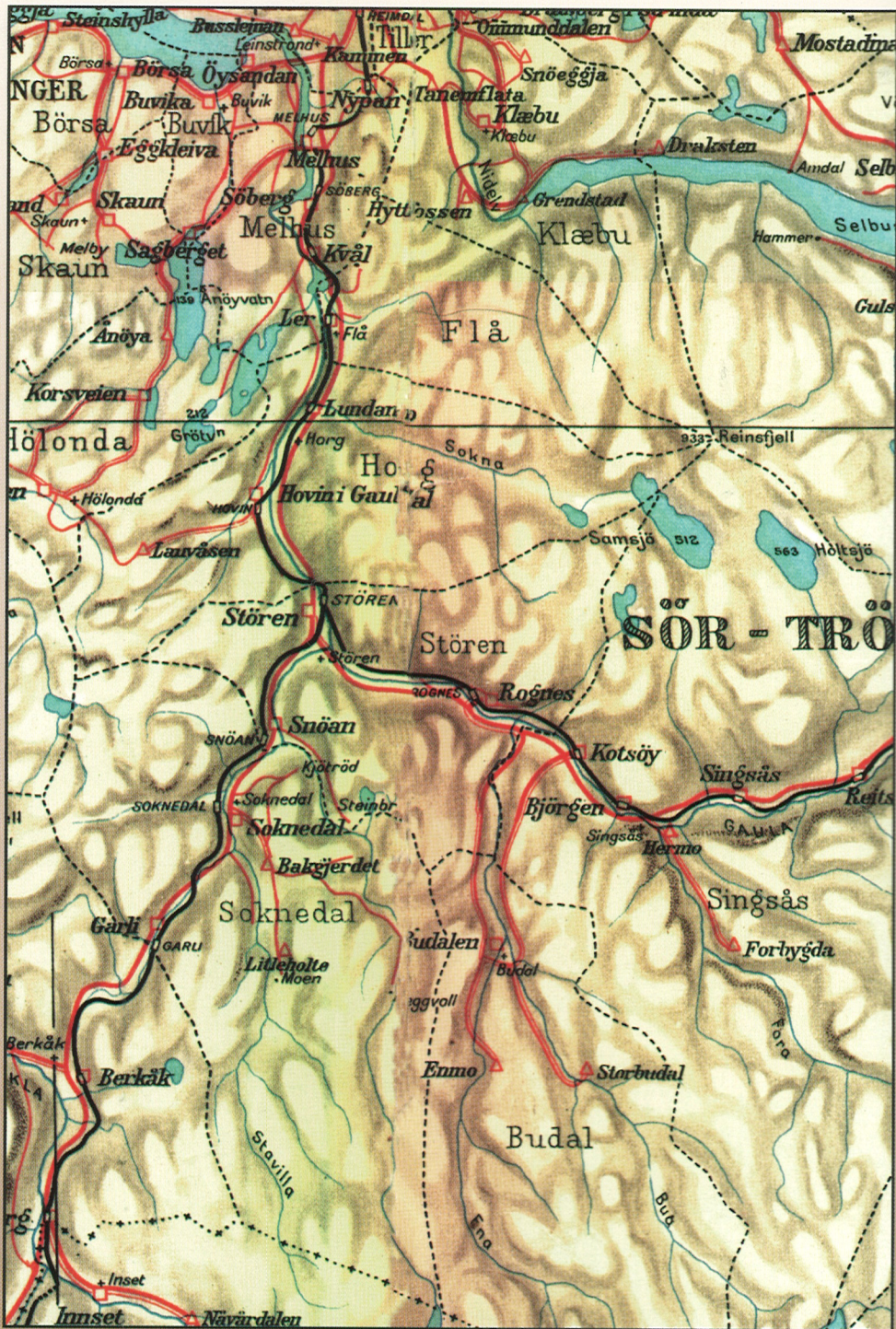


ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS



*Posten 350 år*  
*-historisk utvikling*  
*i kommunene*

**MIDTRE GAULDAL • MELHUS • KLÆBU**



# Posten i Norge

fyller 350 år!



«Når ein tenker etter, skjønner 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 kontaktpunkt mellom det private mennesket og verdensorganisasjonen 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 militærtjenestet, 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 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 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 brevporten 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

Fra starten av var planen å sette i drift ruter mellom de tre viktigste byene i Norge. Den ene av disse rutene skulle gå fra Kristiania over Dovre-fjell til Trondheim. Forberedelsene ble umiddelbart satt i gang som følge av kongebrevet av 17.1.1647. Det hastet, for alt skulle være klart til bruk fra mai.

Det er grunn til å tro at det lykkes å anta postbønder til den tid, da forpakteren fikk utbetalt sin godtgjørelse for overtagelsen av Postverket. Det var slett ingen lett oppgave å få i gang en hurtig og regelmessig postforbindelse. Økonomien var elendig etter krigene, hvor til og med kongekronen var pantsatt.

Selv med den beste vilje og tilstrekkelig med penger, ville det være vanskelig. Gjennom bygdene, over myrer og fjell, var det elendige veier, om de i det hele tatt kunne kalles det. Den verste hindringen var likevel folks manglende forståelse for å bringe frem en skrepp med noen få brev.

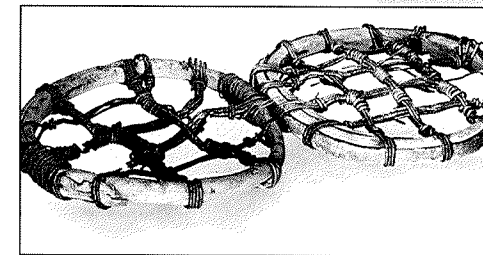
Selv om det var laget en portotakst som viste at det kostet 10 skilling for et brev fra Christiania til Trondheim, var ikke postens avgangsdager fra byene nevnt. Posten skulle føres med ridende bud, men fram til 1653 ble den befordret gående. Det året ble det også fastsatt at Trondheimsruten skulle gå fra Kristiania hver lørdag middagstider. Befordringstiden ble likevel ikke nevnt, og heller ikke avgangen fra Trondheim.

Ved svenskenes beleiring av Trondheim i 1657/58, ble det brudd i postføringen. Man klarte likevel å få fram post gjennom Gudbrandsdalen til de utenfor beleiringen.

Da krigen var over, ble postgangen på nytt bygget opp med postføring en gang pr. uke.

En befaring i postrutene sommeren 1689, viste at det lå bare ett poståpneri på strekningen Trondheim-Kristiania. Det lå på Tofte gård, i nærheten av der Dovre i dag ligger.

Gjestgiveren Simen Hansen kunne kvittere for sendingene han tok ut. Det er i rapporten ikke nevnt noen bipostruter nord for Dovre, annet enn



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

at postforbindelsen til Røros ble ivarettatt av gåendebrevbud til Støren og Trondheim, og at de ble lønnet av Bergstaden.

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 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 Postverket under Generalpostamtet, og det har siden vært drevet av staten.

Det ble etter hvert gjort endringer i postføringen. I 1727 skrev Stiftsamtmanden i Trondheim at kongen hadde gått med på «at de på Dovrefjeld liggende gaarde eller stuer måtte forundes oppsidderne til brug herefter som hidtil, uden at de som kgl. Jordegods skulle bortselges ved Auktion, imod at de fører posten fra Gaard eller stue til neste gaard eller stue».

Tidligere hadde postbøndene i Lesja og Oppdal ført posten over fjellet. Noen år senere ble antallet postgårder redusert i Oppdal prestegjeld til 3. På denne måten fikk man fram posten en dag tidligere. Det opplyses videre at det var to poståpneri, presten i Oppdal og i Melhus.

I 1759 ble det gjort en befaring i Trondheimsruten. Det beskrives at det til tider var livsfarlig å komme over Dovrefjell mellom «Hullet» eller Kongsvold og Drivstuen. «Veien kaldtes her Vaarstien. Naar det ikke lod sig gjøre at passere denne, maate posten bæres over Bjerge og Klipper, hvilket en Karl ikke kunde utholde.»

På denne tiden brukte posten 4 til 5 dager på strekningen Trondheim-Kristiania. Som en følge av befaringen, ble det tilsatt poståpnere i alle bygdene posten passerte, noe som var et betydelig framskritt.

Etter hvert økte postmengden i ruten. «Med Hensyn til postens tiltagende Tyngde samt Postsækkens udfordrende Størrelse mellem Trondhjem og Kristiania, af hvilke Aarsager Posten ikke bekvemmelig kan transporteres ridende, fastsattes videre, at Posten mellem disse Byer for Fremtiden skal befordres paa smaa lette Vogne eller saakaldte Kjærrer undtagen om Vinteren naar den bekvemere kan fortbringes på Slæde».



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

Det ble overlatt til postbøndene selv å skaffe seg kjerrer innen utgangen av april måned i året 1800. Godtgjørelsen ble fra 1. januar samme år hevet til 2 skilling pr. mil, «efterdi der straks maa begyndes med Kjærrers Anskaffelse».

Først i 1804 ble det forbedringer i forbindelsen mellom Trondheim og Kristiania med 2 ganger ukentlig post. Postmesteren i Trondheim foreslo å opprette flere poståpnerier. Postmengden til Melhus var betydelig, da det bodde flere «des-tingverede» familier der.

Postamtet var ikke enig, da poståpneriet på Hovind kun lå 4 mil fra byen, og med den korte avstanden hadde det fullt tilsyn med postgangen. Som tidligere nevnt gikk posten til og fra Røros med private bud. I 1790 ble det inngått avtale mellom postmesteren i Trondheim og ledelsen av kobberverket, om fremføring i hovedpostgangen på strekningen Trondheim-Hovin.

Etter sterk pågang fra Østerdalens fogderi, ble det i 1820 bestemt at fra høsten av, skulle en poststrute gå via Østerdalen-Røros. Fra da av ble posten sendt vekselvis over Østerdalen og Gudbrandsdalen.

Senere ble det opprettet en rute fra Tofte gård til Møre og Romsdal, og postmengden over Oppdal minket. I 1853 ble ruten Oppdal - Sundals poståpnerier åpnet, og etter hvert fikk man forbindelse til Molde og Kristiansund.

Redusert porto og vekst i sendingen av trykksaker og brev, gjorde det nødvendig med en tredje hovedpost mellom Kristiania og Trondheim i 1855. Ruten gikk over Hamar-Romedal-Løten-Østerdalen-Kvikne.

Fra 1859 ble postgangen utvidet til 4 ganger i uken. Da Rørosbanen ble åpnet, ble postførerne over Oppdal sløyfet, da postmengden på denne strekningen ble sterkt redusert.



## Jernbanen



Støren jernbanestasjon ca. 1900.

Det største framskrittet i postføringen mellom Trondheim og Kristiania kom med jernbanen. Da Eidsvollbanen ble åpnet i 1854, ble det forbindelse med de postførende dampbåtene på Mjøsa, og mange trodde mye tid var vunnet. Det holdt ikke alltid stikk, viser en artikkel i Morgenbladet. Med hesteskyss var posten fra Kristiania på Lillehammer omtrent 27 timer etter avgang. Etter gjeldende ruter med jernbane og skip, kom den først til Lillehammer 11 timer senere.

Det var ofte vanskelig å få moderne og primitive samferdselsmidler til å fungere i takt, het det i artikkelen.

Fra Trondheim ble det satt i gang arbeid i retning Støren, og strekningen ble åpnet for trafikk i 1864.

I mai 1869 ble postgangen utvidet til 6 ganger i uken. Arbeidet fortsatte med å knytte landsdelene nærmere sammen.

På strekningen Hamar- Støren over Røros, ble arbeid igangsatt. Etter forholdene gikk det meget raskt unna, og i 1877 rullet det første toget på skinnene over Røros til Trondheim.

Kong Oscar II foretok den offisielle åpningen og sa bl.a. i talen: «En betydningsfull gjer-ning går vi nå til å utføre. Jeg står her med eder oppe ved den høyst over havet liggende blant byene på den skandinaviske halvø for høytidelig å erklære til almine-lig samferdsel åpen den over 38 norske mil lange banestrekningen mellom Mjøsens strand og kysten ved Tronhjemsfjorden».

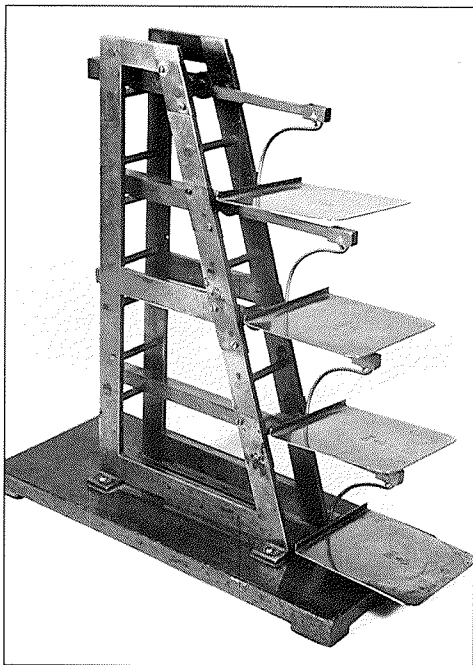
Dampbåtene trafikkerte fortsatt strekningen Eidsvoll-Hamar, men i 1880 var skinnegangen ferdig på hele strekningen Trondheim-Kristiania.

Transporttiden ble med ett redusert til ca 20 timer. Fra desember samme år, ble Røraasbanens Postekspedisjon opprettet for å ta seg av posten underveis. Arbeidet med å utvide jernbanenettet fortsatte, og i 1896 ble strekningen Hamar-Dombås åpnet for postførsel.

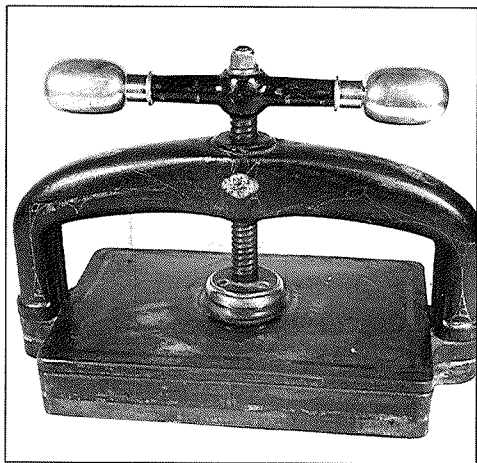
Noe lenger tid tok det over Dovre hvor hestetransporten fortsatte frem til 1913. Da ble det opprettet bilrute på strekningen Støren-Oppdal.

I september 1921 var jernbanen ferdig, og Dovrebanens postekspedisjon ble opprettet. Bruken av jernbanen har gjennom tidene vært varierende, og det har vært mange ruteendringer. Postekspedisjonen spilte i mange år en vesentlig rolle som sorteringskontor for post både sørover og nordover.

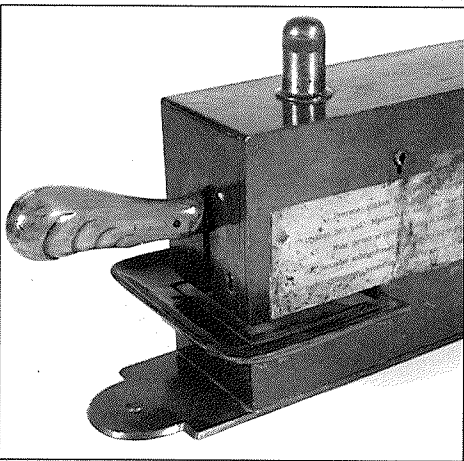
Etter at flyene tok over mye av frakten, mistet postekspedisjonen gradvis sin betydning, og ble nedlagt i 1988. Fra da av har posten blitt sendt fram med buss eller med Postverkets egne transportbiler.



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

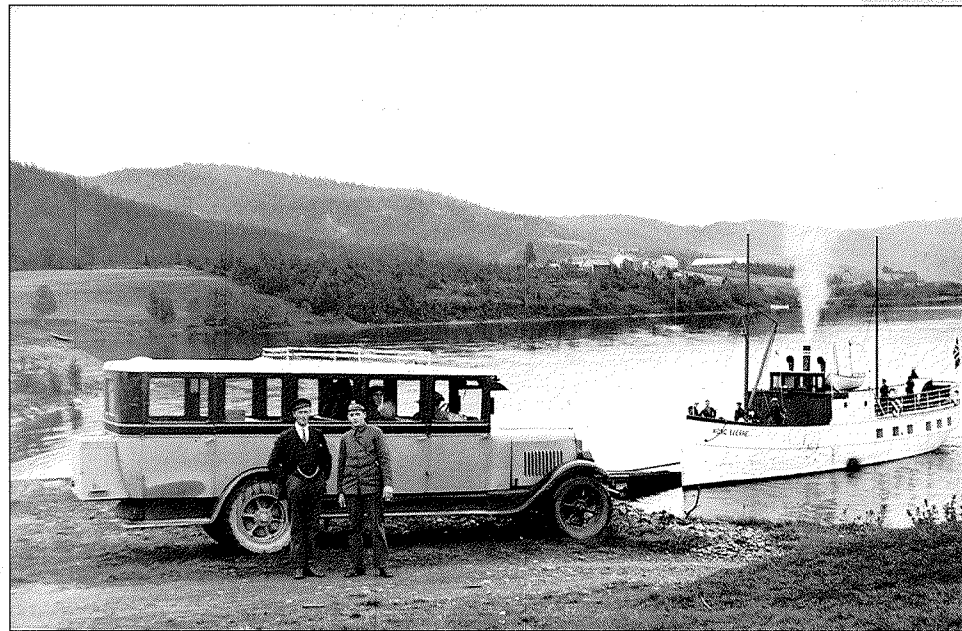


Kopipresse av jern, svartlakkert.



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

# Klæbu kommune



Motorskipet Kong Sverre på Selbusjøen ved Brøttemsnasset. På bildet ser vi sjåfør Birger Gimse og kaptein Sivert Dyrdal.

**Klæbu poståpneri** kom i virksomhet fra 31.5.1854 på gården Halsethmoen og med seminarlærer Ove Karlsen Bugge som poståpner. Navnet på poståpneriet ble skrevet Klæbu fra 1888. I en av protokollene fra 1891 står følgende notis: «I følge indberetning fra Postinspektøren bestyres Postaabneriet faktisk av Postaabnerens datter, A. Bugge».

Albertine Bugge avløste offisielt faren sin i 1893. Da hun gikk av med pensjon i 1921, overtok handelsmann Ole Halseth stillingen. Poståpneriet ble flyttet til Skarpsno. Da Halseth døde i 1933, fortsatte Olaus Fines Hallan. Sammen med sin mann bygget hun eget hus på Heimtun, og poståpneriet fikk lokaler der. Etter hvert ble lokalene for trangere, og i 1972 ble det leid nye lokaler i Klæbu Sparebanks bygg.

Olaus Fines Hallan sluttet i 1973, og etter henne ble Kirsten Rask tilsatt som poststyrer. Hun ble etterfulgt av Randi Tammlag i 1983. Postkontoret

fikk samme år større og bedre lokaler i et tilbygg til Trondos, lokaler som i 1995 ble utvidet med ny ekspedisjonshall og større lokaler til budene.

**Tanem postkontor** ble satt i drift fra 10.12.1985 med Kåre Gundersen som styrer. Han ble avløst av forskjellige vikarer i 1992, inntil Svein Harald Holmgren ble tilsatt i stillingen i 1993. Han styrte Tanem postkontor kun en kort tid, da Elly Henriksen ble tilsatt i 1994. Postkontoret ble lagt ned i 1996.

**Brøttem brevhus** kom i drift fra 1.7.1896 med gårdbruker Klaus Klausen Brøttem som styrer. Brevhuset ble nedlagt i 1932.

**D/S Telegraf brevhus** kom i drift fra mai 1894. I juni 1871 ble det satt i gang rutefart med dampskipet D/S Telegraf på Selbusjøen. Båten gikk i rute mellom Brøttem og Havarnæs i Selbu. Sesongen var fra isen gikk



Gunnerius Ellingsen Lyshaug fraktet post tur/retur Trondheim fra 1902-1926.

til isen la seg ved juletider. Båten ble aldri annet enn et supplement til de ordinære rutene, og det er usikkert hvor mye post som ble sendt med den.

I 1915 sank båten, men ble hevet og satt i stand under navnet «Kong Sverre». Sitt egentlige navn fikk den tilbake i 1917. En annen båt, «Kong Sverre 2», kom også i fart uten at det fikk noen betydning for postgangen. Brevhuset ble lagt ned i 1925 mens D/S Telegraf's siste tur var i 1921. Det er mulig at den andre båten i en periode brukte stempelet til brevhuset.

**Lyskløt brevhus** kom i drift fra 1.7.1896 med gårdbruker Ludvig Lysklæth som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1914.

**Ulset brevhus** kom i drift fra 1.7.1912 med gårdbruker og herredskasserer L.P. Forseth som styrer. Han ble avløst av gårdbruker Bernt Forseth i 1914. Navnet på brevhuset ble endret til Ølset i 1933 og lagt ned i 1947.

**Grendstad brevhus** kom i drift fra 1.8.1932 hos handelsmann Ole Moen. Navnet ble skrevet Grendstad fra 1949, men ble endret til det opprinnelige i 1957. Ny styrer av brevhuset ble Kåre Moen i 1972, som fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1973.

**Snøeggja brevhus** kom i drift fra 1.10.1947 med Arnt Gundersen som styrer. Han ble avløst av Marit Gundersen i 1957, og hun fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1968.

**Tanemsflata brevhus** kom i drift fra 1.1.1948 med Gunnerius Eidstu som styrer. Han ble avløst av landhandler Agnar Kjesbu i 1953, som ble etterfulgt av landhandler Egil Kokaas i 1964. Han fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1972.

**Hyttfossen brevhus** kom i drift fra 16.9.1948 med Klæbu Samvirkelag v/handelsstyrer T. Almås som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1972.

# Melhus kommune



Ler poståpneri på Ler stasjon ca. 1911.

**Melhuus poståpneri** er kjent 1700 -tallet for at sognepresten på Melhus fungerte som poståpner på. Men offisielt ble poståpneriet opprettet fra sommeren 1817. Navnet ble skrevet Meelhuus fra 1843, men fra 1848 ble det igjen skrevet Melhuus. Poståpneriet ble flyttet til jernbanestasjonen i 1865, og navnet ble endret til Melhuus jernbanestasjon.

Fra 1880 skrives det Melhus jernbanestasjon. Dagens skrivemåte, Melhus, kom først i 1894. De første som tok seg av posten var ukjente, men en timeseddel fra 1834 er kvittert av Nils Jensen og i 1835 av Nils Meelhuus. Begge disse har muligens vært poståpnerne, for Jens Meelhuus er notert i 1849 med en årlig godtgjørelse på 56 Sp.

Han ble avløst av stasjonsmester Nannestad da poståpneriet ble flyttet til jernbanestasjonen. Jernbanens personale fikk driften av poståpneriet som tilleggsjoremål og vi nevner J. Øiaas, konstituert i 1869, før Kamstrup tok over senere samme år. Carl Olsen fortsatte fra 1872, Lorentz Conradi fra 1877, Carl Olsen igjen fra 1882,

Moen fra 1904 og O.J. Bjørset fra 1905. Sparebankkasserer K. Bjøntegaard ble tilsatt i 1919 og avløst av postelev Kari Solberg i 1926. Fra 1929 tok NSB over ansvaret for driften av poståpneriet. Sverre Berg ble tilsatt som poståpner i 1942, og ble etterfulgt av Arne Olafsen Pervik i 1967. Tore Forseth ble tilsatt postmester i 1990.

**Gimse postkontor** kom i drift fra 5.5.1982 med Reidar Bugge som poststyrer. Postkontoret ble lagt ned i 1993.

**Søberg poståpneri** kom i virksomhet fra 1.7.1899 på jernbanestasjonen. Første poståpner var sparebankkasserer K. Bjøntegaard. Han ble avløst av Signe Ryther Stenmo i 1919. Under hennes sykdom fra 1952, fungerte Ole Kirkhus i stillingen.

Da stillingen ble ledig i 1953, overtok Ole Skain midlertidig, til Olga Kregnes ble tilsatt i 1954. Hun ble etterfulgt av Alfild Rokne i 1972,

og fra 1985 styrte Ingrid Teialeret postkontoret fram til det ble lagt ned i 1986.

**Kvaal poståpneri** kom i virksomhet fra 1.7.1882 med Gunhild Flaa som poståpner. I en protokoll står det: «Ingen særskilt godtgjørelse for at bringe Post til og fra Jernbanestasjonen». Den årlige godtgjørelsen til poståpneren var kr. 96,00,- i 1884. Navnet på poståpneriet ble skrevet Kvål fra 1921.

Flaa ble avløst av handelsbetjent Kaare Vægten i 1884. Fr. Ella Vægten tok over i 1889. Anders Bollingmo fortsatte fra samme år. Da han døde i 1914, ble poståpneriet styrt av vikarer inntil Anders Hansen Bollingmo ble tilsatt i 1915. Under sykdom styrte hans kone Marit Bollingmo poståpneriet. Fr. Hermandstad overtok midlertidig i 1945, fram til NSB tok over ansvaret for driften senere samme år. Asbjørn Konstad ble tilsatt som poståpner i 1965 og avløst av Brit Johanne Pervik i 1968. Hun ble etterfulgt av Elsa Therese Trøan i 1990.

**Leer poståpneri** kom i virksomhet fra 1.7.1870 på jernbanestasjonen. Navnet ble skrevet Ler fra 1894.

Første poståpner ble stasjonsmester Sophus Bye til en årlig godtgjørelse av 24 Sp. Han ble avløst av Per Flaa i 1886, som senere samme år ble etterfulgt av stasjonsmester Johan Andreas Ursin. Fra 1916 styrte Stasjonsmester Lauritz Lybæk poståpneriet til 1936, da NSB tok over ansvaret for driften. Kjellrun Margit Flaarønning ble tilsatt som poststyrer i 1971.

**Lundemo poståpneri** kom i virksomhet fra 1.5.1878 på jernbanestasjonen. Navnet ble skrevet Lundamo fra 1921. Personalet ved jernbanestasjonen fikk driften av poståpneriet som tilleggsgjøremaal. I den forbindelse nevner vi O. Klemetsmo fra 1878, Ole Olsen Ler fra 1887, M. Moe fra 1900, H. Gylland fra 1906, A. Horrig senere samme år og Henrik Aasen fra 1918.

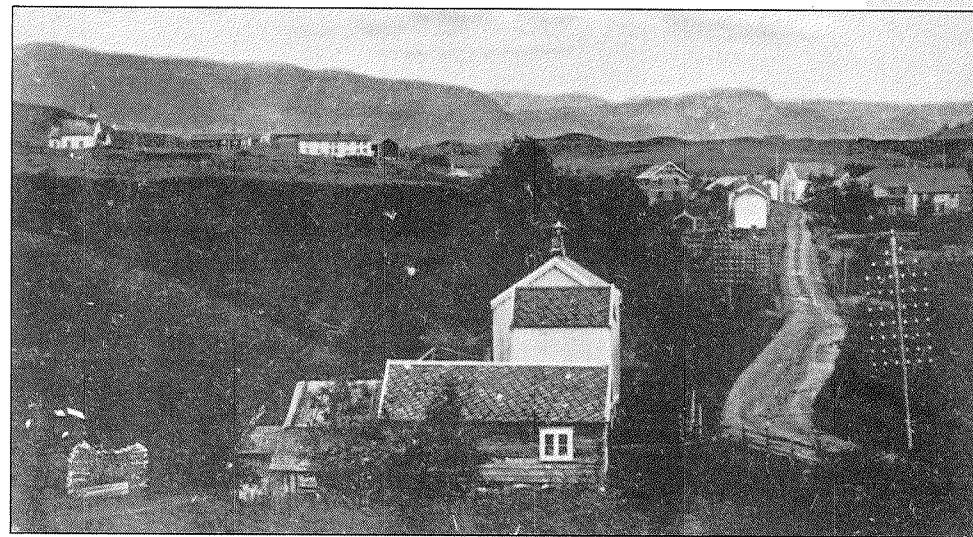
Gårdbruker og arbeider Holvor Lundemo ble tilsatt i 1920 og fortsatte til 1926, da NSB tok over ansvaret for driften av poståpneriet. Per Erling Kuvås ble tilsatt i 1972, og ble avløst av Gunnar Helge Aune i 1974. Kjell Oddvar Rossmo fortsatte som poststyrer fra 1982.

**Hovind jernbanestasjon poståpneri** kom i virksomhet fra 1.1.1879. Navnet ble skrevet Hovin jernbanestasjon fra 1894, Hovin i Gauldalen fra 1899 og Hovin i Gauldal fra 1925. Alt i 1780 fantes det et Haavien poståpneri med kaptein Matheson som styrer. Poståpneriet er nevnt i 1813 som Haavien i Horg, men dette ble lagt ned i 1820 da postruten over Røros ble satt i gang. Handelsmann Ole Bredlie ble tilsatt som poståpner i 1879. Det er ikke kjent om han hadde lokaler på jernbanestasjonen. Han ble avløst av gårdbruker Nils Bredlie i 1916. Aase Kathrine By Gimse ble tilsatt i 1944, og ble etterfulgt av Roald Abelsen i 1966.

Jernbanefullmektig Lasse Aasheim fortsatte fra 1973, og Gunn Oddveig Kjønnås Martinsen tok over i 1990.

**Løvaasen brevhus** kom i drift fra 1.7.1907. Navnet ble skrevet Lauvåsen fra 1934. Som brevhusstyrer ble gårdbruker John Korneliusen Løvaas tilsatt. Han ble avløst av gårdbruker Sivert Olsen Løvaas i 1910, som ble etterfulgt av Ole Sivertsen Løvås i 1933. Brevhuset ble lagt ned i 1964.

**Korsveien poståpneri** kom i virksomhet fra 1.7.1897. Navnet ble skrevet Korsvegen fra 1960. I sitt møte den 28.4.1896, behandlet styret i Gustad handelsforening en anmodning om garanti fra lensmannen for å få i gang et poståpneri. I den anledning ble følgende vedtak fattet: «Paa foranledning af at der for opprettelse af postaabneri paa Gaustad (i Gaustad Handelsforenings huse) udkræves sikkerhet for postaabneriet i de tre første aar uden udlæg for postvæsenet bliver forsvarlig betjent, at passende lokale



Parti fra Ler.

for samme skaffes likeledes uden udgift for postvæsenet, samt at udgiften for postbefordringen mellom Gaustad og Nuværende Høilandets poståpneri (Krogstad) ikke skal overstige kr. 100,00 aarlig i nævnte tidsrum indestaae herved undertegnede bestyrelse for Gaustad Handelsforening for at postaabneriet paa ovennævnte betingelser kan opprettes, i det distriktet er saa levende interesseret for sagen at handelsforeningens medlemmer for tilfælde bærer de eventuelle udgifter til postaabnerløn i de første tre aar».

I et ekstra møte den 12. juni 1896 ble et nytt vedtak gjort. «I anledning opprettende poståpneri i foreningen bevilges til handelsbetjenten en aarlig løn af kr. 20,00 for betjeningen af poståpneriet, hvorimod asstenspørgsmaalet udsettes indtil videre. For ekspedisjon af posten maa fra kundernes side levnes ham tid». Slik ble det, og Rasmus Gaustad tok på seg posttransporten mellom Korsveien og Høilandet for en årlig godtgjørelse av kr. 100,00.

Første poståpner ble handelsbetjent Torger Almaas. Han ble avløst av Marit Kulbrandstad i 1902. Hun ble senere samme år etterfulgt av handelsbestyrer Ivar Almaas, før Anders Almaas overtok i 1903. Da han døde i 1919, fortsatte handelsbetjent Martin Rasmussen Gaustad. Han sluttet som handelsbestyrer i 1941 og flyttet da poståpneriet med seg til nytt husvære. Landpostbud Arne Halvorsen Langås ble tilsatt i stillingen i 1952.

Han ble avløst av Arne Ler alt i 1953. Vikarer tok over styringen av postkontoret ved Ler's død i 1979. Kjell Oddvar Rossmo ble tilsatt senere samme år. Han ble etterfulgt av Anders Stenseth i 1982 og Aud Kari Løberg i 1989.

**Ånøya brevhus** kom i drift fra 15.4.1944 med gårdbruker Ole Myhren som styrer. Han ble avløst av Berit Myhren i 1955. Brevhuset ble midlertidig lagt ned i 1954, for så endelig å bli lagt ned i 1964.

**Høilandet poståpneri** kom i virksomhet fra 1.7.1871 på gården Kogstad nær kirken med ukentlig bipost fra Leer poståpneri. Navnet ble skrevet Høilandet fra 1872, Høilandet fra 1894, og endret til Hølonda i Gauldal i 1930, og til Gåsbakken i 1945.

Første poståpner ble gårdbruker Anders Olsen Krogstad. Han ble avløst av gårdbruker O.A. Krogstad i 1912. Fru Mali Konstad tok over i 1933. Ved hennes sykdom fra 1952, ble poståpneriet styrt av vikarer. Asbjørn Konstad ble tilsatt i 1957 og overlot stillingen til Randi Lilleberg i 1966. Marta Langås fortsatte fra 1969, og ble etterfulgt av Erling Kuvåssæter senere samme år. Kjellaug Hansen ble tilsatt i 1972, Ivar Grytbakk i 1977 og Erling Kuvåssæter igjen fra 1979.

Ansvarlig redaktør:

Stoff fra Klæbu:

<< Melhus:

<< Midtre Gauldal:

Forsiden:

Jon Bakken

Randi Tamlag

Tore Forseth

Grete Skjærvold

Hannibal Sehested,

stattholder i Norge

1642-1650

Kilder:

Hans Berrum:

Tore Gjelsvik:

Tore Gjelsvik:

Tore Gjelsvik:

Postmuseet

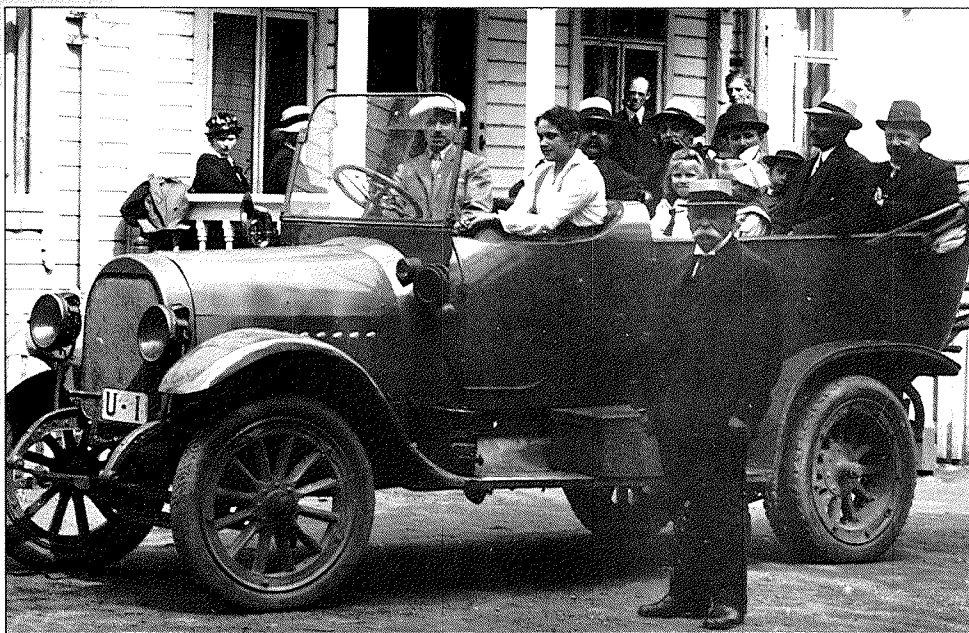
Postens historie

Skip og post i lokale

ruter i Trøndelag

Trøndersk posthistorie

# Midtre Gauldal kommune



Postbilen til Mathias Flagestad, U-1, ca. 1920. Posten holdt til på Støren Hotel fra 1878-1931.

**Støren poståpneri** kom i drift fra fra 31.8.1820 da den nye postruta over Røros ble satt i gang. Når det først ble poståpneri på Støren, ble det til overmål registrert to, Skaarvold i Støren og Møkkelengen i Støren. Forklaringen på dette er antagelig slik: Skaarvold er prestegård i Støren og lå på sydsiden av elva ved siden av kirken.

Møkkelengen er den gamle kapellangården på den andre siden av elven.

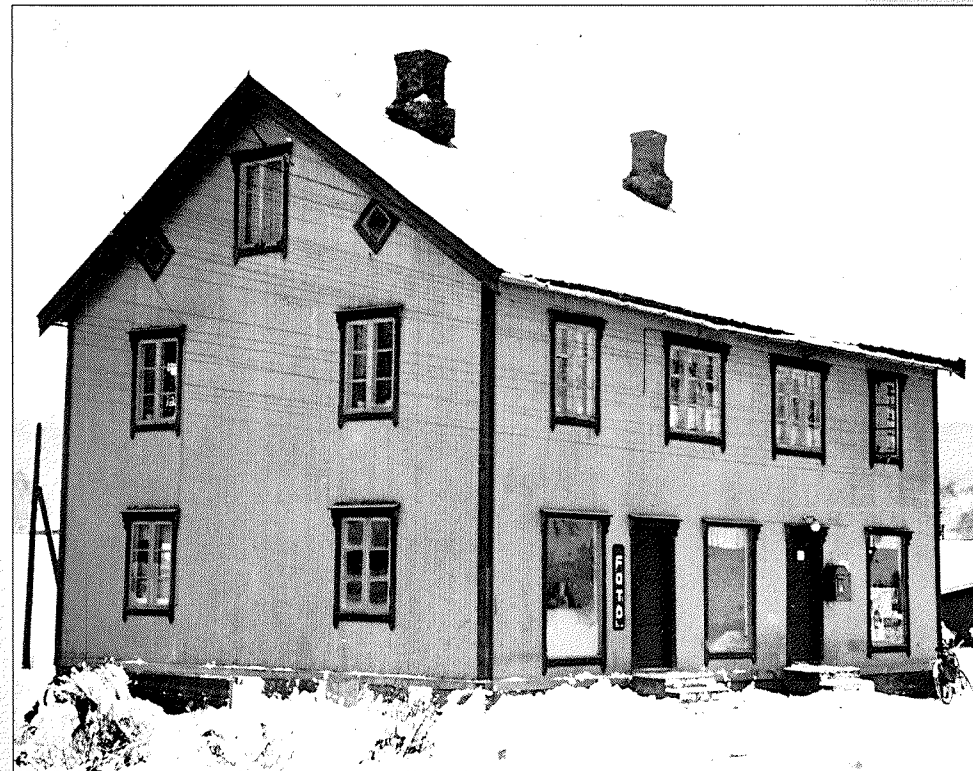
Etter dette hadde både sognepresten og kapellanen antagelig hatt myndighet til å ta seg av posten. Etter hvert forsvant Møkkelengen i all stillhet, og Skaarvold fortsatte som poståpneri. Det er bare Støren som ble nevnt etter 1833.

De første som tok seg av posten er ukjente, men i 1835 kvitterte presten Bull på en timeseddel, og han var antagelig poståpner på den tiden.

I 1852 nevnes kapellan Bødtker. Han fikk en årlig godtgjørelse på 56 Sp., og han ble avløst av farver Lund i 1859. Handelsmann S. Brenjord ble neste poståpner fra 1865. I tillegg til stillingen som poståpner ble han «Forpligtet til uden særskilt Godtgj. at assistere ved Postens Transport mellom Postaabneriet og Jernbanestationen».

I 1878 ble poståpneriet flyttet til Engen skystasjon som lå der Støren hotell ligger i dag. Handelsmann Mathias Flagestad ble samtidig tilsatt som poståpner.

I 1931 ble det igjen flytting, denne gangen til jernbanestasjonen. Flyttingen hadde sammenheng med at NSB tok over ansvaret for driften. Arnold Flagestad ble tilsatt som poståpner i 1941. Da han sluttet i 1945, ble poståpneriet flyttet til sentrum av Støren og Hilmar Jensen overtok stillingen.



Postkontoret på Støren holdt til i Slettvoldhuset fra 1945 -1955.

Da han sluttet i 1960, ble han avløst av Kåre Berge, som ble etterfulgt av Grete Marie Skjærvold i 1990. Postkontoret flyttet til nåværende lokaler i 1972.

**Hauka poståpneri** kom i virksomhet fra 1.1.1912 på Skjærliøren i ruten Trondheim-Opdal. Navnet ble endret til Snøan i 1921. Første poståpner ble handelsmann Jens Soknes med en årlig godtgjørelse på kr. 150,00. Han ble avløst av Karen Soknes i 1934, og hun fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1969.

**Soknedalen poståpneri** kom i virksomhet fra 1.1.1879 på gården Fossumsmoen ved skystasjonen Præsthus. Navnet ble endret til Soknedal i 1921. Første poståpner ble farver Lund med en årlig godtgjørelse av kr. 80,00. Han ble avløst av Thorstein Eriksen Lund i 1891, som fortsatte til 1950 da Erling Lund tok overstillingen midlertidig. Aslak Gaute Anthon-sen ble tilsatt fra 1951, og ble etterfulgt av Gunnar Helge Aune i 1986.

**Øvre Aasenhuss brevhus** kom i drift fra 1.4.1900. Navnet på brevhuset ble skrevet Bakgjerdet fra 1934. Første poststyrer ble handelsmann Mikkel Aasenhuss. Han ble alt året etter avløst av fr. Anna Øie.

Senere er lensmann Øie notert, før handelsmann Ingebrigt Stenbro ble tilsatt i 1908. Fra 1914 fulgte herredskasserer S.O. Holte. Handelsmann Stenbro var tilbake som styrer fra 1919 og ble etterfulgt av handelsbestyrer Anders Fagerbak i 1926. Brevhuset lå i Bakgjerdet Handelsforenings hus, og ble oppdaget ved en tilfældighet i 1976 og lagt ned.

**Rennebuskogen poståpneri** kom i drift fra 1.10.1912 i ruten Trondheim-Opdal med Handelsmann Anders Hage som poståpner. Årlig lønn var kr. 100,00, men fra 1.7.1915 ble det under jernbaneutbyggingen gitt et midlertidig tillegg med kr. 250,00. Navnet på



Anders Lillehovde, også kalt Post-Anders fra Soknedal på vei oppover Sørbygda på selvlaget spark.

poståpneriet ble endret til Garli i 1921. Fra 1951 tok NSB over ansvaret for driften av poståpneriet fram til det ble lagt ned i 1958.

**Mosandan brevhus** kom i virksomhet fra 1.4.1900 med kirkesanger O. Bjerke som styrer. Han ble avløst av gårdbruker og bankkasserer Johan Bjerke i 1935. Brevhuset ble lagt ned i 1954.

**Rognæs poståpneri** kom i virksomhet fra 1.3.1877 på jernbanestasjonen. Navnet ble skrevet Rognes fra 1889.

Første poståpner ble stasjonsmester John Henriksen Hollum. Han ble senere samme år avløst av stasjonsmester O. Rimol.

Han ble etterfulgt av Guru Aune på gården Aunegrenden nær jernbanestasjonen. Blant bygdefolket gikk hun under navnet «Post-Guru».

Neste poståpner ble fru Sigrid E. Bjerke i 1920. Under storflommen i 1940 tok elva blant annet med seg jernbanestasjonen. Hun ble etterfulgt av sin datter Gudrun Ingeborg Bjerke Haltli i 1948.

Hun bygget nytt hus på vestsida av Gaula, og poståpneriet fikk lokaler i hennes bolig. Da hun gikk av med pensjon i 1985, ble hun avløst av Ingvar Georg Granøien. Samtidig ble postkontoret flyttet til nye lokaler i A. Refseth's forretning.

**Budalen poståpneri** kom i virksomhet fra 1.7.1896 i landpostruten Budalen-Rognes. Landhandler Peder Larsen Enod ble tilsatt som poståpner. Da han døde i 1920, tok Ole P. Storrø over. Han ble avløst av landpostbud Ola I. Hestflått i 1936.

Solveig Grytdal ble ny poståpner i 1962. Hun overlot stillingen til Gunlaug Løkkemo i 1965. Sverre Brudal ble tilsatt i 1972, og overlot ansvaret til Gunlaug Kjellås i 1979.



Garli skystasjon i 1870-årene.

**Enmo brevhus** kom i drift fra 1.4.1904 i landpostruten Enmo-Budalen og med gårdbruker Ole Andersen Enmo som styrer. Han ble avløst av gårdbruker Anders O. Enmo i 1938. Brevhuset ble lagt ned i 1969.

**Storbudal brevhus** kom i drift fra 1.4.1904 med Ole Tellefsen Storbudal som styrer. Han ble avløst av gårdbruker T. Budal og brevhuset ble offisielt lagt ned i 1965.

**Kotsøien poståpneri** kom i virksomhet fra 1.10.1893 på Jernbanestasjonen med Stasjon ekspeditør O. Koth som poståpner. Den årlige godtgjørelsen var på kr. 100,00. Navnet på poståpneriet ble skrevet Kotsøy fra 1921. Koth fortsatte til 1935, da NSB overtok ansvaret for driften. Ingvar Georg Granøien ble tilsatt i en kombinert stilling som landpostbud og poststyrer i 1976. Postkontoret ble lagt ned i 1991.

**Björgen poståpneri** kom i drift fra 1.8.1879 med Hans Olsen Mæhlum som poståpner til en årlig godtgjørelse av kr. 80,00. Poståpneriet lå på jernbanestasjonen, og jernbanens personale fikk driften av poståpneriet som tilleggsgjøremål.

I den forbindelse nevner vi Elling Nielsen Whist fra 1881, Ingvald Hæg fra 1905, J. Dahl fra 1910, Fr. Alstergren fra 1917 og Einar Haraldsen fra 1920.

I 1926 tok NSB over ansvaret for driften av poståpneriet. Arne Kirkbakk ble tilsatt som poståpner i 1962. Han ble avløst av Kari Margareth Andersen i 1966. Hun ble etterfulgt av Kari Storrø i 1970. Hun overlot stillingen til Ella Hovstad i 1972, som fortsatte til 1991 da poståpneriet ble lagt ned.



Støren stasjon ca. 1942.

**Hermo brevhus** ble satt i drift 1.5.1913 i landpostruten Forbygden-Bjørgen. B.P. Hermo ble tilsatt som styrer. Han ble avløst av handelsmann Anders P. Hermo i 1918. Brevhuset ble lagt ned i 1962.

**Forbygden brevhus** ble satt i drift 1.4.1900 i ruten Løvrød-Bjørgen. Navnet ble skrevet Forbygda fra 1934. Meieribestyrer Ole J. Løvrød ble tilsatt som styrer. Han ble avløst i 1905 av landpostbud Peder S. Løvrød. Brevhuset ble offisielt lagt ned i 1965.

**Singsås poståpneri** kom i virksomhet fra 15.10.1869 på skysstasjonen Kirkvold. Første poståpner ble John Pedersen Kirkvold med årlig godtgjørelse på 16 Sp.

Poståpneriet ble flyttet til jernbanestasjonen i 1876, og jernbanens personale fikk driften av poståpneriet som en del av sine gjøremål. I den for-

bindelse nevner vi J. O. Aune fra 1876, Carl Olsen fra 1877, N. Samdahl fra 1882, Ole Skjennberg fra 1899, A. Anton Svenke fra 1909 og Anton Holst fra 1913. NSB tok over ansvaret for driften av poståpneriet i 1926. Alf Magne Bogen ble tilsatt i 1977 i en stilling som kombinert landpostbud og poststyrer. Han ble avløst av Ella Hovstad, som ble tilsatt poststyrer i 1991.

**Reitstøen poståpneri** kom i virksomhet fra 1.7.1883 på jernbanestasjonen. Fra 1921 ble navnet skrevet Reitstøa.

Jernbanens personale fikk driften av poståpneriet som en del av sine gjøremål. I den forbindelse nevner vi O.A. Engan, Mikkel Johansen fra 1899, O. Grann fra 1907, Fr. Olsen fra 1911 og Jørgen Svendsen fra 1918. NSB tok over ansvaret for driften av poståpneriet fra 1926 til det ble lagt ned i 1975.

*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.*

