra fra 1918.

Ny poståpner ble i 1946 landpostbud Erling Grønseth i 1946. Han ble avløst av Gudrun Rikarda Moe i 1947. Poståpneriet ble flyttet til nye lokaler i Hegra Innkjøps- og Salgslag i 1953. Olav Øvre tok over som poståpner i 1957, Håkon Johan Johansen i 1964, og i 1971 ble poståpneriet flyttet til Lindgårds forretning. Ingrid Sørnes overtok stillingen som poststyrer i 1980, og ble avløst av Per Arne Holtesmo i 1986. Det ble igjen flytting til nye lokaler i 1987, denne gang til Stjørdal Samvirkelags avd. Hegra. Nåværende poststyrer Marit Kyllø ble tilsatt i 1995.

Floren poståpneri kom i drift fra 1.1.1883 på jernbanestasjonen med stasjonsmester V. Christie som poståpner. Navnet på poståpneriet ble skrevet Flora fra 1921 og Flornes fra 1924. Jernbanepersonalet fikk ansvaret for driften av poståpneriet og følgende navn nevnes: Ingebrigt Aas fra 1892, Peter Skanke senere samme år, Henrik Aasen fra 1909, H. Aalbu fra 1918, C. Støre fra 1922, Beta Myran fra 1940, Berit Kringen Støre fra 1942 fram til NSB tok over ansvaret for driften av poståpneriet i slutten av 1942. Ny poståpner ble Grete Horten i 1976. Hun ble avløst av Arne Gundhjørn Gjersing i 1988, og Bodil Skallan som fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1995.



Bjerkan Gård 10.11.1914. Postkontoret hadde tilhold Bjerkan gården i 2. etg. til venstre. Inngang i krokkn. Postskiltet er på enden av huset. Postmester Krogstada er en av damene på bildet.

Hell poståpneri kom i drift fra 1.7.1889 med landhandler A. Lundgren som poståpner. Poståpneriet fikk lokaler i huset hans, og ble værende der fram til 1965, da det ble flyttet til A. Nilsens hus i Øyveien. Landhandleren døde i 1916, og Inga Lundgren tok over stillingen midlertidig, for senere å bli fast tilsatt. Hun ble avløst av Emma Haarstad Eriksen i 1922, som igjen ble etterfulgt av Ambjørn Ivara Haugan i 1949. Under hennes permisjoner i 1953, 1954 og 1955 styrte Knut Brodtkorp Danielsen poståpneriet, og fra 1956 Lars Svendsen.

Petter Haugen ble tilsatt i stillingen i 1966, og Kåre Mæhlen i 1976. I 1983 ble det innflytting i nye lokaler som eies av Stjørdal Samvirkelag. Mange utenlandske turister sørger for å få sine postkort stemplet ved Hell, da Hell på engelsk er noe helt annet enn en turistattraksjon!

Skatval poståpneri kom i virksomhet fra 7.12.1889 med gårdbruker Jan P. Forbord som poståpner. Han ble avløst av handelsmann Søren Tvete i 1898, før poståpneriet ble flyttet til jernbanestasjonen med stasjonsmester M. Sanneru i stillingen fra 1902. Jernbanepersonalet fikk poståpnerstillingen som et tillegg, og vi kan nevne stasjonsekspeditor J.N. Dahl fra 1908, og stasjonsmester Adolf S. Hindrum fra 1917. Fra

1934 tok NSB over ansvaret for driften av poståpneriet.

Det ble igjen drevet av Posten fra 1976, med Ole Ludvik Skjærvø som styrer. Han ble avløst av Marvell Bjørnes i 1990.

Hollan brevhus kom i drift fra 1.4.1904 med gårdbruker Olav J. Arnstad som styrer. Han ble avløst av gårdbruker Olaf Hammer i 1946, og han fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1949.

Mære brevhus ble satt i drift fra 1.7.1897 i ruten Stjørdal-Skatval. Navnet ble endret til Mæresmoen i 1899 og lagt ned i 1905. Andre kilder hevder at det ikke kom i virksomhet før i 1899 under navnet Mæresmoen. Styrer av brevhuset var landhandler Haagen Mære.

Skei brevhus kom i drift fra 1.7.1897 i landpostruten Ske-Skatval med John Johnsen Skei som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1902.

Elverlien brevhus kom i drift fra 1.7.1896 med Peder A. Elverum som styrer. Han ble avløst av Tellef K. Elverum i 1897, og han ble poståpner i 1907 da brevhuset endret status til poståpneri. Navnet på poståpneriet



Postbærer Ole Dybvad i Lånke. Bildet er tatt i Husbyveien.



Hell postkontor fram til 1954 da det ble revet.

ble skrevet Elvarli fra 1921 og fra ca. 1923 var poståpneriet på gården Elvrøm Øvre med Johan Arnt Elverum som poståpner. Han ble etterfulgt av Anna Reinås i 1954, som flyttet poståpneriet til huset sitt i sentrum av Elvarli, før det ble flyttet til lokaler i Asbjørn Elverums hus i 1988. Ny poststyrer ble Mona E. Kvernmark i 1989. Poståpneriet ble lagt ned i 1995.

Vinge brevhus kom i drift fra 1.7.1898 i Skatval med lærer Audun Aadal som styrer. Navnet ble skrevet Vinnan fra 1899, Vinge fra 1922, og igjen Vinnan fra 1933. Sersjant K. Eidsvik ble ny styrer i 1902. Han ble etterfulgt av Edvard B. Vinge i 1919. Brevhuset ble etter hvert glemt, men ved en tilfeldighet dratt fram og lagt ned i 1954.

Langstein poståpneri kom i virksomhet fra 29.10.1902 på jernbanestasjonen med samme navn. Jernbanepersonalet fikk poståpnerstillingen som tilleggsoppgjørsmål, og vi nevner Jens Nicolay Dahl som i 1909 etterfølges av H. Aalbu, E. Haraldsen fra 1919 og Sigurd Berg fra 1920. Fra 1926 tok NSB over ansvaret for driften av poståpneriet fram til det ble nedlagt i 1966.

Sona poståpneri kom i drift fra 15.1.1918 på jernbanestasjonen med jernbanekspeditør Nikoline Ingstad som poståpner.

Fra 1947 tok NSB over ansvaret for driften av poståpneriet. Det ble lagt ned i 1971.

Aadalen brevhus kom i drift fra 1.7.1897 med Lorents Aadal som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri i 1920 under navnet Forradal og med brevhusstyreren som poståpner. Han ble avløst av Oddlaug Aadal i 1942, som fortsatte til poståpneriet ble nedlagt i 1972.

Hammer brevhus kom i drift fra 1.4.1901. Brevhuset ble flyttet i 1905, og fikk navnet Korstad meieri, som senere ble endret til Kårstad. Første styrer ble gårdbruker Olaus Hammer. Han ble avløst av handelsbestyrer S. Bang i 1905, og handelsmann R. Hammer i 1906. Bestyrer Anton Evjen tok over i 1919, og ble etterfulgt av landpostbud Martin Grendal i 1945. Brevhuset ble lagt ned i 1965.

Skjelstadmarka brevhus kom i drift fra 15.4.1910 med kjøpmann Karl Otto Kleven som styrer. Han ble avløst av gårdbruker Jens Rømo i 1916. Navnet ble skrevet Skjelstadmarkja fra 1933, og endret status til poståpneri under navnet Skjelstadmarka i 1942. Første poståpner ble Gulli Indregaard med lokaler hos landhandler Indregaard. Midlertidig poståpner fra 1945 ble Nils Indregaard, som ble avløst av Nelius Indregaard i 1946, og som fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1971.

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Stjørdal: Kåre Mæhlen
« « Meråker: Kirsti Nordtømme
Forsiden: Hannibal Sehested,
stattholder i Norge
1642-1650

Kilder: Postmuseet
Hans Berrum: Postens historie
Tore Gjelsvik: Skip og post i lokale ruter i Trøndelag
Tore Gjelsvik: Trøndersk posthistorie

Meråker kommune



Hr. og Fru Klykken. Han var postmester i Meråker i perioden 1954-1984. Hun var postekspeditør.

Meraager poståpneri kom i virksomhet fra 1.8.1851 med residerende kappellan Sivert Andreas Fergstad som poståpner. Han hadde en årlig godtgjørelse på 8 Sp. Fergstad bodde på den tiden på prestegården på Guda hvor også poståpneriet fikk lokaler. På samme tid som poståpneriet kom i virksomhet, ble det satt i gang en postrute fra Stjørdal, etter at det lenge hadde vært i drift en privat postgang for Selboe Kobberværk.

I 1770-årene nevnes Peder Mebest som bud mellom Gielsaa Hytte i Meraager og Trondheim, og i 1801 var Iver Johnsen Fossen omtalt som den som førte posten mellom Størdahls Præstegaard og Gielsaa Hytte. Den private postgangen ble også opprettholdt etter at poståpneri-

et kom i drift. Verkets brevpost ble nok etter hvert tatt hånd om ved poståpneriet, men privatposten førte ofte større pengebeløp enn det offentlige ville ta ansvaret for, og pengetransporten fortsatte derfor frem til 1864. Capellan Fergstad ble tilsatt sogneprest i Hegra, og i hans sted ble Bergskriver Johannes Røyem poståpner i 1865. Poståpneriet ble derfor samme året flyttet til Meraakernesset. Hans sønn Johan Anton Røyem tok over som poståpner i 1869. I 1872 kom det ny Bergskriver til stedet, og hans datter Nicoline Løck ble tilsatt istillingen med en lønn på 12 Sp.

Arbeidet med Meråkerbanen førte til økt aktivitet i dalføret, noe som også gav seg utslag i poståpnerens

lønn. Det er bl.a. notert at: «Fra 1.7.1877 og indtil videre, medens Jernbanearbeidet pågår, et Lønnstillæg av 25 kr. i kvartalet».

Ny poståpner ble Frederikke Loreck i 1887. Navnet på poståpneriet ble skrevet Meraker fra 1886, og Meråker fra 1918. Meråkerbanen ble tatt i bruk i 1881 med egen postekspedisjon som tok seg av posten til dalføret. Postekspedisjonen ble først lagt ned i 1959.

I 1892 ville Herredsstyret flytte poståpneriet til jernbanestasjonen. Ledelsen ved Selboe Kobberverk satte seg i mot, og det ble derfor ingen flytting i første omgang.

I 1897 ble det flyttet til Nustadmoen gård med herredskasserer Besse Larson som midlertidig poståpner. Senere samme år tok O.M. Helgeby over. Jordmor Anna Sølvsberg ble tilsatt i 1899 og poståpneriet ble flyttet til Søndre Nustad i 1905. I 1922 etterfulgte Sigrid Nustad henne, og under hennes permisjon i 1951 ble poståpneriet styrt av Liv Bugten.

Elif Klykken overtok stillingen i 1954, og ble etterfulgt av Per Engan i 1985. Senere samme år tok Lisbeth Juliussen over og fortsatte til Kirsti Nordstrøm ble tilsatt i 1995.

Gudaa poståpneri kom i drift fra 1.1.1884 på jernbanestasjonen. Navnet ble skrevet Gudaaen fra 1886, og Gudå fra 1921. Jernbanens personale styrte poståpneriet fram til 1920, og vi nevner K. Westby og J. Løkke fra 1892, og Axel Schreiner fra 1915.

Elisabeth Loraas ble tilsatt i 1920. Hun ble avløst av Borghild Loraas i 1962. Hun fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1984.

Kopperaaen poståpneri kom i drift fra 1.4.1905 på jernbanestasjonen. Navnet ble skrevet Kopperå fra 1921. Første poståpner ble mønstringsmann Ole P. Holan. Da han døde i 1906, overtok Anton Marken. Han ble avløst av Ambjørge Ivara Haugan i 1940.

NSB tok midlertidig over ansvaret for driften i 1945 og Mary Rothaug ble tilsatt året etter. Marit Holtan Børseth fortsatte fra 1976 og Kirsti Nordstrøm fra 1987. Poståpneriet ble lagt ned 1.8.1995.

Stordalsvolden brevhus kom i drift fra 1.4.1904 med lærer J.O. Rygh som styrer. Han ble senere samme år avløst av Peder Andersen. Brevhuset endret navn til Gillan i 1913 med gårdbruker Hans A. Svendsen som styrer. Han ble avløst av landpostbud Steffen A. Boseth i 1921, og brevhuset ble flyttet til Boseth. Helmer Boseth fortsatte fra 1943 til brevhuset ble nedlagt i 1969.

Nustadfoss brevhus kom i drift fra 15.3.1933 i Handelsforeningens gård med Ludvig Jensen som styrer. Brevhuset kom i gang som et resultat av poststreiken i Meråker, da poståpneriet ble flyttet fra Handelsforeningens gård til Torvet i nærheten av jernbanestasjonen. Brevhuset ble lagt ned i 1958.

Meraaker jernbanestation poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1897. Navnet ble skrevet Meråker jernbanestasjon fra 1918. Stasjonsmester Knut Westby ble tilsatt poståpner. Han ble avløst av sin kollega L.A. Øyen i 1913, som ble etterfulgt av Olaf Eide i 1921. Poståpneriet endret status til brevhus i 1922. Navnet ble skrevet Meråker Jarnvegstasjon fra 1934. Styrer av brevhuset ble kjøpmann C.O. Iversen. Brevhuset ble lagt ned i 1964.



Postkasseskilt av jern, rød malt med hvite bokstaver. Fra 1863.

Posten har kombinert det beste fra 2 verdener - 350 års tradisjon, kunnskap og erfaring, med morgendagens teknologi.

Vi i Posten ønsker et fortsatt godt samarbeid i årene som kommer.