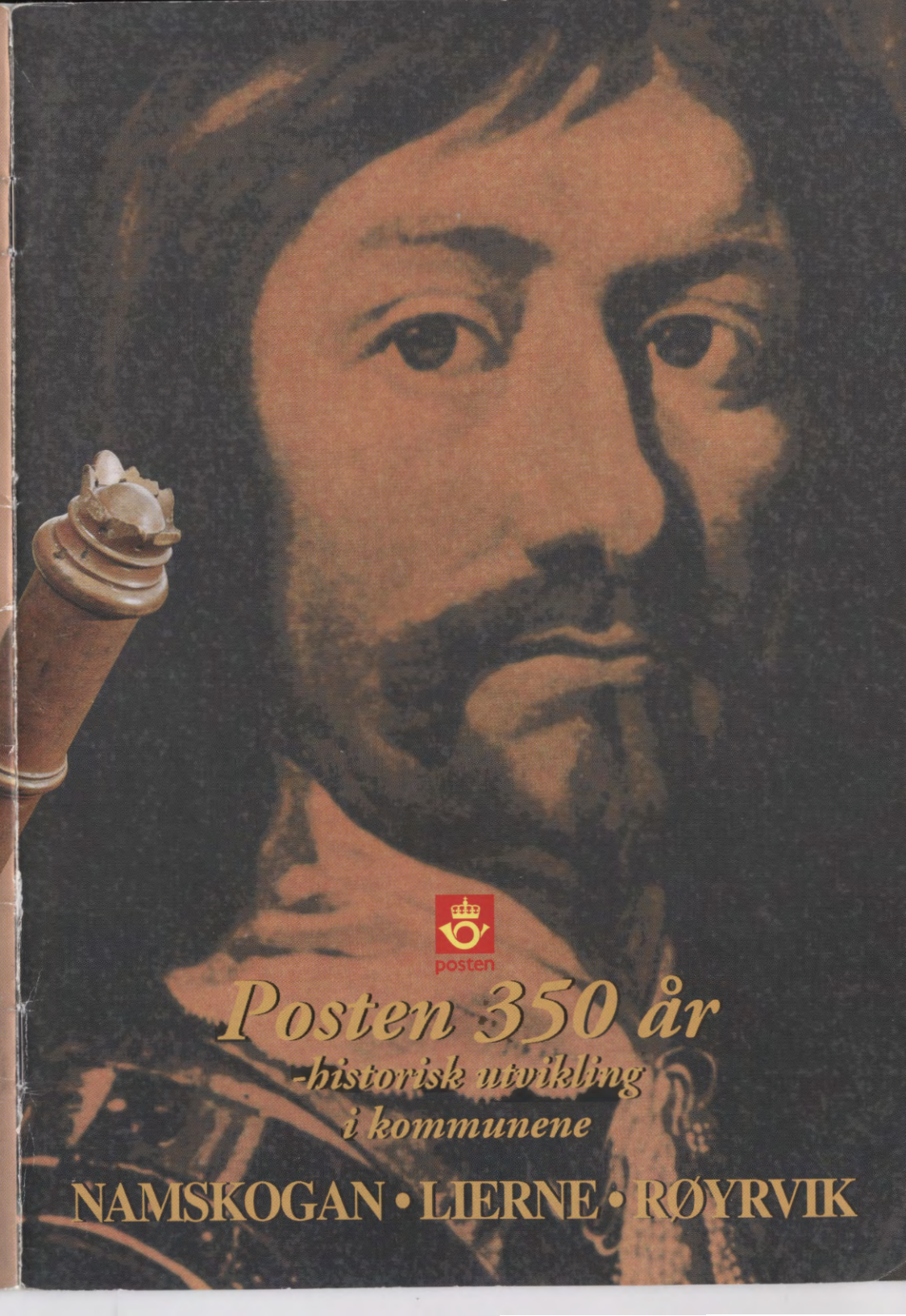




ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS



Posten 350 år
-historisk utvikling
i kommunene

NAMSKOGAN • LIERNE • RØYRVIK



Posten i Norge

fyller 350 år!



«Når ein tenker etter, skjønar ein fort at Postverket er eit av underverka på jorda. Postverket er så sjølvstøtt 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 meisterstykk 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 porto-fritt 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 post-åpneriene 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 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 etter at 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 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 annen-hver tirsdag.

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 Marcelio og Albert Gyldensparre. Morian døde året etter at han mottok privilegiet.

Marcelio tok sitt liv i kjærlighetssorg og Gyldensparre trakk seg. Postverket ble da for-paktet bort til daværende stattholder, kongesønnen Ulrik Fredrik Gyldenløve. Han ble avløst av nevøene Kristian og Ulrik Kristian. Ulrik Kristian døde i 1719 uten livsarvinger.

Kongen la da Postverket under Generalpostamtet og det har siden vært drevet av staten.

På grunn av krig og dårlig økonomi, gikk 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 forøvrig 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 klagen over uregelmessig og dårlig post-gang bare økte.



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

Regimentsposten gjennom Innherred

En av årsakene til at det ikke lyktes å bedre postgangen gjennom Innherred til Namdalen, var konkurranansen 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 med ankomst Skage i Namdalen torsdag uken etter. Retur fra Skage gikk på lørdag og var tilbake i Trondheim fredag.

Underveis var det flere sidestiler. Bl.a. fra gården Frøset (senere Hege) til Stod og Snåsa, og en annen fra Hamneren til Nærøy prestegjeld.

1804.

Til slutt innså Postverket 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.

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

Postgangen etter 1805

tirsdag hver uke, med retur fra Overhalla på lørdag. Det ble satt i gang bipostruter fra Sjørdalen til Frostå, fra Røra til Ytterøya, fra Mosvik til Værran, og fra hovedruten til Nærøy.

Året etter ble en bipostrute fra Spillum i Klingen, senere fra Vernundvik, satt i drift til Sør-Flåtanger og Alie 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 Sjørdal kl. 1800, fra Åsen kl. 2345 og til Skogn neste dag kl. 0400. Den gikk videre fra Verdal kl. 0815, til Røra kl. 1045, til Gjørn kl. 1245, til Stod kl. 1415, til Beistad kl. 1615 og til Overhalla 13. november kl. 0100.

Den gikk videre fra Gjøl kl. 1915, til Kolvereid 14. november kl. 1100, og var framme ved

Nordlands postkontor 15. november kl. 0000. Ved å tilsette en postekspeditør og sette i drift en postekspedisjon i Overhalden, ble dette et viktig knutepunkt for Postverket.

Overhalden var lenge det eneste poststedet i Namdalen og tok seg av alle post saker i området. I 1847 kom det i virksomhet et poståpneri i Namnos.

Posten gikk med en rute fra Spillum til Namnos. To år senere ble det vedtatt å legge om hovedpostgangen slik at den gikk om Namnos. Da ble det nødvendig å sette i gang en ukentlig rute fra Namnos til Overhalden.

På samme tid kom Grong poståpneri i drift, og en rute hver 14. dag, sørget for forbindelsen med

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 riksgrensens åpnet, og Meråkerbanens postekspedisjon satt i drift. Arbeidet med å føre skinnene videre nordover fortsatte, og i 1902 var strekningen Hell-Levaner ferdig.

Da det allerede var en postekspedisjon på Meråkerbanen, ble det straks satt i gang en tilsvarende ordning til Levaner under navnet Levanerbanens postekspedisjon.

Anleggsarbeidet fortsatte videre nordover, og i 1905 ble banen åpnet fram til Sunnan og postekspedisjonen forlengert dit.

Det gikk lang tid fra jernbanen kom til Sunnan før videre utbygging fortsatte.

Først i 1926 ble strekningen til Snåsa åpnet, og i 1929 ble banen ført fram til Grong. I et forsøk på

Overhalden. Etter hvert ble rutene utvidet, og i 1861 kom posten til Grong 2 ganger i uken. På denne tid kom det også i gang en rute til Høilandet hver 14. dag, som ble kjørt hver uke fra 1870.

I 1890-årene ble posten kjørt med hest fra Steinkjer til Namnos, og det var først i 1907 at det ble daglig postgang på denne strekningen. Den første posttørende bilruten i Norge ble satt i gang mellom Steinkjer og Rødhammer i 1908. Fra Rødhammer til Namnos gikk det dampbåt. Veiene ble stadig bedre, og nye bilruter kom i Overhalden ble også et knutepunkt for Fylkesbilene og Høylandsbussene.

Post med Tog og Bil

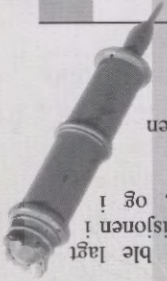
Å bedre postgangen på strekningen til Mosjøen, ble det satt i gang en bilende rute i 1931. Jernbanenutbyggingen fortsatte, og høsten 1933 var det klart for prøvedrift fra Grong til Namnos. Noe lenger tid tok det før strekningen fra Grong til Mosjøen stod ferdig, men sommeren 1940 ble strekningene ble bygget ut, fulgte postekspedisjonene etter, og mye av posten ble sendt fram med jernbanen.

Levanerbanens postekspedisjon endret navn til Nordlandsbanens postekspedisjon i 1934. Bruk av busser og egne biler gjorde over tid postekspedisjonene overflødige, og de ble avviklet.

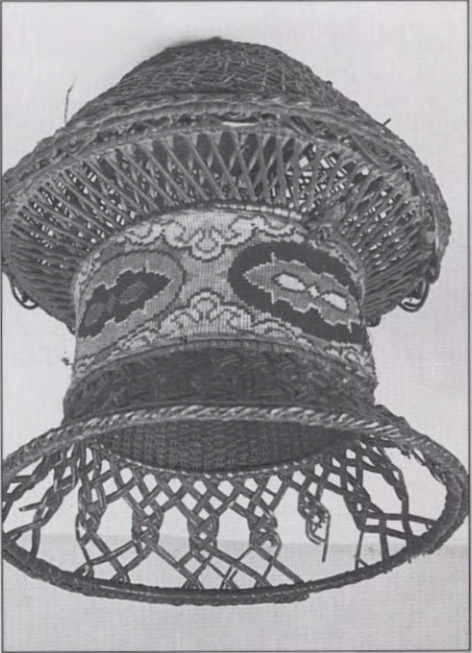
Postekspedisjonen Grong-Namnos ble lagt ned i 1959. Deretter fulgte ekspedisjonen i Nordlandsbanens dagtog i 1969, og i 1988.

I dag går forbindelsene fra Namdalen

stort sett med fly og egne biler.



Namskogan kommune



Kursflettet patriskurv med korslingsbroderier, brukt innen Postverket fram til 1944.

Da Namskogan poståpneri ble satt i drift, kom posten med en rute fra Hartan hver 14. dag. Posten ble fraktet med hest, til fots eller, om vinteren, på ski. Slik transport var vanlig til rundt 1920 da veiene ble bedre, og man så smått begynte å bruke bil.

Nes bru i Hartan ble åpnet i 1935, og Fylkesbiene utvidet etter hvert rutetilbudet og tok over mye av posttrafikken.

Da Nordlandsbanen kom i drift i 1942, ble også den tatt i bruk.

Fra 1969 har egne biler tatt over transporten mellom Grong og Lødingen, og fra 1995 sendes all post innen kommunen med egne ruter.

Haapnes brevhus kom i drift i 1892 i landpostuten fra Namskogan poståpneri. Fra 1917

ble navnet skrevet Håpnes. Gårdbruker Elias Håpnes ble tilsatt som styrer. Han fungerte til brevhuset ble lagt ned i 1941.

Namskogan poståpneri kom i virksomhet fra 1.10.1884 med gårdbruker John Lindberg som poståpner. Han hadde en årlig godtgjørelse på kr. 20,00. I begynnelsen var det postforbindelse med Hartan poståpneri hver 14. dag. Lindberg ble avløst av gårdmann Tørris Jørgensen Trones og poståpneriet flyttet til gården Trones i 1885.

Ny poståpner ble John Lieberg i 1887. Han ble etterfulgt av kirkesanger S. Lindseth i 1889, og poståpneriet ble flyttet til gården Lindseth. Det ble flyttet tilbake til Trones i 1895, da John Lieberg på nytt ble tilsatt i stillingen. Navnet på poståpneriet ble skrevet Namskogan fra 1924.

Telefonbestyrer Oskar Trones overtok stillingen i 1927, og han flyttet poståpneriet til Kjelmoen. Navnet ble endret til Lindsetmoen i 1940, og det ble på samme gården til det ble flyttet til Lassemoen i 1962. Fra samme tid tok NSB over ansvaret for driften av poståpneriet.

Østre Finvolden brevhus kom i drift 1.7.1887 med post fra landpostuten Namskogan-Nordre Grong. Brevhuset ble flyttet til Bjørhusdalen i 1891, og fikk navnet Bjørhusdalen fra 1934.

Peder A. Finvolden ble tilsatt som første styrer. Han ble avløst av gårdbruker Bernhof Bjørhusdal da brevhuset ble flyttet. Han ble etterfulgt av gårdbruker B. Bjørhusdal i 1942 og Arvid Fossmo i 1955. Brevhuset ble lagt ned i 1963.

Finvolden brevhus kom i drift fra 1892 etter at Østre Finvolden brevhus ble flyttet. Brevhuset fikk post fra landpostuten som gikk fra Namskogan til Håpnes. Peder A. Finvolden ble tilsatt som styrer, og han fungerte til brevhuset ble lagt ned i 1928.

Møkkelvikens brevhus kom i virksomhet fra 12.7.1898 med post fra landpostuten Namskogan-Nordre Grong. Brevhuset ble også kalt Mykkelvikken, men navnet ble skrevet Møkkelvik fra 1934. E. Mykkelvik ble tilsatt som styrer, og fungerte til brevhuset ble lagt ned i 1935.

Brekkevasselv poståpneri kom i drift fra 25.7.1913 med ekspeditør Johan J. Dahl som poståpner. Han ble avløst av oppsynsmann John A. Urstad i 1914, og poståpneriet ble flyttet til Finvolden.

Gårdbruker Olav Mellingen tok over i 1916. Navnet på poståpneriet ble skrevet Brekkvasselv fra 1921, og ble endret til Finnvollan fra 1934.

Ingeborg Mellingen ble ny poståpner i 1936, og hun overlot stillingen til Asbjørn Trøseith i 1950. I en kortere periode i 1952 vikarierte hun i stillingen, før Trøseith tok over og fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1958.

Brekkevasselv feltpoståpneri kom i virksomhet fra 1.2.1934 med handelsbestyrer Noralf Johnsen som poståpner. Lokalet var i den gamle Samvirkebygningen.

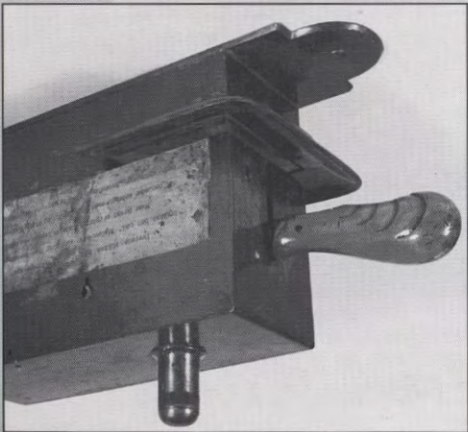
Senere ble det flyttet til lokaler hos Aksel Lien. Posten kom med ruten Namskogan-Lødingen. Johnsen ble avløst av Jorleif Ness i 1937, og feltpoståpneriet ble gjort om til fast poståpneri fra 1942.

John A. Reiten var poståpner fra 1944 til Asbjørn Trøseith ble tilsatt i 1950. Arnfinn Sund vikarierte i en kort periode i 1952, før Trøseith fortsatte. Da Trøseith døde i 1969, tok sønnen hans, Åge Ronald Trøseith over fra 1970.

Grete Kvalvik styrte postkontoret fra 1994 til det ble lagt ned i 1995. Brekkvasselv bejenes i dag med landpostbud som har en times kontortid i Samvirkebygningen. Samvirkebygningen utfører i tillegg enkelte postale tjenester.

Trongfoss feltpoståpneri kom i drift fra 1.2.1934 med post fra ruten Namskogan-Lødingen. Karl Torgnes ble tilsatt som første poståpner. Han ble avløst av Aksel Johnsen i 1938, som fortsatte til NSB tok over ansvaret for driften i 1942. Poståpneriet ble samtidig permanent. Det endret navn til Flåtådal i 1949 og ble lagt ned i 1971.

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



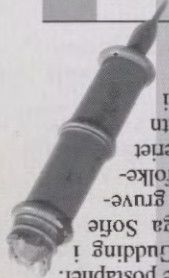
Øvre Namskogan feltpoståpneri kom i virksomhet fra 1.2.1934 med post fra landpostuten som ble fra Brekkvasselv. Hans Ekker ble første poståpner. Navnet ble endret til Namskogan i 1940, og Lars Torgnes ble midlertidig poståpner. Fra 1942 ble det permanent poståpneri, og NSB tok over ansvaret for driften.

Smålåsen poståpneri kom i virksomhet fra 1.2.1945 med post fra Nordlandsbanen. NSB hadde ansvaret for driften av poståpneriet, som ble lagt ned i 1959.

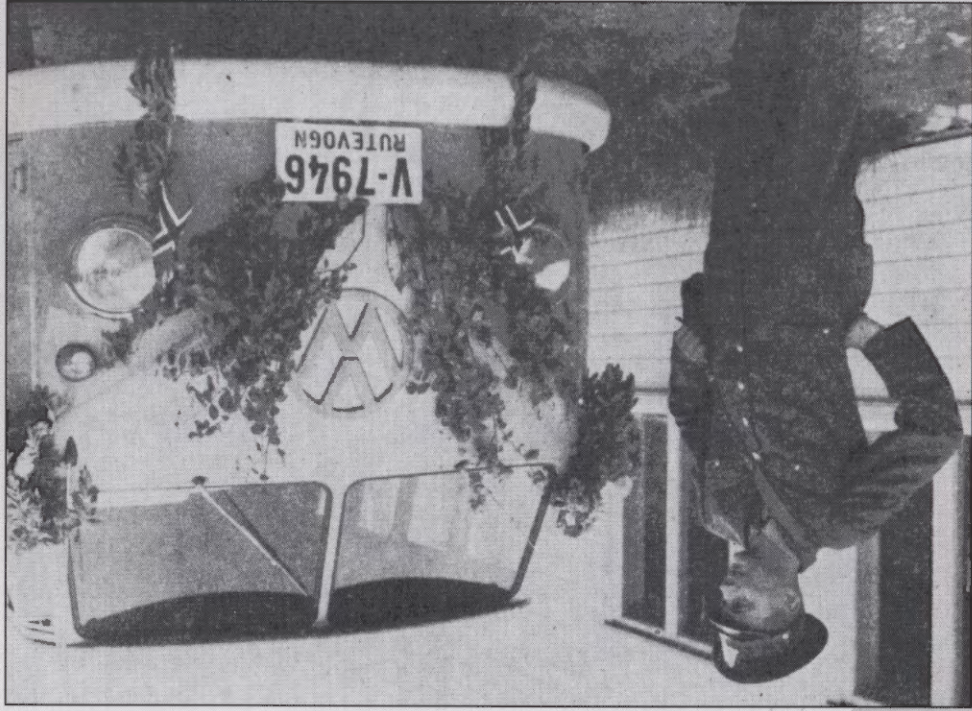
Bjørnstad poståpneri kom i virksomhet fra 1.2.1945 med post fra Nordlandsbanen. NSB hadde ansvaret for driften av poståpneriet, som ble lagt ned i 1959.

Skoravåln poståpneri kom i drift fra 1.10.1950 med post fra Nordlandsbanen. Poståpneriet kom i gang som en følge av den store virksomheten i Skoravas gruver.

Olav Torbjørn Andreassen ble første poståpner. Han ble avløst av Kåre Osvald Gudding i 1952, som ble etterfulgt av Helga Sofie Gudding i 1953. Etter stansen i gruve- og mengden, noe som førte til at poståpneriet ble lagt ned i 1995. Skoravåln bejenes i dag av landpostbud, og i tillegg utføres enklere postale tjenester av Samvirkebygningen.



Lierne kommune



Bildet viser nå pensjonerte Leif Sandvik på åpningsturen på ruta til Gaddede. Det ble slutt på denne avstikkeren til Gaddede høsten 1995. Bildet er tatt i 1964.

Nordlid poståpneri kom i virksomhet fra 15.7.1872. Det ble satt i gang en rute mellom Nordlid og Sørli, og mellom Snaasen og senere Grong poståpneri hver 14.dag.

Fra 1884 ble ruten endret til å gå ukentlig. Navnet på poståpneriet ble skrevet Nordli fra 1890, og i 1897 ble det flyttet til Sandvig.

Sogneprest Schieldrup ble første poståpner med en årlig godtgjørelse på 4 Sp. Han hadde siden han ble tilsatt i Lierne prestegjeld i mars 1872 arbeidet ihvertfall for å få til en fast postgang til Lierne. Han fikk først avslag med et tilbud om tilskudd til «Ekspresser», men skrev umiddelbart tilbake og begrunnet sin søknad med befolkningssvekst, bedret økonomi og velstand. Han avsluttet brevet med følgende ord: «Det er vel

også en kjensgjerning at regelmessig postgang har skapt brevskrivere. Kan det nektes dette lysninger-spesielt om hva som foregår i vår tid og i vårt land». Han ble avløst av lensmann Østnes i 1878, og senere samme år tok sogneprest Ivar Hesselberg over stillingen. Kirkesanger S. Lindseth ble ny poståpner i 1880. Han ble etterfulgt av forhenværende kirkesanger Erik Olsen Mikkelismo i 1882.

Fra 1897 fortsatte Johannes Nordbæk som poståpner inntil Birger Nordbæk tok over i 1927.

Han ble avløst av Gundbjørge Nordbæk i 1945, som fungerte midlertidig til Martin Agard tok over. Kristine Agard ble tilsatt i stillingen på slutten av 1945, og hun var i stillingen til 1971.

da landpostbud Ola Kveli ble tilsatt. Han ble avløst av Sturla Viken i 1973.

Sørli poståpneri kom i drift fra 15.7.1872 med samme forbindelser som Nordlid poståpneri. Navnet ble skrevet Sørli fra 1890.

Poståpneriet ble lagt ned og erstattet med en ukentlig landpostnute fra Nordli, om Eider, Løvsjølien, Aune, Ulland, Deviken og Mebygden til Jule i 1891.

Gårbruker Daniel Brønstad var poståpner mens poståpneriet var i drift, og årlig lønn var på 4 Sp. i 1872 - stigende til kr. 50,00 i 1889.

Nytt Sørli poståpneri kom i drift 1.8.1897 med ukentlig kjørende post fra Nordli. Kirkesanger J. Finsaas ble tilsatt som poståpner med en årlig lønn på kr. 50,00. Han ble avløst av Ragna Finsaas i 1925, senere Rul. Hun fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1964.

Jule poståpneri ble satt i drift fra 1.10.1949. Navnet ble endret til Sørli i 1965. Handelsbestyrer Oskar Ryggen ble tilsatt som første poståpner. Da han døde i 1957, fortsatte Jan Rodin Freland.

Han ble avløst midlertidig av Jenny Agard i 1970, før Kari Kvermo Stensen ble tilsatt senere samme år.

Tunnslø poståpneri kom i drift fra 1.7.1889 med post fra Nordlid hver 14. dag. Poståpneriet ble flyttet fra Tunnslø til Voldmoen i 1892, og navnet ble trolig samtidig endret til Tunnsløen.

Ole Johnsen Tunnslø ble tilsatt som første poståpner. Han ble avløst av Peder Olsen Skogen i 1901.

Johannes Lindmoen ble tilsatt i 1909, og etterfulgt av handelsmann Alfred Gidding i 1930. I en periode fra 1943, fungerte Aslaug Gidding midlertidig i stillingen fordi poståpneren måtte flykte til Sverige.

J.E. Lindmo var i stillingen en kort tid fra 1944 før handelsmann Alfred Gidding igjen ble tilsatt i 1946. Kristian Beitsvåg var poståpner et halvt år i 1953, mens Gidding hadde tjeneskift.

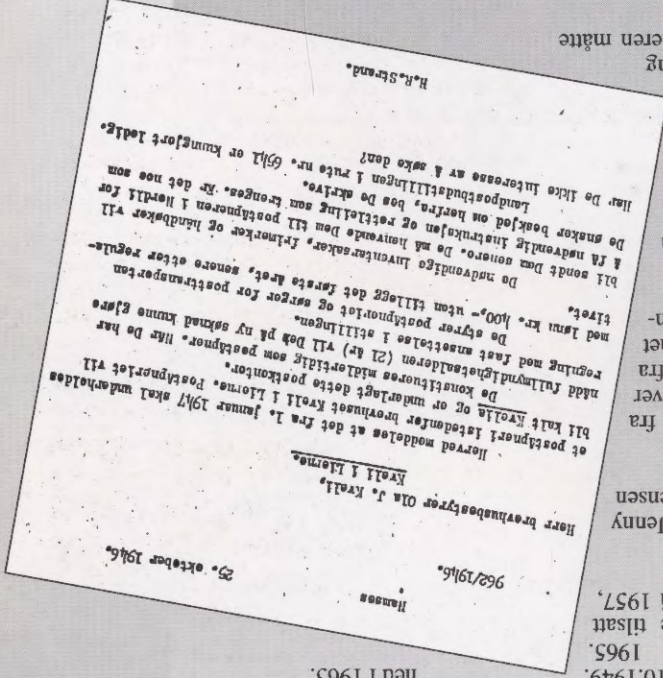
Gidding tok over igjen, og fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1963.

Murmoen brevhus kom i drift fra 1889 i ruten Nordli - Gaddede i Sverige. Sersjant H. Formo ble tilsatt som styrer av brevhuset. Han ble avløst av Peder Formo i 1908. Senere samme år fortsatte tollbestyrer Peder Skogen, og han styrte brevhuset til det ble lagt ned i 1949.

Kveli i Lierne brevhus kom i drift fra 1.1.1923. Brevhuset endret status til poståpneri i 1947, og fikk navnet Kvelia. Kärnmann Jens Haugen ble tilsatt som styrer av brevhuset.

Skjelbreid poståpneri kom i drift fra 1.1.1938 med gårdbbruker Nils Skjelbred som poståpner. Poståpneriet fikk post med ruten Grong-Nordli. Poståpneren ble nødt til å flykte til Sverige høsten 1943, og poståpneriet ble lagt ned.

Mebygda brevhus, Strand ble tilsatt som styrer av brevhuset. Han var styrer helt til det ble lagt ned i 1965.



Bildet over viser et noe uvanlig anseleksbrev til Ola J Kveli, født 1. januar 1928.

Røyrvik kommune



Limingen postkontor 1997.

Bygda fikk sitt første poståpneri i 1887 med en forbindelse til **Namskogan poståpneri** hver 14. dag.

Da det ble vegbygging over Steinfjellet og gruvedrift, søkte Grong Gruber om å få et poståpneri i Gjersvika. Søknaden ble avslått, og gruveselskapet åpnet egen postrute mellom Namskogan og Gjersvika 3 dager i uken i 1912. Den private ordningen tok seg av posten til selskapet, funksjonærer og arbeidere. Det er

mulig at den private ordningen var en medvirkende årsak til at det året etter ble satt i drift et poståpneri i Gjersvika med navnet Limingen poståpneri.

En av de som deltok i posttransporten til kommunen, var Olaf Gjersvik. Han begynte i 1918, og lønnen var på kr. 12,00 pr. tur.

Han kjørte med hest over Steinfjellet, og i fint vær kunne turen gå unna på 3-4 timer. I uvær tok

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Namskogan: Arnt Thordeth
« « Lierne: Siv Kvemo
« « Røyrvik: Ellen Sveberg
Forsiden: Hannibal Sehested,
stattholder i Norge
1642-1650

Kilder:
Postmuseet
Hans Berrum: Postens historie
Tore Gjelsvik: Trøndersk posthistorie



Landpostbud Aleksander Skånali på moped.

turen mye lenger tid. Den kunne ta opptil 10 timer, og da overnattet han på Finvolden. Utgiftene til kost og losji måtte han betale selv.

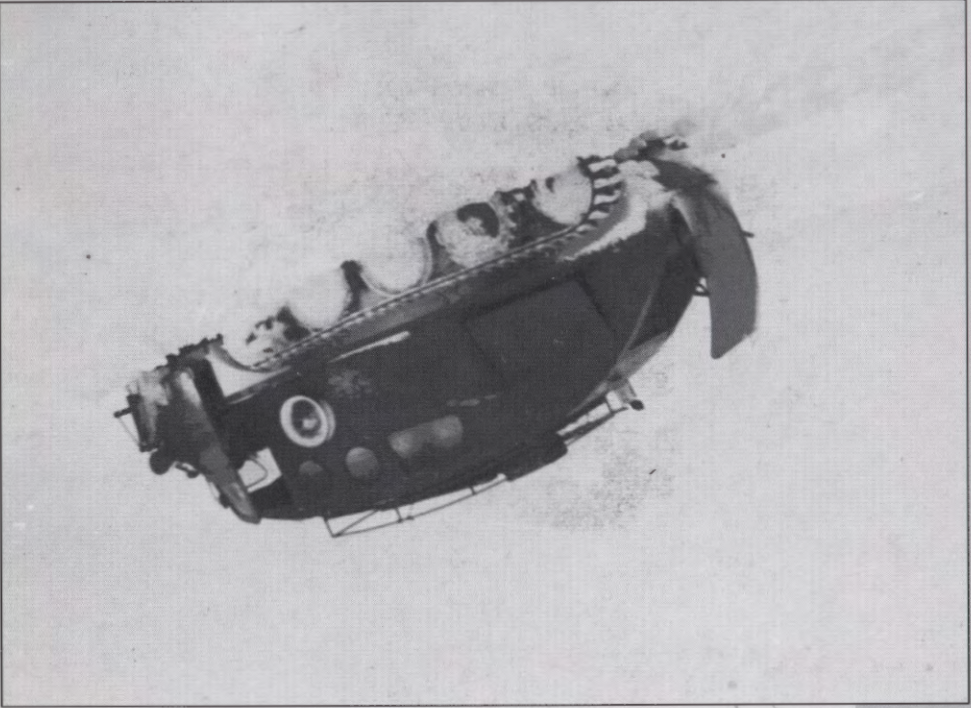
I 1928 kjøpte han sin første bil, en åpen T-Ford, som han tok i bruk til posttransport. I en grise-grendt kommune som Røyrvik, har landpostbudene hatt stor betydning for innbyggerne.

Oluf Tjernvik var den første som gikk fra Gjersvik til Tunnsjørøyrvik, Tjernvik, Mykkelvik og til Staldvika. Han brukte 2-3 døgn på turen,

og overnattet underveis. På vinters tid brukte han ski, og når Tunnsjøen var isfri, brukte han båt.

Det ble etter hvert lettere for landpostbudene da veiene ble bedre og bilen kunne tas i bruk. I dag betjenes kommunen av et landpostbud fra Limingen og et landpostbud som kjører ut fra Grong.

I tillegg har Røyrvik sentrum et lokalbud som også dekker gruveselskapets boligfelt.



Snowmobilt som ble brukt i transport over Steinfjellet 1949/50-1955/56.



Nordre Grong poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1887 med post fra en rute fra Namskogan poståpneri hver 14.dag. Det endret navn til Limingen i 1973.

Johan L. Rørvig ble tilsatt som første poståpner. Han ble avløst av Lars J. Rørvik i 1920. Han ble etterfulgt av landpostbud Karl Gotfred Larsen Rørvik i 1948. Brit Karin Larsen Rørvik ble tilsatt i 1976.

Limingen poståpneri kom i drift fra 25.7.1913 med post fra en rute fra Namskogan poståpneri. Stiger Henry Johansen ble tilsatt som poståpner. Stillingen var ulønnet fram til han ble avløst av Paul Rovlo i 1916.

Handelsbestyrer E. Ørstby tok over i 1919, og Johs H. Gjersvik fortsatte fra 1940. Da han døde i 1961, tok Odny Gjersvik midlertidig over, inntil landpostbud Peder Pedersen ble tilsatt i 1963. Han fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1973.

Kjørestøvl av selskinn, foret med saueskinn til bruk under postskys i sterk kulde. Støvlene har også vært brukt av høyere postjenestemenn på inspeksjonsreiser.

Posten har kombinert det beste fra 2 verdener, - 350 års tradisjon, erfaring, med kunnskap og teknologi. Vi i Posten ønsker et fortsatt godt samarbeid i årene som kommer.

