

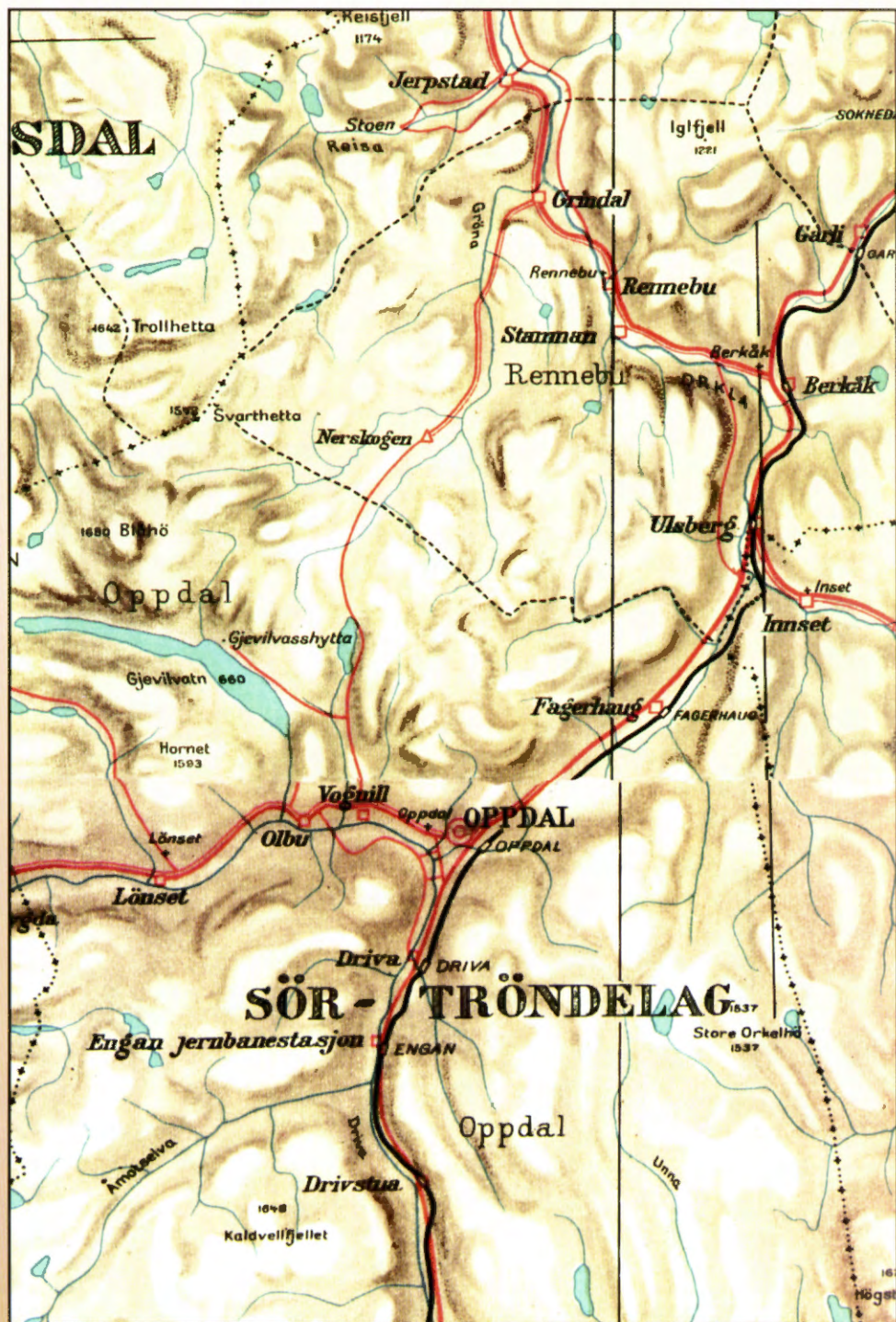


ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS



Posten 350 år
-historisk utvikling
i kommunene

OPPDAL • RENNEBU



Posten i Norge

fyller 350 år!



«Når ein tenker etter, skjønar ein fort at Postverket er eit av underverka på jorda. Postverket er så sjølsagt 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 plikt-tjeneste. 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 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 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

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 Dovrefjell 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 lyktes 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 frem 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 klarer likevel å få frem post gjennom Gudbrandsdalen til de utenfor beleiringen.

Da krigen var over ble postgangen på nytt bygget opp med postføring en gang pr. uke. En be-faring 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 at postforbindelsen til Røros ble ivarettatt av



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

gående brevbud 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. Macelio 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 Dovrefjell 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 poståpnerne, 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, maatte posten bæres over Bjerger 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, fastsættes 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 postskys i sterk kulde. Støvlerne 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 «destingverede» 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 kobbervirket, 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 postrute 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 postføringen over Oppdal sløyfet, da postmengden på denne strekningen ble sterkt redusert.



Jernbanen



Drivstuen skystasjon posttransport.

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 ble strekningen 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 gjerning 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 alminnelig 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.

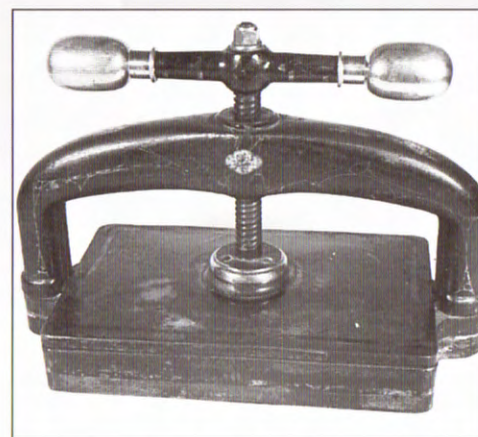
Noe lenger tid tok det over Dovre hvor hestetransporten fortsatte frem til 1913. Da ble det opprettet bilrute på strekningen Støren-Oppdal.

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.

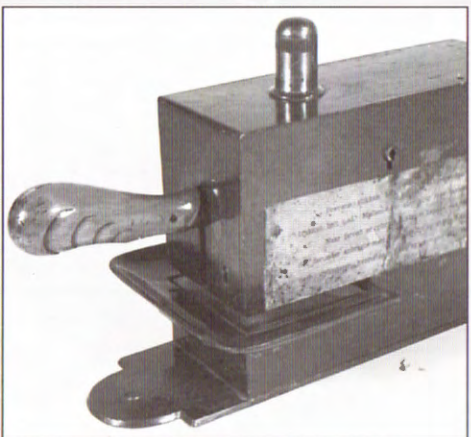
Etter at flyene tok over mye av frakten, mistet postekspedisjonen gradvis sin betydning, og ble nedlagt i 1988. Fra da av har posten blitt sendt fram med buss eller med Postverkets egne transportbiler.



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

Oppdal kommune



Oppdal postkontor i 1954. i leide lokaler i postmester Sundes hus.

Oppdal er nevnt i forbindelse med Postverket første gang i 1727 som postgård, skyss eller utvekslingsstasjon. Sognepresten ble omtalt som poståpner i 1734, og i 1797 var Postverket fortsatt på «Præstegården fra Ounet».

I begynnelsen var stillingen et ulønnet verv, men fra 1759 fikk en del poståpnere fast lønn. Det finnes ingen sikre holdepunkter for når Oppdal poståpneriet kom i drift, men i 1813 ble poståpneriet utstyrt med segl, og det må derfor være opprettet før den tid.

I 1862 flyttet poståpneriet fra Olmen til skyssstasjonen Aune, som lå i krysset mellom veien Trondheim - Kristiania, og veien vestover til Sunndalen.

Skyssstasjonen ble etter hvert bygdas sentrum, da også tingstuen ble flyttet dit i 1868. Hvem som tok seg av posten fram til 1854 er ukjent, men sersjant Anders Jensen Hagerup var den første

kjente poståpner. Han ble avløst av handelsreisende Even Halvorsen Mjøen i 1860, som igjen fikk stasjonsholder Arnt Steffensen Aune som arvtager i 1862. Erik Aune overtok jobben som poståpner etter faren sin i 1890, og var i stillingen fram til han døde i 1925. Hans kone Dorteia Aune ble konstituert i stillingen, og hun fortsatte inntil poståpneriet ble flyttet til jernbanestasjonen i 1927.

Ved flyttingen til jernbanestasjonen ble Asbjørn Gaustad tilsatt. Under krigen holdt poståpneriet til i Auneveien 11.

I 1946 var Postverket igjen på flyttefot, og poståpneriet ble flyttet tilbake til Aune gård. Torleif Tollefsen Sundre ble tilsatt i 1952, og et år etter ble bygget som skulle huse poståpneriet ferdig. Navnet var i mellomtiden endret til Oppdal. Poståpneriet fikk samme år endret sin status til postkontor





Interiør fra Oppdal postkontor i 1954.

og Sundre ble Oppdals første postmester. Tormod S. Mogstad tok over postkontoret i 1962, og han ble etterfulgt av Rolf T. Blindheim i 1966. I Blindheims tid fikk postkontoret lokaler i Sentrumsbygget i 1991.

Da Blindheim gikk av med pensjon i 1994, ble han avløst av Alf Kåre Holum.

Drivstuen poståpneri kom i virksomhet fra 1.10.1912 i bipostruten Dombås-Opdal. Drivstuen var allerede nevnt i 1727 da fjellstuen ble pålagt å ta del i postføringen over fjellet. Navnet ble endret til Drivstua i 1921. Poståpner-en var ulønnet fram til 1913, da lønnen ble fastsatt til kr. 100,00 pr. år.

På grunn av forskjellig arbeid for jernbanen, fikk poståpneren tillegg i lønnen.

Poståpnere: Stasjonsholder Ingebrikt Drivstuen, fjellstuemann Ole I Drivstuen fra 1916, Anna Drivstuen fra 1925, Ingebrukt Drivstuen fra 1925 til 1946, da driften av poståpneriet ble overtatt av NSB til det ble lagt ned i 1968.

Engan jernbanestasjon poståpneri kom i virksomhet på jernbanestasjonen fra 1.10.1921 og med Klara Husa som poståpner. Poståpneriet ble lagt ned i 1963.

Gevilvandet poståpneri kom i virksomhet fra 1.4.1904 i postruten Opdal- Gjøra. Poståpneren var ulønnet fram til 1908, da lønnen ble fastsatt til kr. 200,00 pr. år. Det endret navn til Ålbu i 1913, for senere å bli endret til Olbu. Første poståpner, handelsbestyrer Ambjørge Skjødskift, ble etterfulgt av gårdbruker Halvor J. Aalbu i 1907. Hun ble avløst av Anna H. Aalbu Munkvold i 1939, og hun var poståpner til det ble lagt ned i 1970.

Gjevilvashytta brevhus ble satt i drift fra 1.7.1958. Brevhusets sesong var i april, juni og september. Posten til og fra ble sendt med melke-rute. Første brevhusstyrer var Ruth Iversen.

Kongsvold Fjellstue poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1889 med sesong juni-september. Det ble helårlig drift fra 1911. Navnet ble endret til Kongsvoll i 1921. Poståpneren var

ulønnet fram til 1902, da lønnen ble fastsatt til kr. 80,00 pr. år. Første poståpner var stasjonsholder Thore Kongsvold. Videre fulgte Lina Kongsvold Holaker fra 1894, Hanna Olafsen fra 1913, Lina Holaker fra 1931, telefonbestyrer Ingeborg Holaker fra 1934 og Per B. Holaker fra 1949. Fra 1950 ble driften av poståpneriet overtatt av NSB til det ble lagt ned i 1968.

Lønseth poståpneri kom i drift fra 17.2.1822 for så å bli lagt ned i 1846. De første som tok seg av posten var ukjente, men i 1835 kvitterte Anders Lønseth for posten. Han var muligens poståpner alt fra 1831.

Neste gang Lønseth er nevnt i postsammenheng, var i 1859, da som «postuttagersted» med Sivert Havnen som postuttager. Han hadde en årlig lønn på 24 Sp.

Fra 1.1.1865 endret poståpneriet navn til Lønset, som igjen ble endret til Lønset. Poståpneriet ble flyttet til Gravaune bro i 1898. Kirkesanger Arnt Halvorsen Lønset ble tilsatt i 1865. Han ble etterfulgt av Halvor Lønset i 1878, Hans Grøseth i 1899, Olaf Grøset i 1941 og Reidar Grøset i 1941.

Olaf Grøset kom tilbake etter krigens slutt. Anna Munkvold i fungerte i stillingen fra 1970 og Ingeborg Haarstad fra 1984. Postkontoret ble gjort om til filial i 1996.

Rise poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1890 i ruten Opdal - Dombås. Det endret navn til Driva i 1913.

Første poståpner var stasjonsholder Halvor E. Rise. Han ble etterfulgt av Sigrid H. Rise i 1895, Ingebrikt O. Hoel i 1901, Kari O. Hoel i 1913, Ingebrikt Hoel i 1920, Ola Hoel i 1954, Magda Synnøve Mesloe i 1955, Liv Grete Mesloe bakk i 1972, og Sigrid Mesloe igjen fra 1980. Postkontoret ble lagt ned i 1996.

Stuen poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1898 på Stuen skystasjon i ruten Støren-Opdal. Det endret navn til Fagerhaug i 1921. Poståpnerstillingen var ulønnet fram til 1902, da lønnen ble satt til kr. 100,00 pr. år. Første poståpner ble stasjonsholder Ole Stuen. Han ble etterfulgt av sersjant Ole Olsen Stuen i 1908.

NSB overtok midlertidig driften av poståpneriet i 1945, før Peder Stuen ble tilsatt i 1946.



Postkasseskilt av jern med hvite bokstaver.

Karl Svaan tok over i 1976, og fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1983.

Dørrum poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1883 med bipost fra Opdals poståpneri. Navnet ble endret til Dørrem i 1891 og til Vognill i 1904.

Poståpnere: Handelsmann Haldor Halvorsen Aalbu, avløst av gårdbruker Ingebrikt Roaldsen Dørrum i 1884. Han ble etterfulgt av sin sønn Halvor i 1900. Gårdbruker Ole Knutsen Vognild ble tilsatt som poståpner fra 1904, og hans sønn Knut overtok i 1928. Han ble avløst i 1970 av Ola Herrem Vognild. Postkontoret ble lagt ned i 1996.

Stølen Skole brevhus kom i drift fra 1.8.1928 med lærer Anders Braut som styrer. Navnet på brevhuset ble skrevet Stølen fra 1933. Det ble lagt ned i 1950.

Rennebu kommune

Sundset i Rennebo poståpneri er nevnt blant de poståpnerier som fikk tildelt nytt stempel i 1808, og en må derfor anta at det var opprettet på et tidligere tidspunkt. Sundset var skysstasjon i ruten Trondhjem - Kristiania. Det er nevnt i en kilde at det ble opprettet i 1758, men dette er ikke bekreftet.

I forklaringen til Pontoppidans kart av 1785, var Sundset nevnt som poststasjon. Som poståpneri var Sundset nevnt flere ganger i portotabellen etter 1808.

Neste gang poståpneriet ble omtalt, var i 1837, og da hadde det i mellomtiden endret navn til Bjergager. Dette ble senere endret til Birkager i Meldalen, og til slutt bare Birkager. Man var tydeligvis ennå ikke enig om navnet, for i 1859 ble det endret til Rennebo, noe som kom til å vare fram til 1868. Poståpneriet fikk da tilbake sitt gamle navn med endret skrivemåte til Birkaaker. Dette ble gjort for å unngå forvekslinger med Rennebu da det ble opprettet nytt poståpneri på Hårstad skysstasjon. Navnet ble brukt fram til 1921, da postkontoret fikk navnet Berkåk, som brukes i dag.

I begynnelsen lå poståpneriet på Bjerkaker skysstasjon. Det ble først flyttet til Nye Bjerkaker skysstasjon. I 1912 ble det flyttet til Elverhøi. Fra 1927 ble postkontoret flyttet til jernbanestasjonen, da det var inngått en samarbeidsavtale om felles drift mellom NSB og Postverket. Poståpneriet ble på jernbanestasjonen fram til avtalen ble sagt opp, og det ble flyttet til Jordetbutikken i 1971.

Den første poståpner vi kjenner til, var Ola Jonson Bjerkaker. Han ble etterfulgt av Trond

Olsen Bjerkaker, som i 1883 ble avløst av Ola Trondsen Bjerkaker. Fra 1903 til 1910 var Ola Olsen Bjerkaker poståpner. Da tok Marit Olsdatter Bjerkaker Dahlqvist over jobben. Hun var poståpner fram til postkontoret ble flyttet til jernbanen.

Da jernbanen overtok, ble stasjonsmestrene også poståpner, og vi kan her nevne navn som Hernes, Strand, Sundset, Nesvold, Johnsen, Løvaas, Ellingsen og Langen.

Da poståpneriet flyttet til Jordetbutikken, ble Magda Meslo tilsatt poståpner. Hun ble avløst av Marit Alice Aasbakk i 1984, som fremdeles er i jobben.

Rennebo poståpneri kom i virksomhet fra 15.10.1868 på Hårstad skysstasjon og med kirkesanger G. Gunnes som poståpner. Han hadde en årlig lønn på 16 Sp.

Etter kort tid ble poståpneriet flyttet til Utstuggu Hårstad med Ole Pedersen Hårstad som poståpner fra 1869. Skrivemåten på navnet ble endret til Rennebu i 1888.

Flytting ble det igjen i 1898, denne gang til Litjekra. Ny poståpner ble Marit Rigstad. Hun fortsatte fram til 1921 da Kari S. Riise ble konstituert og senere fast tilsatt fra 1923. Hun ble etterfulgt av Johanna Grendal i 1927 da postkontoret ble flyttet til telefonsentralen og slått sammen med jobben som telefonbestyrer.

Martin Gunnesmæl ble midlertidig tilsatt i 1944, og konstituert i stillingen fra 1945. Poståpneriet ble flyttet til Rennebu aldersheim i 1952.

I 1954 fikk vi en ny midlertidig tilsetning, da Ingeborg Skjerve overtok som poståpner. Hun ble fast tilsatt fra 1955, men allerede samme år ble Ingeborg Resell Hårstad midlertidig tilsatt i jobben. Hun fikk 2 år senere fast tilsetning, og ble etterfulgt av Kari Glærum i 1982.

I den perioden Kari Glærum styrte postkontoret, ble det flyttet til nye lokaler i Rennebu Nedre Handel i 1986 hvor det fortsatt har lokaler. Fra 1990 ble hun avløst av Toril Tågvoll Ytterhus som fortsatt har jobben.

Indset poståpneri kom i virksomhet fra 1.1.1880 på Austberg skysstasjon med Anders Jonsen Austberg som poståpner. Poståpneriet endret navn til Ulsberg i 1890. Dette ble gjort for å unngå forvekslinger med et nytt poståpneri i Innset, som ble opprettet på Nyhus.

Austberg ble avløst av Jon Holthe i 1911, og poståpneriet ble flyttet til Jønnåa. I 1932 ble postkontoret flyttet til jernbanestasjonen, da det var inngått samarbeidsavtale om felles drift mellom NSB og Postverket.

I en periode fra flyttingen og fram til 1968, ble poståpneriet styrt av stasjonsmestrene Kluver, Solbrekke, Thoen, Aunøyen, Hanshus, Engan og Johnsen.

I 1968 ble Henry Krokan tilsatt som poståpner. Han var også stasjonsmester fram til 1978 og er fortsatt poståpner. Poståpneriet ble flyttet til nåværende lokaler i Orkla Samvirkelags bygg i 1989.

Indset poståpneri kom i drift fra 1.7.1890 på Nyhus og med Hans Nyhus som poståpner. Han var poståpner fram til 1920, og ble etterfulgt av Nils Nyhus. Skrivemåten på navnet ble endret til Innset i 1921. Poståpneriet ble flyttet til Løvstad i 1945 og midlertidig styrer ble Bendik L. Eithun. Han ble avløst da Ingvar Flaten ble tilsatt i 1947, og poståpneriet ble flyttet til Fonnstuggu. I 1949 ble det på ny flytting til Lysterstuggu (Vonheim), for så å flytte til lokaler i poståpnerens bolig i 1952.

Fra 1957 fungerte Betty Flaten midlertidig i stillingen. Det samme gjorde Tora Mall Kleffelgård fra 1960. Det ble samtidig flytting til nye lokaler i Øiholt, før poståpneriet fikk leie lokaler av Samvirkelaget i 1978. Åse Presthus ble tilsatt poståpner i 1987, en stilling hun fortsatt har.



Postbærer Arnt Arntsen Brattset. Bildet er tatt før 1928.

Stavnan brevhus kom i drift fra 13.8.1898 med E.C. Hilstad som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri i 1907 med Johanna A. Stafne som poståpner. Det lå da på gården Nørrigard Stavne. Postverket fikk leie nye lokaler sammen med kommunen i Bakkstuggu i 1940. Erik Gunnes overtok som poståpner i 1941.

Etter krigen måtte poståpneriet flytte til andre lokaler, og det ble først Samlaget, for i 1957 å flytte til Solfeng, og endelig til Bankbygget i 1968. Marit Alice Bjerkaker var poståpner fra 1981, og som vikar for henne fungerte Maren Elverum fra 1982. Ny poståpner ble tilsatt i 1985 da Jon Olav Skjølset tok over. Han styrer fortsatt postkontoret som, i 1992 flyttet tilbake til Samlagets nye lokaler.

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Oppdal: Idar Mjøen
« Rennebu: Jon Olav Skjølset
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. Oppdalsboka

Grendal brevhus kom i drift fra 1.4.1913. Det endret status til poståpneri under navnet Grindal i 1916 med Cornelius Grendal som poståpner. Fra starten av hadde det lokaler i Bortstuggu på Grendal.

Marie Grendal overtok som styrer av poståpneriet i 1920. Postkontoret ble flyttet til butikken på Hauan i 1944, og Grendal ble avløst av Olava Aasmeyr, som midlertidig fungerte som poståpner til Margit Jordet ble tilsatt i 1945.

Målfrid Hillestad ble hennes etterfølger i 1978, og Ove Wangen avløste henne i 1985. Han var styrer fram til postkontoret ble lagt ned i 1987 og erstattet med en landpoststasjon ved Grendal handel.

Særeggan brevhus kom i drift fra 1.3.1944 på Svengård med Sven I. Riise som styrer. Bureisinga på Nerskogen var kommet i gang, og det ble behov for et sted å hente posten og få utført de mest vanlige posttjenester. Før brevhuset kom, ble posten fraktet fra og til Grindal. Etter oppdrag fra bureiserne, delte Sven Riise og Jon Vold på denne transporten fra høsten 1943.

Jon Vold tok over høsten i 1944 som brevhusstyrer, og flyttet brevhuset til Voldslettet. I 1946 ble navnet endret til Nerskogen. Brevhuset ble flyttet til Rennebu Handelssamlags avdeling på Nerskogen i 1949 og filalbestyrer Gunda Skjerve

Fjellstad ble styrer. Hun ble avløst av John Tangen i 1952, som tok over begge stillingene.

I 1961 endret brevhuset status til poståpneri med samme mann som poståpner, en jobb han hadde til poststedet ble lagt ned i 1987. Det ble erstattet med en landpoststasjon på Orkla Samvirkelags avdeling på Nerskogen.

Nåvårdalen brevhus ble satt i drift 6.6.1921 og lagt ned i 1976.



Berkåk sentrum.



Parti fra Rennebu.

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.

350 år POSTEN SKAL FRAM 1647 • 1997

posten

Postens Bilbud 73 95 83 00