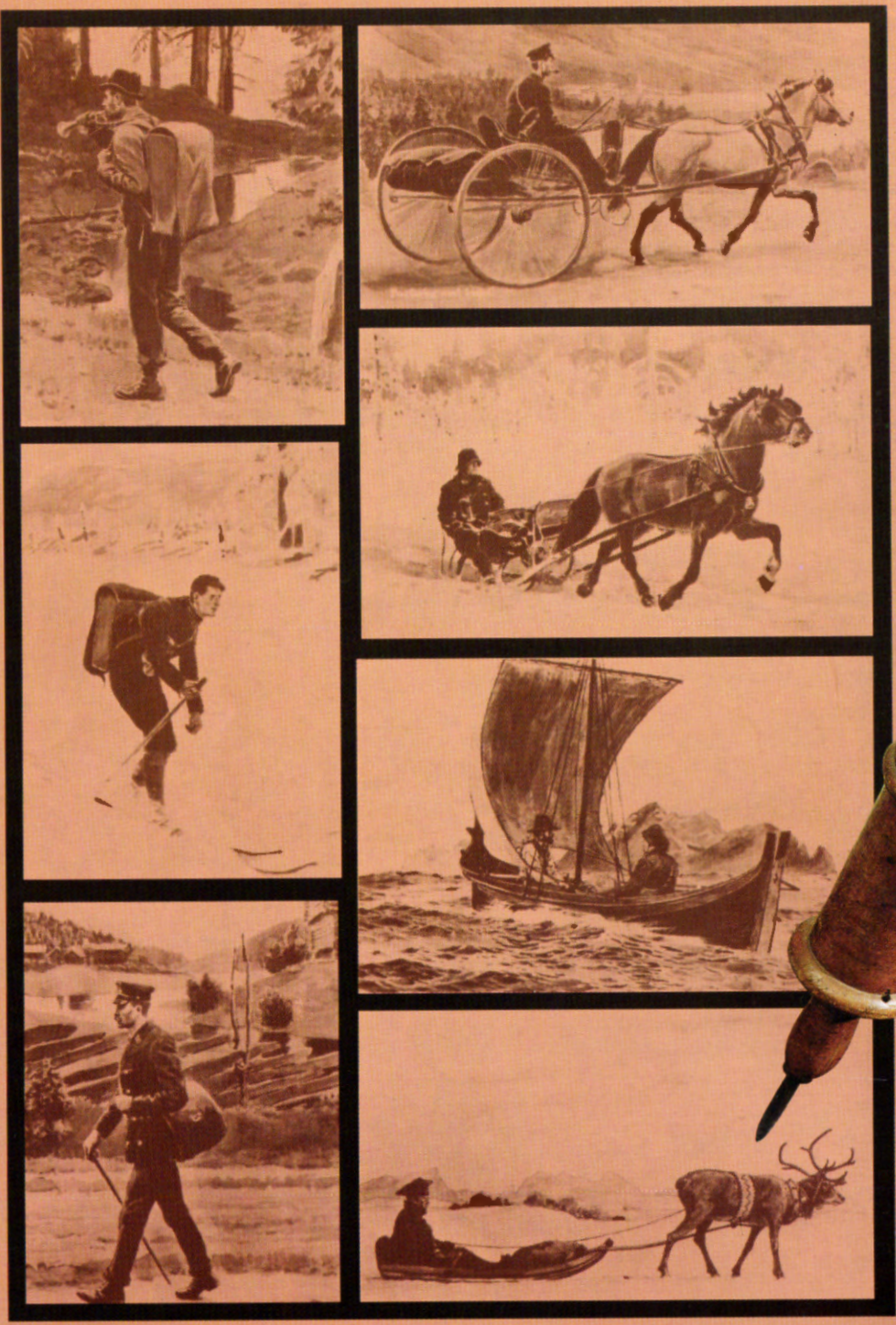


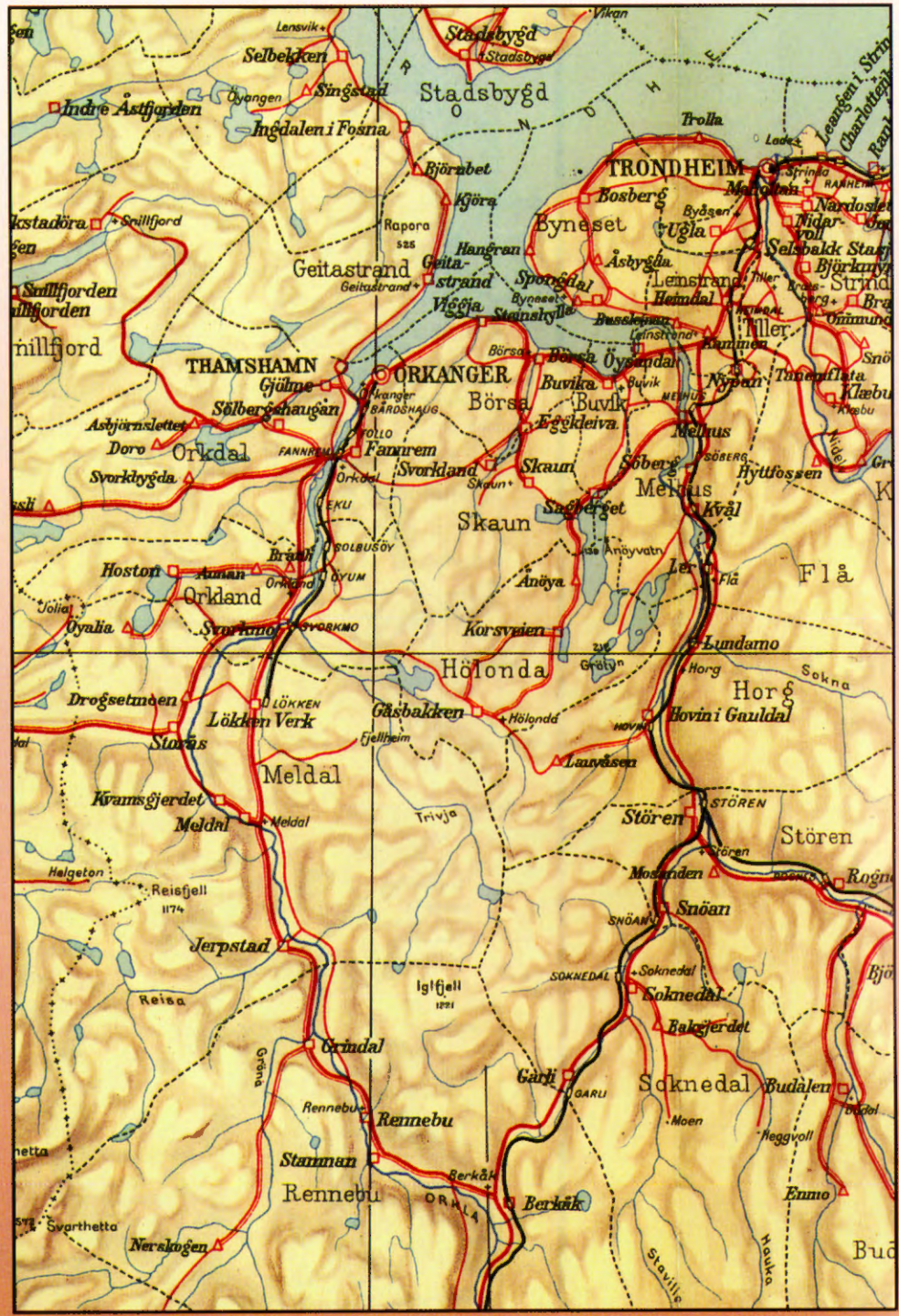
Layout/Trykk: ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS

posten

Posten 350 år

-historisk utvikling i kommunene

SKAUN • ORKDAL • MELDAL



Posten i Norge

fyller 350 år!

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

(Tarjei Vesaas)

Hannibal Sehested

er tillagt æren for å ha fått i stand et organisert Postverk i Norge. Som stattholder og visekonge fikk han i gang det norske Postverket ved et kongelig dekret i 1647.

Det begynte med fire postruter mellom «prinsipale» steder med avgang hver 14. dag. Fra Kristiania ble det satt i gang en rute gjennom Sverige til København, over Dovre til Trondheim, over Filefjell til Bergen, og en rute til Stavanger. Etter hvert kom også Nord Norge og de øvrige byene med. Posten ble fraktet av gående eller ridende bud og med båt. I de første 200 årene hadde mange bønder dette som 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 sammen med jernbaneutbyggingen, ga hurtigere og mer regelmessig fremsending med forbindelse også til utkantene.

Postmengden økte som en følge av bedre kommunikasjon og større lese- og skriveferdighet i befolkningen. Det ble vanligere å abonnere på aviser og blad, og det kom nye tjenester som pakkepost, trykksaker, postanvisninger og det populære postkortet. En portoreform som ga oss en lavere porto og frimerket, økte brevskrivingen.

Post er kommunikasjon. Bilen og flyet ga nye muligheter for hurtig postgang. Bedre veinett, spesielt etter siste krig, førte til flere landpostruter som med sitt servicetilbud ut over bygdene etterhvert gjorde poståpneriene overflødige. Ny teknikk førte til maskinell sortering av postsendingene. Datateknologi forenklet behandlingen av pengetransaksjonene og gjorde ekspedisjons- og bokføringsrutinene på postkontorene enklere og mer effektive.

I 1647 ble det sannsynligvis sendt rundt 1000 brev. I jubileumsåret ligger antallet rundt 2,5 milliarder sendinger. Mens brevet i 1647 brukte nærmere to uker mellom Trondheim og Oslo, er det i dag en selvfølge at det er fremme neste dag. I dag er brevportoen noen kroner, i 1647 en liten formue. Det finnes i dag raskere kommunikasjon , men ingen som helt kan erstatte det postale nettverket - eller «underverket» som Tarjei Vesaas kaller det.

Postruter og Postveier

Det ble etter hvert behov for å knytte Nordvestlandet til landets postnett. I 1655 ble det gjort forsøk på å få i gang en postrute fra Trondheim til Molde. Formålet med postrutene den gang, var å bedre forbindelsen mellom de «prinsipale steder», byene. At bygdene rutene gikk gjennom, fikk en bedret kommunikasjon, var nærmest et biprodukt. Det ble oppnevnt postbønder, men det er tvilsomt om det kom i gang noen postføring med «Romsdalsposten». Ti år senere fikk derfor stattholderen en oversikt over bønder som måtte tilsettes for at ruten skulle gjenopptas. Det gikk ennå ti år før noe ble gjort. Mye skyldes krigen med svenskene, hvor fogderiene i Trøndelag ble beleiret og Trondheim hardt økonomisk rammet. I 1686 vedtok man en ukentlig postavgang fra Trondheim. At heller ikke den fungerte, viser en forordning i 1694, hvor avgangen tirsdag middag ble innskjerpet. Om postgangen ikke ble bedre, møtte det ikke mindre enn 5 bønder på tinget i Orkdal i 1695 for å få sin lønn. Årslønnen var 2 Rdl og ble utbetalt til Ola Ljaamo, Peder Tallerås, Ola og Anders Valstad og Ola Gumdal. På den tiden gikk postruten fra Trondheim til Melhus, videre over Huseby i Skaun til Ljaamo i Orkdalen, og om Garberg i Meldal til Grøsset i Surnadal.

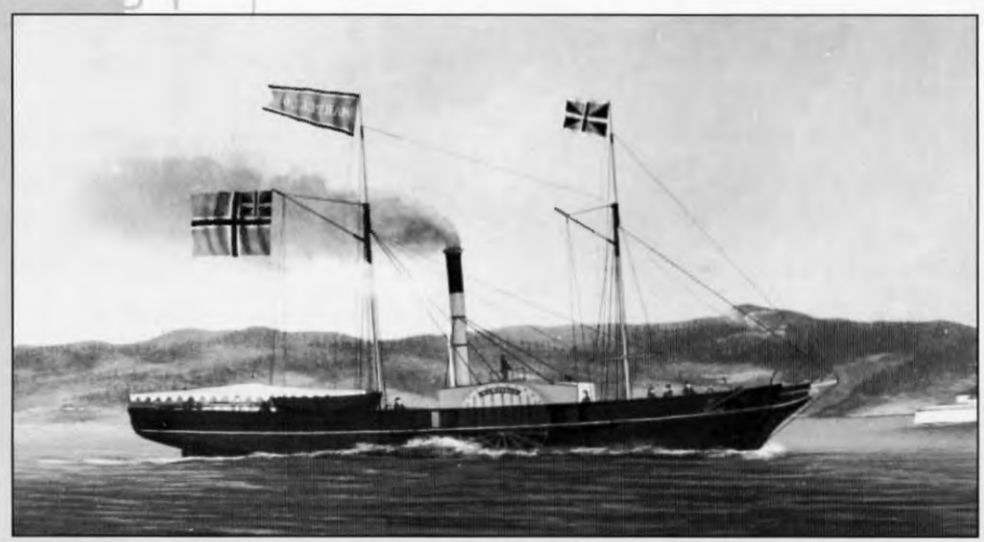
I begynnelsen var posten på private hender. Stattholderen i Norge, Hannibal Sehested, overdro rettighetene som et privilegium på 20 år, først til Henrik Morian, senere til Gabriel Macelio og Albert Gyldensparre. Morian døde året etter han mottok privilegiet, og Marcelio tok sitt liv i kjærlighetssorg og Gyldensparre trakk seg. Postverket ble da forpaktet bort til daværende stattholder, kongesønnen Ulrik Fredrik Gyldenløve. Han ble avløst av nevøene Kristian og Ulrik Kristian. Ulrik Kristian døde i 1719 uten livsarvinger. Kongen la Postverket under Generalpostamtet, og det har siden vært drevet av staten. På den tiden var man ikke kommet lenger enn til en middelmådig postgang hver andre eller tredje uke. Landet hadde vært i krig mye av tiden siden Postverket ble opprettet. Økonomien var dårlig og selv i 1742, da Kristiansund N og Molde fikk kjøpstadsrettigheter, ble ikke forbindelsen med Trondheim bedret. Ordningen med fritak fra militæret, skyssplikt og veiarbeid, falt bort da postbøndene i 1759 fikk betaling for transporten.

Samtidig ble den ukentlige postføring fra Trondheim endelig gjennomført. Endringene førte til at det ble tilsatt ulønnede poståpnere i bl.a. Orkdalen og Meldalen.

Selv med en bedret postgang, var ikke alle fornøyde. Stiftsamtmannen i Trondheim klaget over at posten aldri kom til Trondheim i rett tid. Det hendte sogar at brevene var 8 dager forsinket. Brevene hadde vært så lenge underveis i all slags vær at de var »skiddenfærdige, forraadnede av fuktighet og væde da Postsækken ei holdtes i vedbørlig stand». Amtmannen i Romsdal var heller ikke fornøyd og han klaget mange ganger. I en av sine klager, påpekte han « at lade den kongelige Post trække af Kjærringer og Tøser og føres på vedbåde er en saa fornærmelig Gjærning, at vedkommende Skyldige bør eksemplariter straffes «. I et forsøk på å gjøre poståpnerne mer ansvarsbeviste, fikk en del av dem fast lønn fra 1774. Blant disse var Morken i Børsetskogen, Ljaamo i Orkeldalen og Garberg i Meldalen.

I juli 1805 ble det bestemt at posten skulle gå to ganger i uken. En timeseddel fra november 1834, viser når posten gikk fra Trondheim til den ankom Meldalen. Avgang fra Trondheim 21. november kl. 1800, med ankomst Siim i Skaun like over midnatt, kl 0115. Etter et kort opphold fortsatte transporten til Ljaamo i Orkdalen og var fremme kl. 0545. Den fortsatte videre, og ankom Kolstad i Meldalen kl 1215. Neste skritt i utbyggingen av postgangen i dalføret kom i 1856 da en ukentlig postrute mellom Orkdalen og Birkager ble satt i gang. Fra begynnelsen av ble rutene utført gående eller ridende. Fra begynnelsen av 1800-tallet, ble det mer ordnede forhold med veiutbygging. Veiene ble etter hvert bedre, og man begynte å kjøre posten med hest og vogn. Det ble ofte kjørt med to hester. Den ene var skysshest for postføreren og den andre ble ført av skysskaren som kjørte postvesken. Denne var forsvarlig lukket med kjettinger og lås. Postføreren var i uniform og var bevæpnet med sabel og pistol.

Dampbåtene på Orkdalsfjorden



Hjulbåten «Martello» fraktet post mellom Trondheim og Orkanger fra 1850-tallet.

På 1840 tallet begynte statsdampskipene å gå lystturer på Trondheimsfjorden med avstikkere til Gulosen og Orkedalsfjorden. De første turene var tilfeldige og fikk ingen betydning for postgangen. Fra høsten 1850 gikk «Nidelven» i en fraktrute på Innherred, og hadde enkelte turer til Orkedalen om Rødbjerget. I 1856 kjøpte byggmester Gustav Olsen i Trondheim hjuldamperen «Martello», på folkemunne kalt «Kløna», da den etter hvert ble satt i trafikk mellom Trondheim og Orkedalen. I 1867 nevnes den første gang i forbindelse med posttransport. Skipsføreren fikk betaling for å bringe posten til og fra poststedene for å tømme postkassen ombord.

Den økende trafikken førte til krav om større skip, og i desember 1868 ble Det Ørkedalske Dampskibsselskap stiftet. Selskapets første båt, Orkla, ble i november 1869 satt inn i rute mellom Trondheim og Orkedalsøren. Orkla holdt det gående i 30 år. Den fikk merkelig nok stort sett gå alene i denne ruten, mens det var hard konkurranse mange andre steder. Det Ørkedalske Damskipsselskap erstattet Orkla med et nytt og større skip ved navn Orkdal i 1899. I begynnelsen gikk det godt økonomisk, men etter hvert kom problemene. I 1908 åpnet Thamshavnbanen til Svorkmo, og som en forlengelse til Trondheim, ble Orkla (nr. 2) satt inn. Det var ikke behov for to skip på strekningen Trondheim - Orkedalen og etter hvert gikk Orkla (nr. 2) seirende ut av kampen. Orkdal var postførende til juli 1908. Da Orkla (nr. 2) samme sommer tok over, ble Orkedalsfjordens postekspedisjon opprettet. Dette var en vesentlig forbedring i postgangen da båten alltid korresponderte med togene på Thamshavnbanen. Den ga en god forbindelse langt oppover Orkdalen, og det ble sendt konduktørpost med banco på strekningen til Svorkmo. Ombord på båten var det en postekspeditør som tok seg av posten. Han sørget for at posten ble sortert underveis og at den kom i land. Det var skiftende tider for skipsfarten, og den første verdenskrig førte til kullmangel. Orkla måtte derfor instille en av sine daglige turer. Da krigen var over og forsyningene igjen ble normale, ble motorbåten Cito, i mai 1919, satt inn i formiddagsturen med postekspedisjonen. Gleden over Cito varte ikke lenge. Selv om «Cito» betyr den hurtigste, var den stadig forsinket på grunn av maskinskader, og den var for svak til å forsere litt sjøgang.

På folkemunne ble den derfor døpt «Drito». Postekspedisjonen var i virksomhet til juli 1922, da den ble lagt ned og erstattet med styrmannspost. Ordningen med styrmannspost varte inntil Orkla gikk ut av ruten i 1949.

En annen båt som konkurrererte om farten på Gulosen og Orkedalen, var Uttrønderen. Den ble satt i fart i 1890 mellom Trondheim-Buviken-Børsen og Orkedalsøren. Etter hvert ble den for det meste gående rundt Byneset til Gulosen og ble fra 1891 postførende. Betalingen den fikk, tyder på at den etter 1892 bare var postførende på strekningen til Børsa, som den opprettholdt til den ble solgt i 1905. Uttrønderen ble etterfulgt av Gulos som opprettholdt ruten til 1923, da posten ble ført frem landeveien. Av andre båter som har hatt posttransport, kan nevnes Orkdøln som gikk i fart til Trondheim. I en perioden fra 1923 til 1929 førte den post til Geitastrand. Videre var det en postførende motorbåtrute med Elna fra Thamshavn til Trondheim fra 1949 til mai 1954, en fortsettelse etter at Orkla (nr2) sluttet. Den utvekslet også post på Geitastrand.

Posten tilbake på Landeveien

Dampskipene fikk etter hvert konkurranse om postføringen.Allerede i august 1914 ble det gjort forsøk med automobil i en daglig postrute mellom Trondheim og Orkdalen. Bilen kjørte veien mellom Fannrem og Skaun, men ruten opphørte etter en måneds drift. Veiene var for dårlige til at det var mulig å konkurrere med sjøtransporten. Etter at postekspedisjonen ble lagt ned, ble posten til Orkdalen sendt med toget til Berkåk, med bil til Løkken og videre med Thamshavnbanen til Orkanger. Posten ble først utlevert på ettermiddagen. Dette førte til en voldsom kritikk, og fra mai 1923 ble en søknedaglige postgang med bil opprettet. Ragnvald Lund fikk konsesjon på posttransporten mellom Trondheim-Orkanger og Svorkmo. Når det ikke var fremkommelig med bil, brukte ban motorsykkel med ski og tilhenger. Han hadde transporten til 1929, da den ble overtatt av Trondheim-Orkladal Billag. Siden har posten blitt transportert landevegen, hvor Postverket selv etter hvert tok over mye av transportene.

Postrutebilen fra Trondheim ved Svorkmo postkontor ca 1925.

Skaun poståpneri fra starten i 1886.Både post og butikk i den hvite bygningen i forgrunnen. Bildet er utlånt av Almar Uvaas

Små tilbakeblikk på en postførers hverdager

Interiør fra det første lokale der butikk og post var sammen. Fra ca 1886, utlånt av Almart Uvaas.

Posttransport ved Ragnvald Lund på motorsykkel med skikjelke i Buvik 1923-24 .

Skaun poståpneri fra 1920 til 1968. I bilen sitter poståpner Ingemar Uvaas, poståpner fra 1928 til 1959.

Postbilruten Trondheim - Orkanger - Svorkmo. Vinteren 1926-27.

Post- og passasjertransport med motorsykkel Trondheim - Orkanger - Svorkmo

Postbilruten Trondheim - Orkanger -Svorkmo.

Skaun kommune

Hammer er første gangen nevnt i «Forklaringen til Pontopidans kart 1785», som poststasjon i ruten Trondheim -Molde. I en oversikt over «Postgaardene og Postaabnerstedene i den Romsdalske Posttour» er gården Morchen omtalt som «postaabnersted» i Skaun i 1797. Senere nevnes ikke Morchen, mens Hammer gikk igjen flere ganger. I 1833 nevnes i følge stedenes plassering i ruten, Siim som poståpneri i Skaun. Siim endrer navn til Børsen i 1848 på grunn av at Siim kunne forveksles med et annet sted. Siim poståpneri lå ved innsjøen Laugen. Vi kjenner ikke til når poståpneriet ble flyttet derfra, men i 1867 er det på gården Eli. De første som tok seg av posten var ukjente, men i 1834 kvitterte Iver Egge. Den første registrerte poståpner var proprietær Sommerschield i 1854. Han ble etterfulgt av Jens Schjølberg i 1858. Neste poståpner var gårdbruker P. Sommerchield på skysstasjon Eli. Poståpneriet ble flyttet til Nøstum gård da gårdbruker Nils Nøstum ble tilsatt i 1898. Poståpneriet endret navn til Børsa i 1918. Nils var poståpner i 33 år og gikk av med pensjon i 1931. Poståpnerstillingen ble da kombinert med Børsa telefonstasjon, og telefonstyrer Konrad Meistad ble tilsatt i 1931. Han fortsatte som poståpner frem til Randi Hammer tok over i 1964. Da var posten skilt fra Televerket. Hun ble etterfulgt av Eli Kirsten Flå i 1994.

Postbilen i Børsa vinteren 1925-26.

Budvigen poståpneri ble satt i drift fra 1.9.1877 på skysstasjonen Saltnessand. Første poståpner ble John Pedersen Saltnæssand, som hadde jobben frem til år 1900. Han ble etterfulgt av Klaus Olsen Berg, som bare var poståpner i et år. Deretter overtok Ingebrikt Olsen Berg. Skrivemåten i navnet ble endret til Buvika i 1921, der Ingebrikt var poståpner til 1924. Da ble Klaus Husby tilsatt. Han var i stillingen til 1929 da Ane Lundemo overtok. Hun var poståpner fram til 1951. Datteren Marie Lundemo Solvoll tok da over og fortsatte til dagens poststyrer Marit Pedersen ble tilsatt i 1986.

Postbilen ved Viggja postkontor

Børseskogn poståpneri ble fra 1.7.1886 lagt til butikken til handelsmann Iver Uvaas på Venn. Uvaas var selv poståpner. I tillegg hadde han posttransporten til Børsa en tur i uka. I 1890 ble den utvidet til to turer. Ingemar Uvaas overtok stillingen etter sin far i 1928. Han ble igjen etterfulgt av tredje generasjon Uvaas i 1959, da ved Almar Uvaas. Børseskogn endret navn til Skaun i 1935.

Viggen poståpneri fra 1.7.1890 hadde tilhold i butikken til handelsmann og dampskipsekspeditør Arnt Viggen, og med han som poståpner. Poståpneriet lå i ruten Trondheim - Molde, og ble ekspedert av Orkla to ganger i uka. Arnt ble etterfulgt av sønnen Anton Viggen i 1902, som tok over både butikken og poståpneriet. Skrivemåten i navnet ble endret til Viggja i 1921. I 1928 tok Gurine Mehlum over både butikk og poståpneri. Etter eget ønske sluttet hun som poståpner i 1952. Poståpneriet ble flyttet til Viggja Samvirkelag, og styrer Melvin Trøyen ble tilsatt fra 1954. Han var i stillingen til 1981, da John Olav Sjølset tok over. Han var poståpner en kort periode før Astri Myrholt overtok i 1983.

Postbilen ved postkontoret i Børsa.

Eggkleven poståpneri var fra 15.8.1914 i virksomhet på butikken Bakka, med handelsmann Ole S. Eggen som poståpner. I 1921 flyttet Eggen butikken sin inn i nye lokaler, hvor også postkontoret fikk plass. Fra 1921 ble navnet skrevet Eggkleiva. Eggen var poståpner til han gikk av med pensjon i 1934, da hans datter Gurine Eggen tok over. Poståpneriet fikk i 1968 nye lokaler i Laugen Samvirkelag og Anna Marie Bjerkenås ble poståpner.Hun ble avløst av Elin Hitterdal i 1993.

Skaun poståpneri sammen emd butikk ca 1910. Bildet er utlånt av Almar Uvaas

Svorkland poståpneri kom i virksomhet fra 1.4.1923 og ble brevhus i 1923, landpoststasjon i 1982, og lagt ned i 1992.
Poststyrer var Olav By.

Sagberget brevhus kom i drift fra 15.10.1929, og ble poståpneri fra 1940. Det blelagt ned i 1960. Poststyrer var John Myren.

Lereggen meieri brevhus kom i drift fra 1.7.1905. Navnet ble i 1934 til Leireggja, og lagt ned i 1948.

Poståpner Iver J. Uvaas født 1860 - død 1944. Poståpner fra 1886 til 1928

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Skaun: Almar Uvaas
« **Orkdal:** Gerd Husdal
« **Meldal:** Kari Glærum
Forsiden: Hannibal Sehested, stattholder i Norge 1642-1650
Layout: Gunn Hagen Lystad
Trykk: ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS

Kilder:
Postmuseet
Hans Berrum: Postens historie
Tore Gjelsvik: Skip og post i lokale ruter i Trøndelag
Tore Gjelsvik: Trøndersk posthistorie
Orkdal historielag: Årbok for Orkdal 1990
Ole L. Singsdal: Postens lokalhistorie i Børsa og Viggja
Meldal historielag: Årbok 1979

Orkdal kommune

Ljaamo var sansynligvis postgård fra starten av i Romsdalsposten. Som lønnet poståpner satt enken etter rittmester Motzfeldt med gården i 1790. Hun ble avløst av Ole E. Liaamo, som i 1824 fikk lønnspålegg på grunn av at han styrte det «vidløftigste» poståpneriet i Trondheim distrikt med mye offentlig post. Han fikk imidlertid avskjed i 1836 fordi han hadde vist «den største uefterretteligheđ» i regnskapene. Som hans etterfølger, ble klokker Morten Nyhus nærmest tvunget til å overta jobben. Orkdalsfuten Høier-Nissen var misfornøyd med poståpneriets beliggenhet, og han ville flytte det til handelsmann Roschow på Follo. I 1838 ble det flyttet til Øra og Nervika, med Richelieu som styrer av Orkedalens poståpneri. Også han fikk problemer med regnskapet og forlot Øra i 1842.

Som hans etterfølger ble Mikkel Nervik (Skjerve) tilsatt, og han skulle i tillegg ha den lokale postføringa. Lønnen på 16 spd dekket ikke engang utgiftene til hjelpen han måtte ha på poståpneriet når han selv var opptatt med transporten. Han ba seg derfor fritatt fra stillingen som poståpner, men fikk beholde transporten. Handelsmann H.P. Dahl ble ny poståpner i 1855, og kontoret ble flyttet til Dahlgården. Han ble avløst av apoteker Wang i 1867. Lønnen var nå 100 spd, noe som vitner om en sterk økning i postmengden. Apotekeren var poståpner frem til 1871, da Jens Rømme tok over og kontoret ble flyttet til Rømmegården. Han fikk nok å henge fingrene i da starten av Thamshavnbruket førte til økt postmengde. Mye folk var reist til Amerika, og de som var igjen, maste om brev fra slekt og venner. Mange antydet at forsinkelsene skyldtes poståpneren, men hans svar var alltid det samme: « Ved dætte kontor gjøres ingen feil».

Postmengden fortsatte å øke. Den 1.7.1892 ble derfor poståpneriet gjort om til postkontor og Jens J. Rømme ble Orkedalens første postmester. I 1902 ble han pensjonist og bokhandler Petter Harald Wettergren overtok. Han bygde hus i Orkdalsveien i 1911,og kombinerte bokhandel /post. Forholdene var den gang beskjedne, da posten bare ble tildelt 12 m2 gulvplass. Postkontoret endret navn til Orkanger i 1920. Åtte år senere ble Johan Sverre Lammethun tilsatt som postmester. Han hadde jobben i fire år, før Lauritz Hansen tok over og styrte postkontoret frem til 1944. Etter krigen har det vært flere postmestre, og vi nevner Henrik Mikkelsen, som ble avløst av Gottlieb Johan Gartner i 1946. Så fulgte Magnar Ivar Slenes i 1963, Arvid Nervik i 1971, Atle Asphjell i 1991 og Gerd Husdahl fra 1993.

Thamshavn postkontor ble fra 1.6.1905 satt i drift på M. Thams og Co's bruk i Orkdalen. Postkontoret var et underkontor av Orkanger postkontor. Fra starten av ble det styrt av postelevene Signe Katrine Arnesen, Sussi Dessen i 1907, Sigurd Bræin 1907 og Thora Løvold i 1909. I 1917 ble Thorvald B. Olsen styrer av kontoret. Han var kjent av mange postfolk i det han var mangeårig lærer ved postskolen, og senere undervisningsleder i Postverket. Etter han fulgte Georg Olsen og senere Hans Gunter, som styrte kontoret til det ble lagt ned i 1959.

Baardshaug poståpneri kom i drift på jernbanestasjonen fra 1.1.1911. Poståpneren var ulønnet frem til 1915, da årlig lønn ble fastsatt til kr. 250,00. Poståpner og stasjonsmester C.M. Dahl, styrte poståpneriet til det ble lagt ned i 1922.

Solbu stasjon brevhus kom i drift på jernbanestasjonen fra 1.4.1909. Brevhuset endret navn flere ganger, men til slutt ble det Solbu. Brevhuset ble styrt av stasjonsmestrene, og vi nevner A.O. Solem, Ingebrigt Fagerholdt, Sivert Ljøkelsøi, Johan Sæther, Kristine Ljøkelsøi og Johan I. Halseth, som tok over i 1918. Han styrte brevhuset til det ble lagt ned i 1930.

Svorkmo postkontor kom i virksomhet på gården Svorkmo fra 1.12.1866, med handelsfaktor G. Neergaard som poståpner. Han ble i 1869 etterfulgt av farver Peter Jonsen. I 1871 er det notert at enkefru Mari Olsdatter styrte poståpneriet. Hun ble etterfulgt av handelsmann Mathias Bach på skysstasjonen Aarlivold i 1875. Han ble avløst av Ole S. Åmoti 1905, som var poståpner i en «mannsalder». Han flyttet poståpneriet til sitt nye hus Bjørklun ved brua over elva. Han døde i 1933, og Kristen Svorkmo tok over. Senere har det vært flere poståpnere, og vi nevner Kåre Jostein Frengstad 1972, Maren Elverum Hoel 1988,

Orkanger postkontor i bokhandler Wettergrens hus i Orkdalsveien ca 1920.

Brit Håndstad 1991 og Gunnar Fredrik Røen fra 1995.

Hoston brevhus hadde, fra 1.7.1899, handelsfullmektig Andres Staveli som styrer. Det ble poståpneri fra 1934, og Magne Staveli overtok stillingen i 1942, og fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1983. I følge opplysninger fra 1890-årene, da Mikal Rye drev forretning i Hoston, leverte og hentet han post på Fannrem en gang i uka. Rye hadde skaffet seg en «Velosiped», og den ble brukt til posthentinga. Senere tok Martinus Henriksen over postføringen, og ruta ble utvidet til to ganger i uken. Han ble avløst av Henrik Hoston som hentet posten på Svorkmo. Henrik brukte hest, men vanligvis ble ruta utført gående, på sykkel eller på ski. Andreas Lium overtok i 1917/18. Han brukte sykkel om sommeren, og den moderne sparkstøttingen om vinteren. Ruten ble utvidet til tre ganger i uken, og den omfattet brevhusene Brattli skole og Aunan. Oppsitterne i Laksøybugda, Rise og Lomundal hentet posten sin i Hoston. Denne ordningen varte til 1934. Butikken på Handelssamlaget opphørte, og Anders Staveli åpnet egen butikk og ble samtidig poståpner. Det ble også daglig postrute mellom Svorkmo og Hoston, og bipostrute med to turer i uka til brevhuset Øyalia i Laksøybygda.

Aunan brevhus kom i drift fra 1.7.1899, og ble lagt ned 1952. Styrere: Lars Aune og Ole Larsen Aune.

Brattli skole brevhus kom i drift fra 1.7.1899. Skrivemåten ble endret til Brattli, og lagt ned i 1950.Styrere, John Bratli og Julius Bratli og John Bratli.

Øyalia brevhus kom i drift fra 1.4.1934, og ble lagt ned 1962. Styrere: Martin Blakstadli og Arne Blakstad.

Brubakken brevhus kom i drift fra 1.7.1950. Navnet ble endret til Vormstad. Det ble landpoststasjon fra 1980, og underlagt Svorkmo postkontor. Styrere: Magna Rein og Otto Larsen.

Monset brevhus kom i drift fra 1.7.1961, og lagt ned 1975. Styrer: Anna Knutsen

Fandrem poståpneri hadde tilhold i Fagerligården (Vormdal) fra 1.7.1892. Da Liaamo flyttet til Øra, måtte øverbygdingene hente posten sin der. En mann kalt «Post-Arn», hadde lenge denne ulønnte budtjenesten. Det var også kjent at bygdefolket la inn sine brev i «Kroa» for videre fremsending. Lensmann Røhme stod i spissen for et krav om eget poståpneri på Fannrem, og E.D. Fagerli ble tilsatt som ulønnet poståpner første året. Fagerli ble avløst av gårdbruker Sivert Fandrem i 1894, og poståpneriet ble flyttet til Fandremsgården. Da han døde overtok sønnen, Ivar Fandrem. Han var egentlig for ung til stillingen, og fikk først tilsetting i 1918. Navnet ble endret til Fannrem i 1920. Ivar bygget eget hus i 1924, og poståpneriet flyttet dit. Senere flyttet poståpneriet tilbake til Fagerligården. Erling Fandrem ble poståpner i 1968, og i løpet av hans virke, fikk posten lokaler i Orkla Samvirkelags gård. Han ble etterfulgt av Unni Wold i 1994.

Eidet i Svorkbygden brevhus kom i drift fra 1.1.1896. Navnet ble endret til Koksæterbakk fra 1926, Eidet i Svorkbygda fra 1928, og Svorkbygda fra 1934. Det ble lagt ned i 1962.Styrere: Ingebrigt O. Eidet, landpostbud Bernt Bakken og Anton Bjerkli.

Sørvasli brevhus kom i drift fra 1.8.1903. Navnet ble endret til Søvassli fra 1934 og lagt ned i 1983. Styrere: Lars Søvasli, Karl Søvassli og Marius Søvassli.

Asbjørnsletet brevhus kom i drift fra 1.4.1900. Navnet ble endret til Asbjørnslettet fra 1934.
Styrere: John Iversen Asbjørnslett, Martin Gravem, Ole Larsen Sørskogen, Ivar Strompdal og Gunnar Melås. Det ble landpoststasjon fra 1980.

Sølberg brevhus kom i drift fra 1.4.1900. Det ble poståpneri i 1917 under navnet Sølbergshaugene og fra 1922 endret til Sølbergshaugan. Poståpneriet ble lagt ned i 1965.
Styrere: Samuel E. Sølberg, lærer Ole Metliaas, gårdbruker Samuel Sølberg og gårdbruker Erik Sølberg.

Dørdal brevhus kom i drift fra 15.2.1906. Det endret navn til Doro i 1933 og ble lagt ned i 1975. Styrere: Henrik Eide og Bernhard Vinterdal.

Aastan brevhus hadde tilhold på gården Ofstad ved Gjetestranden kapell fra 1.7.1888. Posten ble sendt med dampskipet «Orkla». Navnet ble skrevet Gjeitastrand fra 1918 og Geitastrand fra 1921. Brevhuset ble lagt ned i 1957.
Styrere: Elling Sivertsen Ofstad, Sivert Ellingsen Ofstad, Elling S. Ofstad, Eli Ofstad og Sivert Ofstad.

Gjølme poståpneri kom i virksomhet på dampskibsanløpet Roven i Orkedalen herred fra 1.4.1903. Dampskipsekspeditør Gabriel Ingebrigtsen startet forretning på Gjølme, og ved hjelp av postmester Rømme, fikk de sammen gjennomslag for at poståpneriet ble lagt til butikken. Poståpnerstillingen var ulønnet frem til 1907, da årlig lønn ble satt til kr. 150,00. Posten ble hentet på Øra og Ingebrigtsen måtte ro over elva for å hente den. Etter at Gjølmebrua ble bygget, var Ingebrigtsen en kjent skikkelse med sine sykkelturer og med postvesken mellom Gjølme og Orkanger. Med postekspedisjon på D/S Orkla, ble Tronheimsposten hentet på Roven. I begynnelsen foregikk postekspederingen i dagligstua uten fast åpningstid. Etter dagens strev stakk naboene innom for å hente eller sende post, og det ble servert mange kopper kaffe i stua der. Ingebrigtsen sluttet i stillingen i 1938, og hans søstersønn, handelsmann Lars Bonvik, overtok. Han ble etterfulgt av Anders Gabrielsen Bonvik fra 1968. Fra 1987 har Kjellfrid Klingan vært poststyrer.

Kjøren brevhus kom i virksomhet fra 1.7.1911. Navnet ble skrevet Kjøra fra 1934. Styrer M. E. Haugnes ble etterfulgt av landpostbud Gunnerius Kjøren i 1952, som fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1975.

Bjørnbet brevhus kom i virksomhet fra 1.7.1894 i landpostruten Selbækken-Bjørnbæk med Lars E. Bjørnbæk som styrer. Gårdbr. Ola Bjørnbeth tok over i 1933, og fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1966.

Meldal kommune

Garberg i Meldalen er nevnt som postgård på 1700 tallet. Meldalen nevnes blant ulønnede poståpnere i 1759, og blant de som får lønn fra 1774. I forklaringene til «Pontoppidans kart 1785» er imidlertid Garberg nevnt som poststasjon. I Postmuseets fortegnelser over poststeder fra 1808, ble navnet endret til Kalstad i Meldalen, og poståpneriet ble flyttet til gården Kalstad. I 1837 ble navnet endret til Meldalen, og poståpneriet ble lagt til gården Tøfte ved Kokstad skysstasjon. Det var tydeligvis ikke enighet om skrivemåten i navnet på poståpneriet, for det ble skrevet Meldal i 1863, Meldalen i 1892, for igjen å gå tilbake til Meldal i 1921. De første som tok seg av posten var ukjent. Etter at poståpneriet ble flyttet til Kalstad, var Erik Kalstad poståpner. På grunn av uregelmessigheter med regnskapet, fikk han mulkt og søkte i 1832 om å bli fritatt fra stillingen. Fra Fogden ble søknaden gitt en påtegning om at poståpneren ikke manglet vilje til å føre regnskapene, men at det skyldtes uvitenhet da han ikke kunne lese eller skrive. En timeseddel fra 1834 ble kvittert av en person ved navn Levanger, men det ble sorenskriver Rambech som overtok som poståpner mot at han fikk sende sine brev portofritt. Poståpneriet ble derfor flyttet til gården Syrstad hvor han bodde.

Poståpneriet ble på Syrstad, til Rambech døde i 1838. Lærer og klokker Ole O. Stavne ble tilsatt i stillingen, og poståpneriet ble flyttet til Grefstad. Stavne klarte heller ikke å holde orden i regnskapene og ble ilagt en mulkt. Lars Syrstadmo overtok stillingen, og poståpneriet ble flyttet til Syrstadmo (Jordmormoen), og ble værende der til 1871 da Simen Olsen Tøfte ble poståpner. Han ble etterfulgt i stillingen av Ole Simonsen Tofte i 1881. Etter han ble Johanna Skjerve poståpner i 1926.Hun ble i jobben til 1968,da hun ble avløst av Arne Kirkbakk. Etter Arne Kirkbakk har det vært flere poståpnere. Maren Elverum Hoel 1991, Liv Krokstad fra 1991 og igjen Maren Elverum Hoel fra 1993.

Storås poståpneri kom i drift fra 1.10.1892. Herredsstyret søkte i 1892 om å få et poståpneri på Storås med forbindelse til Orkanger 3 ganger i uka via Hovin-Svorkmo, og via Meldal en gang i uka. Første poståpner ble handelsbetjent Tollef Johnsen Svinsaas. I 1936 ble telefonbestyrer Sivert O. Mikkelsen tilsatt. Liv Mikkelsen Grendahl overtok i 1954, Asbjørn M. Hjeldnes i 1966, Gunnar Eriksen i 1981 og poststyrer Bjarne Gravdal fra 1988.

Jerpstad poståpneri kom i drift fra 1.7.1900 med lokaler i «Halgjenget». Første poståpner var meieribestyrer Rasmus Jordet. Han ble i en kort periode avløst av Borghild Jordet i 1943 , før postkontoret flyttet til lokaler hos Olai Skjelset, med Dagny Eggen som poståpner. I 1951 flyttet hun poståpneriet til sin egen bolig. Det ble nye lokaler hos Å. Skulegard i 1953, og Størker Jordet ble poståpner. I 1974 flyttet poståpneriet igjen inn i nye lokaler ved Å samvirkelag. Jarle Håkon Overrein ble ny poståpner i 1976. Han ble Avløst av Bjarne Gravdal i 1980. Nåværende poststyrer Erling Fossmo ble tilsatt i 1989.

Løkken Verk poståpneri kom i drift fra 1.4.1903. Marie Jordan var ulønnet poståpner til 1907. Poståpneriet flyttet til Løkken jernbanestasjon i 1909, med Olaf P.Tokstad som poståpner. Forskjellige poståpnere fulgte gjennom årene. Chr. Salvesen og Chr. Thams Coms A/S overtok poståpneriet i 1927, og Trondheim Orkladal Billag i 1963. Bjarne Nikolai Storsve var poståpner fra 1961, og tilsatt i Postverket fra 1973. Erling Fossmo ble tilsatt i 1979 og Kari Glærum fra 1989.

Kvam brevhus, i virksomhet fra 1.5.1909. Det ble poståpneri fra 1916 og kalt Kvamsgjerdet. Det ble lagt ned i 1961.
Styrere: Ole O. Hoel, Ragnhild Helgeton, Harald Engdal og Arne Haugan.

Drogsetmoen brevhus kom i virksomhet fra 22.9.1934, og ble landpoststasjon fra 1979.
Styrere: John Bakk, Harald Engdal, Ingmar Rønning, Erling Storholt, Roald Dragset, Rune Forslun og Kristian Vatn.