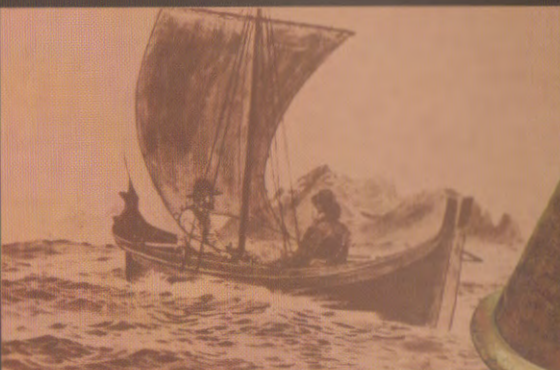
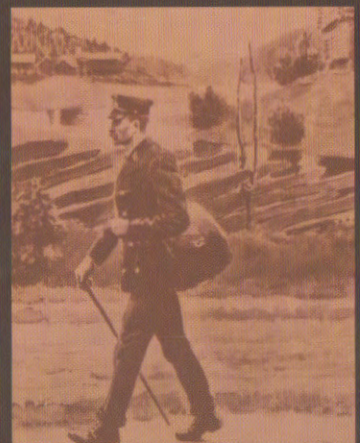
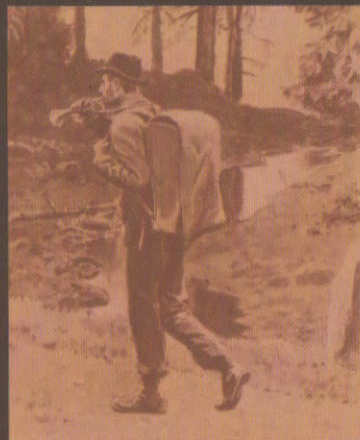




ROSENBORG Grafisk Kommunikasjon AS



Posten 350 år
-historisk utvikling
i kommunene

STEINKJER • SNÅSA



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 meisterstykkje av samarbeid mellom transport-linjer, maskiner, forte fingrar og skarpe auga.»

(Tarjei Vesaas)

Hannibal Sehested

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

Det begynte med fire postruter mellom «prinsipale» steder med avgang hver 14. dag. Fra Kristiania ble det satt i gang en rute gjennom Sverige til København, over Dovre til Trondheim, over Filefjell til Bergen, og en rute til Stavanger. Etter hvert kom også Nord-Norge og de øvrige byene med. Posten ble fraktet av gående eller ridende bud og med båt. I de første 200 årene hadde mange bønder dette som plikttjeneste. Trass i ensomt slit med postveska i ulendt terreng - i all slags vær - natt som dag - til alle årstider - mente mange at dette var bedre enn militærtjeneste, veiarbeid m.v.

I begynnelsen inneholdt postveska bare kongelig post. Den gikk portofritt og var dokumenter mellom embetsmennene. For handelsmenn og private var portoen så høy at den ble nærmest en ekstra skatt. Etter hvert ble det tillatt å sende brev med penger og aviser, men postmengden var fortsatt beskjeden.

1800-tallet førte med seg utvikling og vekst. Veiene i hovedrutene ble etter hvert kjørbare, og i 1805 fikk Nord-Trøndelag bedret postgang. Etter hvert fikk Gauldalen, Fosen og Indre Namdal bedret sine forbindelser. Posten tok i bruk egne dampskip langs kysten. Rutebåter ga sammen med jernbaneutbyggingen, hurtigere og mer regelmessig fram-sending med forbindelse også til utkantene.

Postmengden økte som en følge av bedre kommunikasjon og større lese- og skriveferdighet i befolkningen. Det ble vanligere å abonnere på aviser og blad, og det kom nye tjenester som pakkepost, trykksaker, postanvisninger og det populære postkortet. En portoreform som ga oss en lavere porto og frimerket, økte 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 post-åpneriene overflødige. Ny teknikk førte til maskinell sortering av post-sendingene.

Dateknologi 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 før forbindelsen Oslo-Trondheim ble 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 derfor ikke fram.

Stiftsamtmannen 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 annenhver 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 kjærlighetsorg 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 å etterlate seg livsarvinger.

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

På grunn av krig og dårlig økonomi, gikk Nordlandsposten på den tiden bare 2-4 ganger i året.



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

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 poståpnerforretningene 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 postgang bare økte.

Regimentsposten gjennom Innherred

En av årsakene til at det ikke lyktes å bedre postgangen gjennom Innherred til Namdalen, var konkurransen fra Regimentsposten. Opprinnelsen til den er ukjent, men alt rundt 1740 hadde militæret sin egen postgang. Posten ble ført fram med gående bud, og selv om det var en langsom postgang, var den mer regelmessig enn den offentlige.

Rundt 1800 hadde Regimentsposten avgang fra Trondheim hver lørdag og med ankomst til Skage i Namdalen torsdag uken etter. Retur fra Skage gikk på lørdag og var tilbake i Trondheim på fredag.

Underveis var det flere sideruter, bl.a. fra gården Frøset (senere Hegge) til Stod og Snåsa, og en annen fra Hammeren til Nærøy prestegjeld.

Postgangen etter 1805

Da Regimentsposten opphørte, ble den offentlige postgangen vesentlig forbedret. I Bindalen ble eieren av gården Terråk, Peder Knoph, utnevnt til postmester. Han skulle omorganisere Nordlandsekspressene og sørge for transport til Namdalen.

Kaptein Sommerschild ble tilsatt som postekspeditor på Skage gård i Namdalen.

Den største og viktigste postmengden var på strekningen Trondheim - Namdalen, og ansvaret for å håndtere alt dette var for stort til å pålegges én poståpner. Det ble derfor bestemt at det skulle opprettes 8 poståpnerier på strekningen fra Trondheim til Bindalen. Postføringen ble satt bort til postbønder på vanlig måte.

Som en passende betaling ble det foreslått 16 skilling på mila til lands og 24 skilling på mila med båt.

Posten skulle gå fra Trondheim på tirsdag hver uke, med retur fra Overhalla på lørdag. Det ble satt

Mens den offentlige postekspresen reiste med tomme vesker, økte postmengden med Regimentsposten. Militæret skummet på den måten fløten av portoinntektene gjennom Innherred. Den posten som ikke gikk leilighetsvis, ble sendt med Regimentsposten, som etter hvert ble en alvorlig konkurrent til den offentlige.

Til slutt innså Postamtet at inntektene ikke sto i samsvar med den antatte postmengden. Det ble derfor gjort en undersøkelse som avdekket at militæret hadde en årlig inntekt på ca. 700 Rd. fra postføringen. Saken ble tatt opp med Stiftsamtmanden, og det førte til at Regimentsposten opphørte høsten 1804.

i gang bipostruter fra Stjørdalen til Frosta, fra Røra til Ytterøya, fra Mosvik og Værnan, og fra hovedruten til Nærøy.

Året etter ble en bipostrute fra Spillum i Klingen, senere fra Vemundvik, satt i drift til Sør-Flatanger og Alte på Otterøya. Denne ruten varte 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 Stjørdal 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 Gjørsvik kl. 1245, til Stod kl. 1415, til Beistad kl. 1615, og til Overhalla 13. november kl. 0100.

Den gikk videre fra Gjøa kl. 1915, til Kolvereid 14. november kl. 1100, og var framme ved Nordlands postkontor 15. november kl. 0000.

Posten til Sverige



Steinkjer postkontor 1880-89, i leide lokaler i Thorbjørnsens hotel i Torvgaten 136.

Etter at Norge ble skilt fra Danmark og lagt under Sverige, ble det behov for bedre kommunikasjon over grensen.

De som først og fremst savnet en god posttjeneste var embetsmennene, offiserene og private næringsdrivende.

Kong Carl Johan tok initiativet til at det skulle bygges veg over fjellet fra Verdal. Brigadegeneral Paul Bich i Trondheim så da muligheten i å bedre postgangen mellom de to landene, og fikk satt i drift en postrute fra Maritvold i Verdal til Sul, med utveksling i Skilstugan i Sverige. Dette skjedde fra 21. oktober 1824 samtidig som veibyggingen startet.

Det ble oppnevnt postbønder på gårdene Sør Stene og Sulstuen i Verdal. Gjennom Verdal hadde det fra lang tid tilbake vært en livlig trafikk og handel med svenskene.

Mange svensker kom over grensen for å delta i Marsimartnan på Levanger, og den nye postruten gjorde forbindelsen enklere for de handlende på begge sider av grensen.

Postgangen til Nord-Sverige, Haparanda og Finnmark, var på denne tiden svært dårlig vinters tid.

Trondheim sendte derfor vinterposten over Maritvold til Østersund for videreforsendelse i Sverige. Forbindelsen til Sverige over Verdal kom til å vare i nærmere 70 år, og tok slutt i begynnelsen av 1890-årene.



Dampbåtene på Innherred

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

Ut over i 1840-årene gikk statsdampskipene turer innover fjorden til bl.a. Levangermartnan. De første turene fikk ingen betydning for postgangen.

Først da Jacob von der Lippe Parelius Hansen, som var huslærer hos prost Berg på Frosta, tok initiativet til å danne et aksjeselskap, ble det lagt planer for trafikk på indre deler av fjorden. Selskapet fikk sjøsatt dampskipet «Nidelven» i 1850. Dampskipet ble satt i fart på strekningen Trondheim-Levanger-Steinkjer med to turer pr. uke.

Båten førte post fra 1851 til 1853 uten at det fikk noen innvirkning på postgangen over land, og «Nidelven» forsvant ut av fjordtrafikken. Folk på Levanger ville også være med i farten på Trondheimsfjorden. Indherreds Dampskibsselskab ble stiftet med kapital fra Levanger og omegn.

Dampskipet «Indherred» ble sjøsatt i februar 1856. Båten tok opp ruten Trondheim-Levanger-Steinkjer, men gikk til Levanger og Sundnes om vinteren på grunn av isforholdene lenger inne i fjorden. Båten var postførende fra 1858.

Steinkjer Dampskibsselskap ble stiftet, og sjøsatte «Kong Oscar» i 1865, som ble en konkurrent til «Indherred». Den tok etter hvert over ruten til Steinkjer.

«Indherred» (nr 2) erstattet den første båten med to turer hver uke på Innherred i 1867. Markedet var lite, og i 1871 ble det innledet et samarbeid mellom de to båtene, men heller ikke det hjalp, og i 1872 ble «Indherred» (nr 2) solgt.

«Kong Oscar» ble fast på Innherred fra 1874 og først tatt ut av ruten i 1949. Båten var postførende fra 1865, og i 1867 fikk den egen brevkasse ombord. Det kan nevnes at fra 1871 fikk

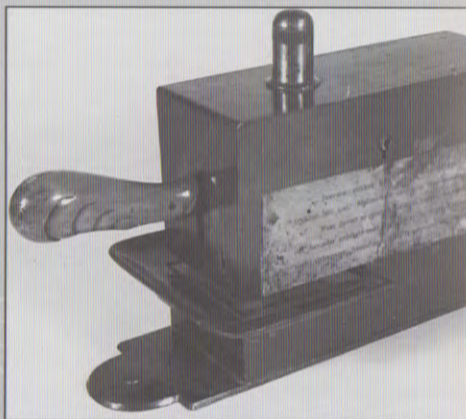
båten 60 skilling pr. tur for å føre svenskeposten fra Skånes til Levanger og Trondheim. Etter hvert kom andre båter med i farten.

«D/S Stenkjær» ble levert i 1878, og var postførende vekselvis med «Kong Oscar» utover 1880-årene. «D/S Inntrønderen» ble sjøsatt i 1889, og kom i samarbeid med konkurrentene fra 1890. Etter 1898 gikk den bare i rute til Namsos.

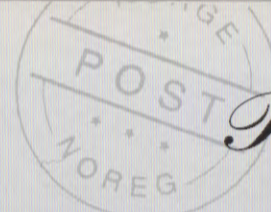
Selv om rutene i begynnelsen var ustabile og offisielt ikke postførende, økte frakten av post. Utover i 1880-årene begynte postmengden å bli så stor at man fant det lønnsomt å opprette en postekspedisjon på båtene. En postekspeditør om bord i båtene sørget for at posten kom ombord, og at den ble sortert underveis.

Indherred postekspedisjon ble opprettet 1.7.1889 på båtene «Erik Jarl», «Kong Oscar», «Stenkjær» og «Levanger». «D/S Inntrønderen» hadde også postekspedisjon ombord fra 1892 til den gikk inn i Namsosruten i 1898.

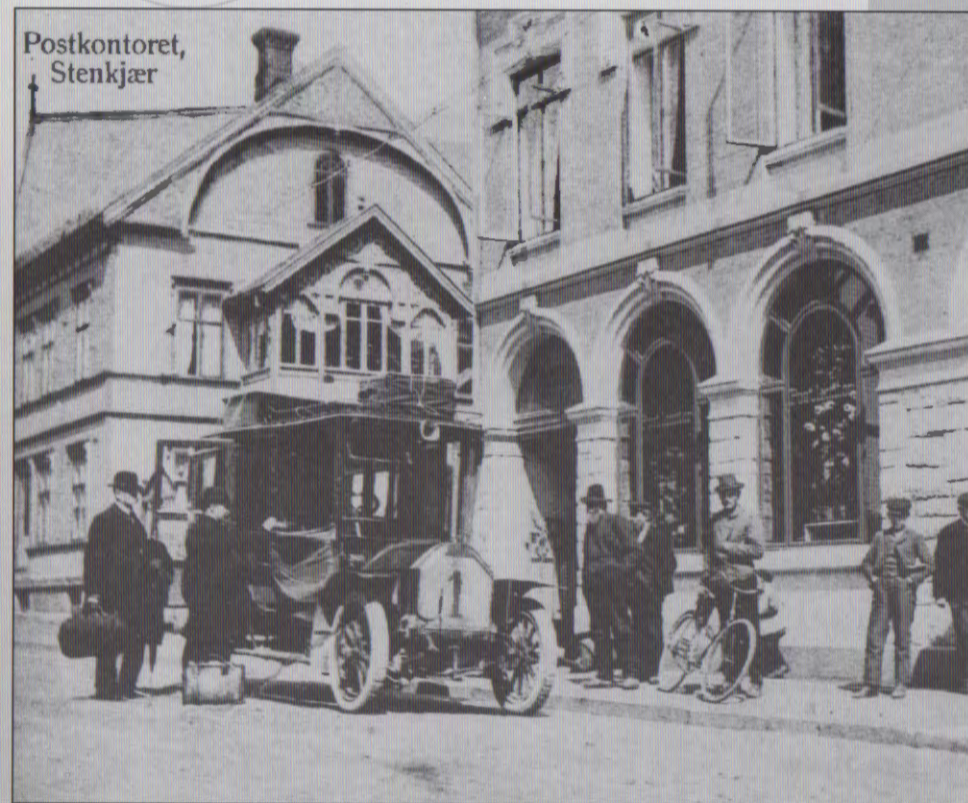
Postekspedisjonen endret navn til Innherreds postekspedisjon i 1921, og var i virksomhet fram til den ble lagt ned i 1925.



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



Post med Tog og Bil



Automobil utenfor Steinkjer postkontor i 1908. Bilen gjorde tjeneste i den første post- og passasjerruten med bil mellom Steinkjer og Rødhamar.

Etter at Rørosbanen ble åpnet i 1877, fraktet jernbanen nesten all posten sørfra til Trondheim. Etter en tid ble det satt i gang arbeid med å utvide skinnegangen nordover. Første skritt ble tatt da strekningen Trondheim-Hell ble åpnet høsten 1881. Samtidig ble strekningen til riksgrensen åpnet, og Meråkerbanens postekspedisjon ble satt i drift. Arbeidet med å føre skinnene videre nordover fortsatte, og i 1902 var strekningen Hell-Levanger ferdig.

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

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

Det gikk lang tid fra jernbanen kom til Sunnan før videre utbygging kom i gang. Først i 1926 ble strekningen til Snåsa åpnet, og i 1929 ble banen ført fram til Grong. Etter som de nye strekningene ble tatt i bruk, fulgte postekspedisjonen etter. Navnet på ekspedisjonen ble derfor endret til Nordlandsbanens postekspedisjon i





Automobil utenfor Steinkjer postkontor i 1908. Bilen gjorde tjeneste i den første post- og passasjerruten med bil mellom Steinkjer og Rødhamar.

1934. Etter hvert som jernbanen ble åpnet, falt grunnlaget for dampskipene på sydsiden av fjorden bort. Jernbanetransport ble etter hvert kombinert med bil, og i 1908 ble den første postførende bilruten i Norge satt i gang mellom Steinkjer og Rødhamar ved Lyngfjorden. Andre bilruter kom i gang fra 1915.

Etter hvert som veiene ble bedre, ble det klart at jernbanen ikke tilfredstilte Postverkets krav til hurtighet, og egne biler ble tatt i bruk. Dette førte til at postekspedisjonen ble overflødig og lagt ned i dagtogene i 1969, og nattogene fra 1988. I dag sendes det lite post med jernbanen. Egne bilruter har tatt over.

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Steinkjer: Anne Lise Ribe
 Jon Bakken
Stoff fra Snåsa: Karen Østvik
Forsiden: Hannibal Sehested, statholder i Norge 1642-1650

Kilder: Postmuseet
 Hans Berrum: Postens historie
 Tore Gjelsvik: Skip og post i lokale ruter i Trøndelag
 Tore Gjelsvik: Trøndersk posthistorie
 Henrik Bartnes: Gamle Beitstaden
 O. Nordgaard: Stod i Fortid og nutid.
 Jac. Wicklem Pedersen: Steinkjer 100 år, 1857-1957

Steinkjer kommune



Bildet viser ekspedisjonsrommet ived Steinkjer postkontor i 1946.

Hegge i Stod poståpneri var ett av de åtte poståpneriene som ble satt i drift i forbindelse med nedleggelsen av Regimentsposten.

Etter det man kjenner til, var posttransporten i gang 1. januar 1805, og poståpneriet må derfor ha kommet i virksomhet fra samme tid.

På den tiden kom og gikk posten to ganger i uken.

I 1689 var Sneve postgård i Stod, og Morten Taraldsen Sneve var postbonde. Han hadde hatt posttransporten siden 1686, mens Sneve hadde vært postgård siden 1680.

Sneve var postgård så sent som i 1793, men senere er Hegge i Stod nevnt.

Major Georg Fredrik Coldevin ble tilsatt som første poståpner. Poståpneriet ble omtalt som Hegge i 1816, og som Stod fra 1831.

Da Coldevin døde i 1830, fortsatte antagelig sønnen hans, Eilert Rosenvinge Collet, som poståpner.

Stedet vokste og handelen økte. Derfor ble det et spørsmål om eget poststed i Steinkjer. Myndighetene var meget betenkte, for det var



Kjøre støvler av selkinn, foret med saueskinn til bruk under postskyss i sterk kulde. Støvlene har også vært brukt av høyere posttjenestemenn på inspeksjonsreiser.

ikke enkelt å finne en skikket person som kunne overta stillingen.

I 1850 forelå det en ny søknad, og denne gangen gikk saken i orden. Poståpneriet ble flyttet til Apoteket på Sørsia under navnet Steinkjær poståpneri i 1852. Apoteker Nannestad var poståpner.

Han kom i økonomiske vanskeligheter på grunn av sine forretninger. Et møllebruk som han startet i Steinkjærfossen i 1854, tok knekken på han. Han solgte apoteket og forlot byen.

Da apotekeren reiste, ble «Capitaine» Adolphus Schrøder ny poståpner i 1856. Godtgjørelsen til poståpneren var satt til 100 Sp. i 1859. Schrøder kom med i ladestedets styre i 1858, og fra 1862 var han formann i direksjonen for Stod og Stenkjær sparebank.

I en periode fra 1864 til 1868, var han også byens ordfører. Poståpneriet fikk lokaler i hjemmet hans på gården til Martin Klæbu på Nordsia. Åpningstiden var kort. To ganger i uken, en time hver gang, ble luken i døren åpnet, og poståpnerens bustete hode stakk ut. Folk kunne da få hentet posten og utført sine postale ærender. Ordningen fun-

gerte nok bra fra begynnelsen av da Steinkjærs befolkning bare talte 632 innbyggere.

Etter hvert som befolkningen og handelen vokste, ble postmengden større, og da Schrøder døde i 1880, endret poståpneriet status til postekspedisjon. Hans kone fungerte en tid som postekspeditør. Hun ble avløst av Ludvig Solem, som hadde stillingen til han døde i 1889, da Johan Olsen tok over.

I 1890 ble postekspedisjonen gjort om til postkontor med navnet Stenkjær, og Johan Olsen ble byens første postmester.

I 1902 var Sparebankens nybygg på hjørnet av Kongensgate og Søndregate ferdig. I tillegg til banken, inneholdt bygningen telefon, telegrafstasjon og postkontor.

Olsen ble avløst en kort periode av Martha Jensen i 1903, før Andreas Konglebæk ble tilsatt samme år. Han var forretningsfører for A/S Steinkjær & Namsos Automobil-selskap fra 1911 til 1917. Fra 1925 ble navnet på postkontoret skrevet Steinkjær.

Konglebæk fortsatte som postmester fram til 1936, da han ble avløst av Vidar Hildrum, og senere samme år av Anthon Øgaard.

Han var postmester under krigen, og ble avløst av Arnulf Fritjof Thynes i 1947. Han døde i 1960, og ble etterfulgt av Torleif Sundre, som ble tilsatt som postmester i 1961.

Han ble etterfulgt av Per Christiansen i 1970. Oddvar Aakvik overtok ledelsen ved Steinkjær postkontor fra 1988.

Steinkjærs første røde postkasse ble hengt opp på Sørsida i 1875. Det pågikk en lang og hissig diskusjon om plasseringen. På Sørsida var det en rekke handlende og forretningsfolk som hadde en betydelig korrespondanse.

Dessuten var fogden og sorenskriveren sammen med avisekspedisjonen og telegrafene også på denne siden av elva. Sognepresten og sjefen for en Innherredsataljon, hadde også sitt husvære på denne siden.

I 1889 ble det offentlig postombæring, og i Steinkjær kom postombæringen etter hvert i gang.

For Postopneri, Stod.



For Postopneri på Stod.

Pauline Kristiansen var det første postbudet. Hun bar trofast postvesken i mange år. Post-Pauline hadde alltid god tid, og hun nøt gjerne en kopp kaffe mens brevet ble lest.

Derfor kjente hun det meste av innholdet når hun omsider gikk videre.

Høsten 1924 ble det bekjentgjort i avisen at det var muligheter til å leie postbokser ved Steinkjær postkontor. Det meldte seg et tjuetalls interessert, som fra 1. august fikk utlevert nøkkel til postboksen sin.

Steinkjær ble bombet 21.4.1940, og store deler av byen ble lagt i ruiner. Postkontoret ble ødelagt. Arkivet gikk tapt og det mangler en del opplysninger før denne tiden.

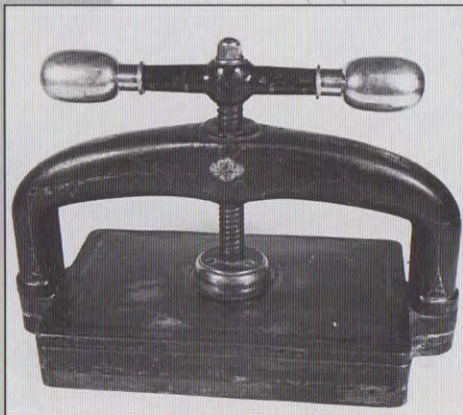
Tannlege Bjerkan stilte i mai samme år 70 m² i sin eiendom til Postverkets rådighet. I 1943 kjøpte staten en stor brakke som Postverket fikk leie da freden kom. Brakken var plassert like ovenfor jernbanestasjonen, og inneholdt både ekspedisjon, sortering og budpersonale.

Det ble arbeidet for å finne en bedre løsning da arbeidsforholdene var dårlige. Steinkjær var i en oppbyggingsfase, og det tok en del tid før Postverket fikk nye lokaler.

Først i 1957 kunne Postverket flytte inn i Televerkets bygg som lå ved elva. Lokalene i Televerkets bygg ble etter hvert for små, og Postverket flyttet ut i 1977.

Steinkjær kommune hadde da Rådhusbygget ferdig, og Postverket fikk flytte inn.

Senere fikk Postverket samlet mye av sin virksomhet i den nye postterminalen som ble tatt i bruk i 1991. De forskjellige avdelingene hadde over en tid levd adskilt i forskjellige leide lokaler.



Kopipresse av jern, svartlakkert.

Guldbergaunet Camping-Steinkjer brevhus kom i virksomhet i tiden 15.6. til 15.8. i 1963, til det ble gjort om til sesongpoståpneri under navnet Gullbergaunet Camping i 1965. Poståpneriet ble lagt ned i 1980. Styret av brevhuset var Johan Kvam. Poståpnerne er foreløpig ukjent.

Steinkjersandan poståpneri kom i virksomhet fra 1.8.1966. Poståpneriet ble styrt av reservepersonalet ved Steinkjer postkontor. Poståpner ble Helga Elden fra 1969. Poståpneriet ble lagt ned i 1983.

Kvamsenget underpostkontor kom i virksomhet fra 1.12.1971. Postkontoret ble styrt av Kirsten Fredheim og Liv Kvistad.

Fra 1974 fortsatte Liv Kvistad og Astrid Farbu. De ble avløst av Astrid Nikoline Amdal i 1976, Kari Rønning i 1979 og Elfrid Reppen i 1981.

Nordsia underpostkontor kom i drift fra 1.9.1975 med Mona Sand som styrer. Hun ble avløst av Astrid Amdal i 1975. Randi Forbord fortsatte fra 1978.

Stod poståpneri kom i drift fra 1.7.1852 da tidligere Stod poståpneri ble flyttet og fikk navnet Steenkjer. Poståpneriet ble lagt til kapellangården Klingen med kapellan O.M. Rambeck som poståpner.

Han ble avløst av kapellan H.D. Rolland i 1854, som fortsatte til 1868 da kapellaniet opphørte.

Godtgjørelse til poståpneren er ikke notert før i 1854, og da med 8 Sp. årlig.

Poståpneriet ble flyttet til Nordgård nordre, og lærer Henrik Bartnes tok over. I 1871 ble det bestemt at posten til anneksene skulle bringes til Kvam, og Bartnes sluttet.

Jørgen Molberg ble poståpner, og flyttet posten tilbake til Klingen gård, som han eide.

I 1881 flyttet poståpneriet til prestegården med sogneprest S.G. Bøckman som poståpner. Han hadde stillingen til 1884 da agronom Eilert Olsen Five overtok. Poståpneriet flyttet til Indbryn.

I 1890 flyttet poståpneriet til Binde Meieri med gårdbruker Anton C. Holmboc som poståpner.

Navnet på poståpneriet ble endret til **For i Stod** i 1895, og ny poståpner ble Martin Binde. Han var da handelsbestyrer ved For forbruksforening, som han kjøpte i 1898. Han satte også i gang egen handelsforretning.

Posten kom 3 ganger i uken, men fra høsten 1905, da Hell-Sunnanbanen ble åpnet, kom posten daglig.

Første postfører mellom Sunnan og Binde, var Kristoffer Nytrø. Binde ble avløst av gårdbruker Sverre Binde i 1927.

Navnet på poståpneriet ble skrevet **Binde** fra 1935. Astrid Binde ble midlertidig tilsatt fra 1948. Johanna Eggen tok over som poståpner i 1949, og hun fortsatte til 1977 da Lise Eggen Aspren ble tilsatt.

Stod brevhus ble satt i drift fra 14.11.1941 og posten ble sendt med Nordlandsbanen.

Stasjonsekspeditor Magna Rokne ble tilsatt som styrer, en stilling som hun hadde til brevhuset endret status til poståpneri i 1945 og fikk navnet Stod poståpneri. Poståpneriet lå på jernbanestasjonen, og NSB tok over driften av poståpneriet. Ny poståpner ble Elfrida Sørhøy Johansen i 1958. Hennes tid som poståpner ble av kort varighet, da poståpneriet ble lagt ned i 1961.

Byafossen poståpneri ble satt i drift på jernbanestasjonen fra 15.11.1905. Stasjonsbetjeningen hadde ansvaret for driften av poståpneriet, og

den første var J. Pedersen, som ble avløst av Alida Karlsen i 1908, O. Kvisle i 1912, Vold i 1917, Edv. S. Trønnes i 1918 og John Johansen i 1922.

Fra 1926 overtok NSB ansvaret for driften av poståpneriet. Aase Sagdahl ble tilsatt i 1958. Poståpneriet ble lagt ned i 1965.

Fossemvatnet poståpneri ble opprettet fra 1.7.1919 på jernbanestasjonen med stasjonsekspeditor Helga Berg som første poståpner. Hun ble avløst av Katrine Berg i 1926, som fortsatte til NSB tok over ansvaret for driften i 1945.

Gårdbruker Olav Benum ble ny poståpner i 1953, og fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1961.

Svenning i Egge brevhus kom i drift fra 1.7.1931 med telefonbestyrer Arne Oksaas som styrer. Han ble avløst av husmor Jenny Skjerve i 1938. Brevhuset ble lagt ned i 1947.

Nøstvolden brevhus ble satt i drift i ruten Stod-Steinkjer den 1.1.1890 med gårdbruker Hartvig Husan som styrer.

Alt i 1896 endret brevhuset status til poståpneri og handelsbestyrer Arne Vollen ble poståpner. Han ble avløst av gårdbruker Eliseus Ramberg i 1900. Poståpneriet ble flyttet til jernbanestasjonen i 1905 da Hell-Sunnanbanen åpnet, og fikk navnet Sunnan.

Stasjonsmester N.G. Christoffersen tok over stillingen i 1906. Han ble først avløst av stasjonsmester G.A. Greiff. Siden overtok T. Hauan i 1914.

Fra 1928 drev NSB poståpneriet fram til det ble lagt ned i 1966.

Valøen brevhus kom i drift fra 1.3.1922 med Nikolay Valøen som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri i 1928, og fikk navnet Valøy i Stod.

Poståpneriet ble etterhvert lagt til jernbanestasjonen, og NSB tok over ansvaret for driften. Poståpneriet ble lagt ned i 1964.

Klingsundet poståpneri kom i virksomhet fra 1.10.1881 på Flækstad og med landhandler Ole C. Flækstad som poståpner. Han hadde også



Kurvflettet pairkurv med korsstingsbroderier, brukt innen Postverket fram til 1944.

posttransporten med Steinkjer en gang i uken. Postmengden var ikke større enn at den fikk plass i den ene jakkelommen.

Han ble avløst av gårdbruker Jørgen Johnsen Molberg i 1884, og av gårdbruker Nils Olsen Flækstad i 1890. Han var også ekspeditor for Snåsa Dampskipsselskap og herredskasserer fra 1894 til 1901.

I 1911 ble han ordfører, og fungerte til 1913. Fra 1905 kom posten 5 dager i uken om vinteren, og 6 dager i uken om sommeren.

Navnet på poståpneriet ble skrevet Klingsundet fra 1892.

Nils Olsen Flækstad fortsatte fram til 1929, da Oleiv Flækstad tok over. Posten kom da med bil hver dag.

I 1950 brant gamle Flækstad skole. Restene av bygningen ble kjøpt av poståpneren og restaurert.

Poståpneriet tok i bruk de nye lokalene i 1953. Arvid Kolbjørn Veie tok over som poståpner og landpostbud i 1977.

Kne i Føling brevhus kom i virksomhet fra 1.11.1925 med gårdbruker Åsmund Vik som styrer. Navnet ble senere skrevet Knee, og Kne fra 1934.

Første styrer var Andr. Rinann, som ble avløst av handelsmann Oddmund Schei i 1934. Han fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1964.

Kvam brevhus ble satt i drift fra 1.10.1927 med handelsmann Schei som styrer. Navnet ble endret til Kvamsgrend i 1934.

I 1946 overtok styrer av Samvirkelaget, Arthur Lie, brevhuset inntil det ble lagt ned i 1964.

Kvam i Indherred poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1892 på gården Rygg i ruten Steinkjer-Snåsa og med Elias Næstad som poståpner. Navnet ble endret til Rygg i Stod i 1895, til Øverkvam i 1909, til Øvre-Kvam i 1921 og til Øvre Kvam i 1965. Elias Næstad ble avløst av Ole Eriksen Aal i 1900.

Han ble etterfulgt av Edvard E. Aal i 1906, og av gårdbruker Egil Aal i 1937. Poståpneriet ble lagt ned i 1971.

Asp brevhus kom i drift fra 12.11.1918 med Kristine Inderberg som styrer. Hun ble avløst av veioppsynsmann Gustav Gudmundsen i 1930 og handelsmann Bjarne Brøndbo i 1947.

Brevhuset endret status til poståpneri under navnet Asphaugen med Bjarne Brøndbo som første poståpner i 1949. Han ble etterfulgt av Torger Kvam i 1951 og handelsmann Elias Ernhart Jensen i 1953. Poståpneriet ble lagt ned i 1964.

Følling brevhus kom i drift fra 1.10.1881 i ruten Steinkjer-Snåsa, og med Iver Olsen Følling som styrer. Brevhuset flyttet til lokaler i Følling Forbruksforening i 1890 med Iver O.Sjem som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri i 1893 med skredder og landhandler Martin Finstad som poståpner.

Han ble avløst av gårdbruker Alf Wanderaas i 1926, som fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1966.

Vestre Noem brevhus kom i drift fra 1.10.1927 med gårdbruker Petter Kirkvold som styrer. Han

ble avløst av gårdbruker Trygve Borgen i 1941, som fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1966.

Øksnes brevhus kom i drift fra 1.10.1881 «paa gaarden Rygh i ruten Stenkjær-Snaasen», og med Nils Olsen som styrer. Brevhuset ble av kort varighet, da det er lagt ned før år 1900, sannsynligvis i 1895.

Heggesbæk brevhus kom i drift fra 1.10.1923 med oppsynsmann H. Randen som styrer. Det ble lagt ned den 1.11.1926.

Østvigen i Beitstaden poståpneri er første gang nevnt som poståpneri i «Foklaring til Pontoppidans kart i 1795», men var trolig postgård/utvekslingssted eller privat drevet «poståpneri».

I 1813 og 1816 er poståpneriet nevnt som Østvig, og Beitstaden i 1831. Navnet ble skrevet Beitstaden fra 1849 og Beitstad fra 1921. Poståpneriet ble antagelig satt i drift i forbindelse med nedleggelsen av Regimentsposten.

Etter det man kjenner til, var posttransporten i gang 1. januar 1805, og poståpneriet var muligens i virksomhet fra samme tid. I følge Lars Waggen, var lensmann Jacob Klæth poståpner i 1813. På den tiden hadde poståpneren ingen lønn, men han kunne kreve avgifter fra de som sendte eller tok i mot post.

Da han solgte sin Vikangård og flyttet i 1834, ble klokker Erik Opdahl tilsatt i stillingen, og poståpneriet ble flyttet til den andre Vikangården.

Den årlige godtgjørelsen for å være poståpner var 8 Sp. fra 1848. I en eldre poståpnerprotokoll nevnes hans sønn Jacob Opdahl som poståpner fra 1857 og dattersønnen landposthud Sigurd Wikan fra 1911. Agnes Gran Kvam er nevnt fra 1946.

Senere poståpnere var Maj-Britt Sletvold Ervik fra 1982, Astrid Glasø fra 1988, Berit Grande fra 1991 og Kari Kjerkhof Brede fra 1994.

Hammerens meieri brevhus kom i virksomhet fra 15.10.1911 med meierist Johannes B. Opheim som styrer. Navnet ble skrevet Hammeren fra 1920, og Hamaren fra 1934. Arne Hammeren ble ny styrer i 1920, og ble avløst av Olav Hammeren i 1937. Brevhuset ble lagt ned i 1946.

Brustu poståpneri ble satt i drift fra 1.11.1946 da Hamaren brevhus ble lagt ned. Einar Wiseth ble tilsatt som poståpner. Da han døde i 1959, ble poståpneriet styrt av vikarer til det ble lagt ned i 1960.

Dyrstad Meieri brevhus kom i drift fra 1.7.1891 med Ole Gulling som styrer. Han ble avløst av meieribestyrer Peter E. Five i 1894. Brevhuset endret status til poståpneri i 1897, og ble flyttet til gården Dyrstad. Det fikk navnet Dyrstad i Egge. I 1918 ble navnet endret til Jaadaaren.

Første poståpner ble gårdbruker og kommunkasserer Peder Taraldsen Dyrstad. Da han døde i 1906, fortsatte enken Sara Dyrstad, og meieribestyrer O. Leren i 1917. Harald G. Klæth overtok i 1926, og sagmester og småbruker Ole Rostad fra 1936. Poståpneriet ble lagt ned i 1962.

Elnan brevhus kom i drift fra 1.1.1946 i ruten Bartnes-Stein-kjer. Styrer var gårbruker Einar Kvam. Brevhuset ble lagt ned i 1960.

Bartnes poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1920. Posten kom med landpostruten Beitstaden-Hammeren meieri. Første poståpner, Lorentz Gjörv, ble avløst av Einar Elnan i 1920. Da han døde i 1958, ble poståpneriet styrt av vikarer til det ble lagt ned i 1959.

Skjevik brevhus kom i drift fra 1.1.1946 med post fra ruten Bartnes - Steinkjer. Det ble lagt ned i 1959.

Kjellset brevhus ble satt i drift den 21.7.1947 i ruten Bartnes - Steinkjer og med gårdbruker Åsmund Utvik som styrer.

Konrad Rennan tok over i 1956, og fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1959.

Hjellaneset brevhus kom i drift fra 1.3.1894 med handelsbestyrer Hans Danielsen som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1900.

I 1680 er Hjellan nevnt som postgård i Beitstad. I en innberetning til Stiftsamtmanden i 1722, skriver futen Hammond at posten sørover fra Hjellan blir ridd over «en slem klev, kaldet Hieldekleven». Hjellan er igjen nevnt i 1787, men i 1795 er Østvigen nevnt som postgård i Beitstad.

Sproven poståpneri ble satt i drift den 1.4.1900 da Hjellaneset brevhus ble lagt ned. Navnet ble endret til Sprova i 1921.

Gårdbruker Albert Sprauten ble tilsatt som første poståpner. Han ble avløst av Haakon Sprauten i 1929.

Telefonbestyrer Ingvar Marius Sandhaug tok over i 1947, og fortsatte til poståpneriet ble lagt ned i 1974.

Røising poståpneri kom i virksomhet fra 1.10.1911. Navnet ble skrevet Røysing fra 1921. Handelsmann Edv. E. Bolaas ble første poståpner. Han ble avløst av Solveig Bolås i 1949. Hun ble etterfulgt av Trude Brekstad i 1980, som igjen overlot stillingen til Berit Mathilde Hammer fra 1982. Trude Brekstad kom senere tilbake til stillingen.

Skei brevhus kom i drift fra 1.7.1890 i ruten Stenkjær-Augnadalen-Kjæsbo. Kristian Olsen styrte brevhuset, som ble lagt ned i 1919.

Støen brevhus kom i drift fra 1.7.1890 i ruten Stenkjær-Augnadalen-Kjæsbo. Sakarias Støen styrte brevhuset, som ble lagt ned i 1919.

Toldstad brevhus kom i drift fra 1.7.1890 i ruten Stenkjær-Augnadalen-Kjæsbo. Emil Hansen styrte brevhuset, som ble lagt ned ca.1918.

Kjæsbo brevhus kom i drift fra 1.7.1890 i ruten Stenkjær-Augnadalen-Kjæsbo. Kaarmann Peder J. Kjæsbo styrte brevhuset, som ble lagt ned før 1919.

Gjörv i Inderøen poståpneri var ett av de åtte poståpneriene som ble satt i drift i forbindelse med nedleggelsen av Regimentsposten.

Etter det man kjenner til, var posttransporten i gang 1. januar 1805, og poståpneriet må derfor ha kommet i virksomhet fra samme tid.

I 1695 hadde Aage Gundersen Gjörv transporten fra Sneve i Egge til Saxoe, hvor Jacob Nielson Saxoe overtok, og førte posten til Gjörv og til Verdalsøra. Betaling for frakten var en årlig godtgjørelse på 2 Rd. Lars L. Stabel var kommet til Gjörv i 1708, og han overtok posttransporten. I 1787 er

ikke Gjörv nevnt. I stedet nevnes Koen. Navnet på poståpneriet ble endret til Inderøen i 1831, men i 1850 ble det flyttet over grensen til gården Vivang i Sparboe prestegjeld, og fikk navnet Sparboen poståpneri.

Vi kjenner ikke til hvem som tok seg av posten fra poståpneriet ble opprettet, men en timeseddel fra 1834 er underskrevet av L. Enersen.

Fra 1849 er Peder Lassen Vidvang notert, og han var trolig den første poståpner etter at poståpneriet ble flyttet til Sparbu.

Han ble avløst av Anders Hamrum i 1858, da poståpneriet ble flyttet til gården Hamrem. I 1883 ble poståpneriet igjen flyttet, denne gangen til Mære skole ved Tuv prestegård. Kirkesanger Peter Olaus Skjefloe ble poståpner. I 1906 ble poståpneriet flyttet til jernbanestasjonen med stasjonsmester J. Chr. Nordgård som poståpner.

Navnet på poståpneriet ble skrevet Sparboen fra 1863, Sparbo fra 1889, og ved flyttingen til jernbanestasjonen ble det Sparbu. Fra 1912 var stasjonsmester J.A. Harlem poståpner. Han ble avløst av Sigurd Berg i 1916, stasjonsmester S. Brensholm i 1917, før NSB overtok driften i 1927.

I 1981 overtok Postverket igjen driften av Sparbu postkontor, og Odd Morten Tønne ble ilsatt som styrer. Han ble avløst av Rolf Stubmo i 1993.

Vollan Skole brevhus kom i drift fra 1.7.1896 i ruten Hylla-Sparbu og med lærer Lornst Gunerius Strugstad som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1905 da Hell-Sunnanbanen var ferdig.

Vist poståpneri kom i virksomhet på jernbanestasjonen fra 1.2.1906, og med stasjonsekspeditør Jørginius Lænn som poståpner.

Stasjonsbetjeningen hadde i tillegg til jernbanens gjøremål også betjeningen av poståpneriet med Olaf Holter og Gudmund Iversen.

Fra 1927 overtok NSB driften av poståpneriet, inntil Signe Garberg ble tilsatt poståpner, og fortsatte inntil poståpneriet ble lagt ned i 1963.

Mære poståpneri kom i virksomhet på jernbanestasjonen fra 1.7.1917, og med stasjonsekspeditør O.L. Nordgaard som poståpner. Han hadde stillingen til 1927, da NBS overtok ansvaret for driften og fortsatte inntil poståpneriet ble lagt ned i 1969.

Veimo brevhus ble satt i drift fra 15.8.1916 på gården Sem i landpostruten som gikk fra Steinkjer til Sem. Styrer av brevhuset ble skredder Ole Petter Vollan. Brevhuset var kun i drift en kort tid, da det ble lagt ned i 1920.



Norsk grenadersabel fra 1753. Hefte av helstøpt messing.



Norsk perkusjonspistol, modell 1848 med messingbeslag.

Snåsa kommune



Dampbåten «Bonden» fraktet gods, post, folk og dyr på Snåsavatnet 1885-1926.

Snåsa hadde tidlig postforbindelse med omverdenen gjennom Regimentsposten.

Da Regimentsposten ble lagt ned, var det en tilbakegang for postgangen til Snåsa. De som hadde noen korrespondanse måtte selv besørge posten til nærmeste poststed som var Stod.

I 1820 ble det derfor opprettet en fast ordning ved at vernepliktige ble avgitt for å besørge posten fra Klinga til Snaasen. I lønn fikk de 8 Rd. pr. år, og utgiftene ble utlignet på Snaasen tinglag.

Først i 1849 fikk Snåsa ordinær postforbindelse. Da ble det opprettet en bipostrute fra Stod til Snåsa. Som en følge av den nye ruten, ble også Snåsa poståpneri satt i drift. Posten ble båret til

Snåsa fram til 1879. Av de som har posten kan nevnes Bernt J. Bøgset, Bernt Muus, Hans Bruun, Ole Skavlanaune, Peder Semstrøa og Kristian Vinje.

Da den kjørende posten ble satt i gang, var Bernt O. Murbreck første postfører, og han fortsatte fram til 1901.

Terrenget rundt Snåsavatnet er lett kupert. Det var i slutten på 1800-tallet likevel problematisk nok å ferdes til lands, og vannet ble derfor brukt som transportveg. Det ble rodd eller seilt om sommeren og om vinteren gikk transporten over isen.

Med sin størrelse egnet Snåsavannet seg til dampskipstrafikk, og i



En del av personalet ved Snåsa postkontor i 1996, sammen med regionsjef Eivind Stende (nr.2 fra venstre) og postsjef Oddvar Aakvik (lengst til høyre).

1870 ble det gjort forsøk med båten «Diana». Den ble trukket på land ved Steinkjer og kjørt på slede til Snåsavannet. «Diana» var i fart hver sommer fram til 1885, men den fikk ikke innvirkning på posttransporten, og er heller ikke nevnt i våre protokoller.

Høsten 1884 stiftet lokale krefter Snaasens Dampskibssamlag, og et dampskip ble bestilt ved Trondhjems mekaniske verksted. Skipet fikk navnet «Bonden». Det ble levert ferdig ved Snåsavatnet i juni 1885 og straks satt i fart.

Den første tiden var ikke «Bonden» postførende, men i følge våre protokoller førte den fra 15. august 1886 post på strekningen «Stenkjær-Snåsen over Snåsenvandet til poståbnerierne Klingensundet og Snåsen samt til brevsamlingsstederne i Følling og på Øxsnes».

Godtgjørelsen var kr. 8,00 pr. tur med forbindelse to ganger i uken

i sommersesongen. Dette ble senere utvidet til tre ganger i uken. Snaasens Dampskibssamlag fikk også ansvaret for postføringen en gang pr. uke i vinterhalvåret, en ordning som varte fram til 1918.

Ved slutten av hundreåret, ble postgangen utvidet til fire ganger i uken om sommeren, og tre ganger i uken om vinteren. I 1905 var Levangerbanen bygget ferdig til Sunde, og «Bonden» ble en naturlig forlengelse til Snåsa.

«Bonden» hadde på denne tiden fått konkurranse av en annen båt ved navn «St. Olaf». Det viste seg ganske snart at det ikke var plass til to båter, og et samarbeid ble innledet i 1906, noe som førte til daglige turer mellom Sunde og Snaasen.

Postføringen med «Bonden» fortsatte helt fram til høsten 1926, da jernbanen til Snåsa ble åpnet.



Glimt fra Snåsa. Foto: Arne Tørring.

Snaasens poståbneri kom i virksomhet 1.3.1850 med sogneprest I. Rynning som første poståbner. Sognepresten hadde alt fungert som ubetalt poståbner i mer enn tretti år. Han hadde tatt seg av posten på Snåsa siden det igjen ble postforbindelse i faste former.

Da Rynning ble tilsatt som poståbner, fikk han en lønn på 12 Sp. pr. år. I følge en skrivelse fra 14.7.1857 overtok Per. Cappelen L.P. Elster som poståbner. Videre utover i 1800-tallet var det skifte av poståbner temmelig mange ganger. I våre protokoller er notert Fanejunker Broder Lund fra 1.7.1866, og da var antagelig postkontoret på Parnas.

Fra 1.8.1872 var postkontoret på Forberg med kirkesanger Gunerius Larsen som poståbner. Sogneprest Hirsch var poståbner fra 1.4.1879.

Så overtok Sogneprest Alstrup stillingen fra 1.5.1873, og endelig den 1.4.1877 ble postkontoret flyttet til Vinje skole og Butulf Brønstad

ble poståbner. Han fortsatte som poståbner i lokaler på skolen fram til 1909. Skolestyret var lite begeistret for trafikken til postkontoret, og dessuten hadde Viosen blitt bygdas forretningsstrøk.

Poståbneriet ble derfor flyttet til Viosen, og fikk lokaler hos Johanna Mølnvik med Anna Eggen som poståbner.

Hun bygget eget hus i 1926, og poståbneriet ble flyttet dit. Poståbneriet fikk endret skrivemåte til Snåsa i 1929.

Fra 1944 overtok Klara Finsås som poståbner, og i 1953 ble poståbneriet flyttet til huset hennes.

Karen Østvik avløste henne som poståbner i 1973, og hun fortsatte til 1994, da hun ble avløst av Trygve Mokkalhost.



Snåsa med sin fine natur. Foto: Olav Moe.

Jørstad brevhus kom i drift fra 15.11.1921 med Gerhard Jørstad som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri i 1928. Jernbanen var da forlenget fra Sunde til Snåsa, og poståpneri ble satt i drift på Jørstad stasjon, og med jernbanens personale til å ta seg av posten.

Fra 1970 tok Postverket tilbake driften av poståpneriet ved Kristmar Morsen. Han ble etterfulgt av Magne Brekstad i 1980, som ble avløst av Inger Johanne Lund i 1981.

Hun hadde stillingen fram til 1990, da Kari Mediaas overtok og fortsatte til det ble lagt ned 1.5.1996.

Agle brevhus kom i drift fra 15.11.1921 med Tormod Larsen som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1928.

Agle poståpneri kom i virksomhet fra 1.4.1932 da jernbanen var åpnet til Grong. Poståpneriet lå på stasjonen og jernbanens personale tok seg av posten fram til 1952. Da ble handelsmann Elias Armhard Aarehus tilsatt. Poståpneriet ble lagt ned i 1964 da en landpostrute gjorde det overflødig.

Hammer brevhus kom i drift fra 1.4.1910 med Ole G. Hamn som styrer. Brevhuset ble lagt ned i 1927.

Lurudal brevhus kom i drift fra 1.7.1936. De første brevhusstyrerne er ukjent, men i 1941 har vi notert ekspeditrise Petra Almøsvold, som ble avløst av Aagot Wold Jensen i 1947. Hun fortsatte til brevhuset ble lagt ned i 1957.

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.

