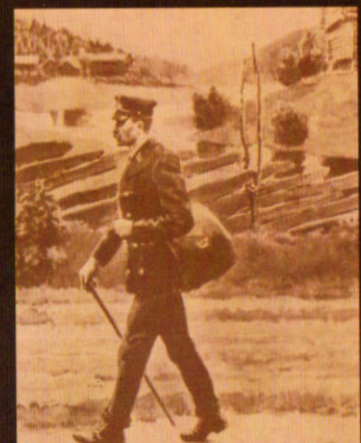




ROSENBERG Grafisk Kommunikasjon AS



Posten 350 år
historisk utvikling i
TRONDHEIM
kommune



Posten i Norge

fyller 350 år!



«Når ein tenker etter, skjønner ein fort at Postverket er eit av underverka på jorda. Postverket er så sjølvstøtt som sol og måne - det ligg stor honnør i slik likesæle. Men eit underverk er det. Det er tilstades verda over, arbeider stilt og presist, er der berre. Millioner av postkassar 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)

Mannibal Sehested

er tillagt æren for å ha fått i stand et organisert Postverk i Norge. Som stattholder og visekonger 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 postveske 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 postveske 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 brevskrivningen.

Post er kommunikasjon. Bilen og flyet ga nye muligheter for hurtig postgang. Bedre veinett, spesielt etter siste krig, førte til flere landpostruter som med sitt servicetilbud ut over bygdene etterhvert gjorde poståpneriene overflødige. Ny teknikk førte til maskinell sortering av postsendingene.

Datateknologi forenklet behandlingen av pengetransaksjonene og gjorde ekspedisjons- og bokføringsrutinene på postkontorene enklere og mer effektive. I 1647 ble det sannsynligvis sendt rundt 1000 brev. I jubileumsåret ligger antallet rundt 2,5 milliarder sendinger. Mens brevet i 1647 brukte nærmere to uker mellom Trondheim og Oslo, er det i dag en selvfølge at det er framme neste dag. I dag er brevporten noen kroner, i 1647 en liten formue. Det finnes i dag raskere kommunikasjon, men ingen som helt kan erstatte det postale nettverket - eller «underverket» som Tarjei Vesaas kaller det.

Postruter og Postveier

I begynnelsen var planen å sette i drift ruter mellom de tre viktigste byene i Norge. Den ene av disse rutene skulle gå fra Kristiania over Dovre-fjell til Trondheim. Forberedelsene ble umiddelbart satt i gang som følge av kongebrevet av 17.1.1647.

Det hastet, for alt skulle være klart til bruk fra mai. Det er grunn til å tro at det lyktes å anta postbønder til den tid, da forpakteren fikk utbetalt sin godtgjørelse for overtakelsen av Postverket. Det var slett ingen lett oppgave å få i gang en etter forholdene hurtig og regelmessig postforbindelse. Økonomien var elendig etter krigene, men den verste hindringen var likevel folks manglende forståelse for å bringe fram en skrepp med noen få brev.

Selv om det var laget en portotakst som viste at det kostet 10 skilling for et brev fra Christiania til Trondheim, var ikke postens avgangsdager fra byene nevnt. Posten skulle føres med ridende bud, men fram til 1653 ble den befordret gående.

Det året ble det også fastsatt at Trondheimsruten skulle gå fra Kristiania hver lørdag middag. Befordringstiden ble likevel ikke nevnt, og heller ikke avgangen fra Trondheim.

Først i 1665 nevnes det at posten skulle gå fra Trondheim hver onsdag. Dette ble endret til lørdags ettermiddag kl. 1800 i 1694. Det ble etter hvert behov for å knytte Nordvestlandet til postnettet i landet.

I 1655 ble det gjort forsøk på å få i gang en post-rute fra Trondheim til Molde. 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 dersom ruten skulle gjenopptas.

Det gikk ennå ti år før noe ble gjort. I 1686 vedtok man en ukentlig postavgang fra Trondheim. At heller ikke den fungerte, viser en forordning i 1694, hvor avgangen tirsdag middag ble inn-skjerpet. Posten gikk hver 2. eller 3. uke fram til 1759, da regulær ukentlig postgang omsider kom i gang.



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

Noen organisert postgang nord for Trondheim, kom ikke i gang før forbindelsen Kristiania-Trondheim ble satt i drift. Det ble først i 1663 gjort et forsøk på å utvide postforbindelsen til den nordlige delen av landet.

Posten skulle føres gjennom Trøndelagsfylkene til Nordlandene og Finnmarken.

Finansieringen var basert på støtte fra de mest formuende i form av et pund fisk, gradert nedover til 8 mærker fisk. Postføringen skulle ikke påføre allmuen eller Kronen økte utgifter. Det viste seg snart at allmuen ikke var villig til å finansiere ordningen, og den førte ikke fram.

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.

Staten overtar Postverket

I begynnelsen var posten på private hender. Stattholderen i Norge, Hannibal Sehested, overdro rettighetene som et privilegium på 20 år, først til Henrik Morian, senere til Gabriel Marcelio og Albert Gyldensparre. Morian døde året etter at han mottok privilegiet.

Marcelio tok sitt liv i kjærlighetssorg og Gyldensparre trakk seg. Postverket ble da 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 middel-mådig postgang. Ordningen med fritak fra militæret, skyssplikt og veiarbeid, falt bort da postbøndene fikk betaling for transporten i 1759.

I 1804 ble det forbedringer i forbindelsen mellom Trondheim og Kristiania med 2 ganger ukentlig post. Postmesteren i Trondheim foreslo å opprette flere poståpnerier, bl.a. på Melhus. 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. Året etter ble det bestemt at posten i Romsdalsruten også skulle gå to ganger i uken.

Da den militære postføringen «Regimentsposten» opphørte ved årsskiftet 1804/1805, ble den offentlige postgangen nordover 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 postekspediter på Skage gård i Namdalen.

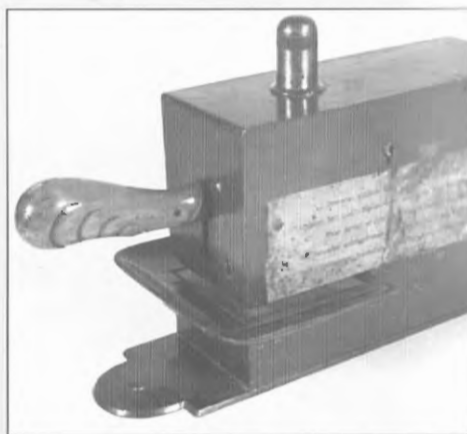
Den største og viktigste postmengden var på strekningen

Trondheim-Namdalen, og ansvaret var for stort til å pålegges en poståpner. Det ble derfor bestemt at det skulle opprettes 8 poståpnerier på strekningen Trondheim-Bindalen. Postføringen mellom Trondheim og Bindalen 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.

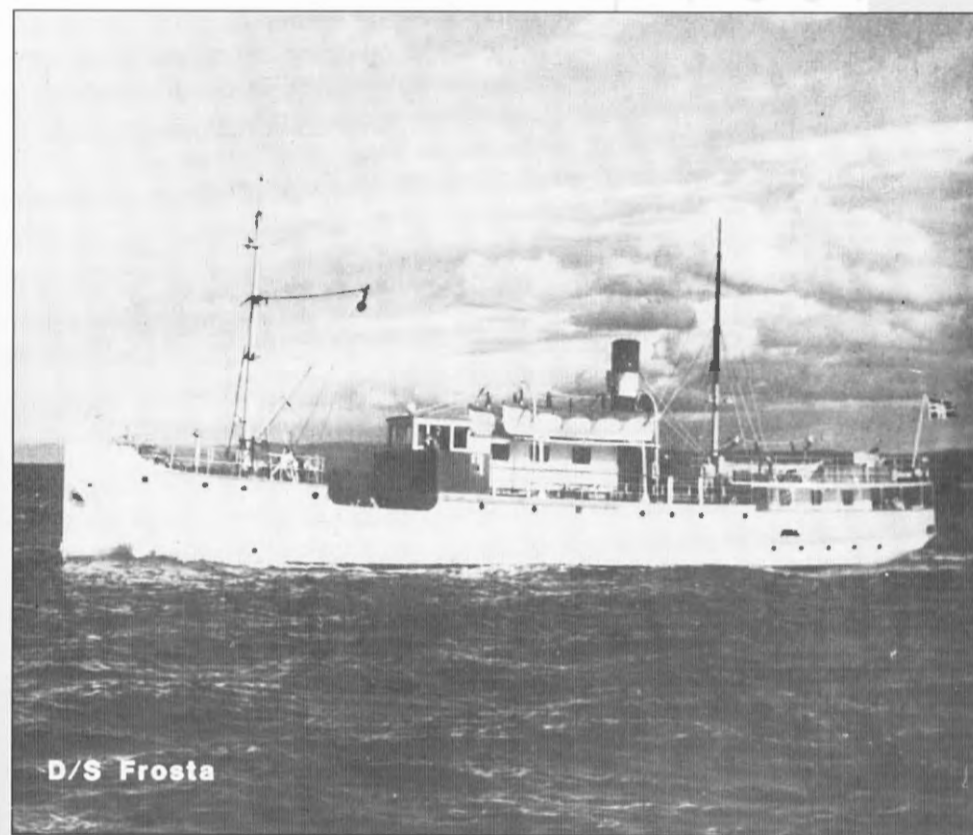
Etter sterk pågang fra Østerdalens fogderi, ble det bestemt at det fra høsten 1820 skulle gå en postrute fra Kristiania via Østerdalen og Røros, til Trondheim. Fra da av ble posten sendt vekselvis over Østerdalen og Gudbrandsdalen.

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.



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

Dampbåtene fører Post



D/S Frosta trafikkerte på indre Trondheimsfjord.

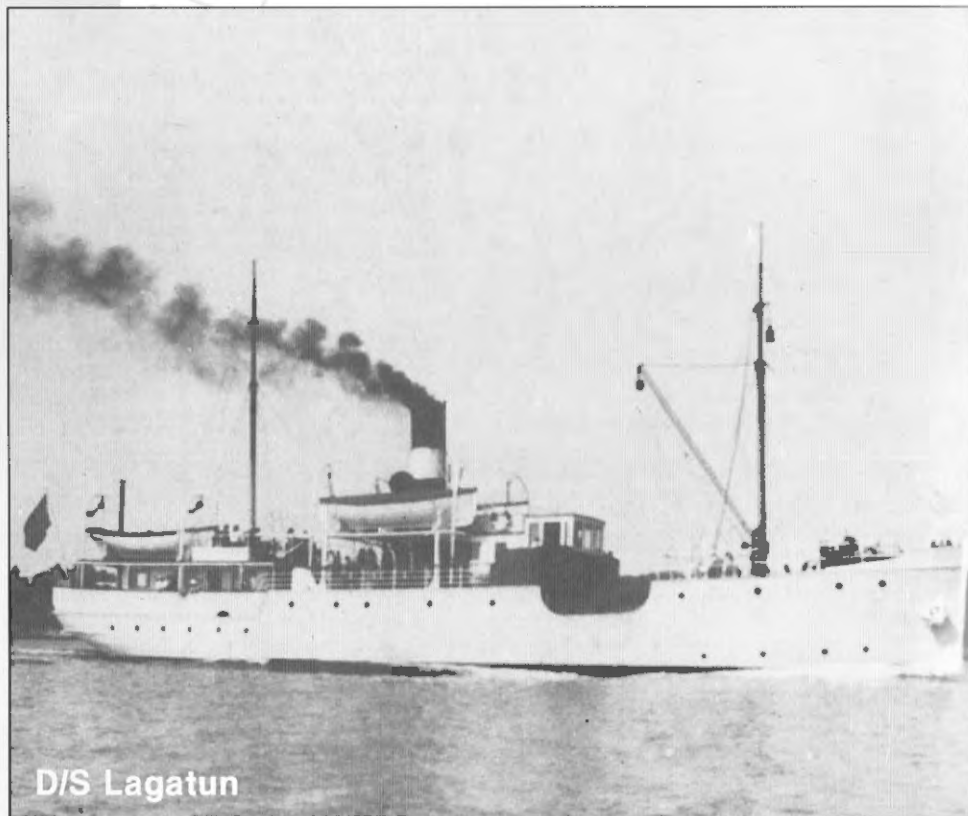
En ny transportvei begynte etter hvert å ta form da dampskipene kom i bruk. Folk på Trøndelagskysten og langs Trondheimsfjorden fikk oppleve dette i 1837, da et engelsk røykspyende dampskip passerte på vei til reparasjon i Trondheim.

Mens det lå i Trondheim, ble det leid for en lysttur til Steinkjer. Alt året etter åpnet Statens dampskip, «Prinds Gustav», en rute nordover langs kysten kalt «Nordlandsruten».

Ut over i 1840-årene gikk statsdampskipene turer innover fjorden til bl.a. Levangermartnan, uten at disse turene fikk noen betydning for postgangen.

Først da en huslærer hos prosten på Frosta tok initiativet til å danne et aksjeselskap for å kjøpe et dampskip, ble det lagt planer for trafikk på Trondheimsfjorden. Selskapet fikk sjøsatt «Nidelven» i 1850. Den ble satt inn i fart på strekningen Trondheim-Levanger-Steinkjer.

Det viste seg snart at skipet ikke var egnet til lokalfart, og det ble tatt ut, for senere å komme tilbake i fart på kysten opp til Tromsø. Byggmester Gustav Olsen kjøpte en liten allsidig båt i 1856. Den het egentlig «Martelleo» men gikk under navnet «Kløn» på grunn av



D/S «Lagatun» trafikkerte på indre Trondheimsfjord.

sine manøvreringsegenskaper. Den gikk delvis i fart på Orkdalsfjorden.

Innherreds Dampskibsselskab ble stiftet i 1856, og to år senere kom Steinkjer Dampskibsselskab. Begge selskapene satte i gang ruter fra Trondheim til Innherred, men trafikken var for liten, slik at de i stedet måtte prøve å finne nye ruter i Ut-Trøndelag og til Namsos for sine skip.

Namsos Dampskibsselskap ble stiftet i 1867 og tok i bruk egne skip til Trondheim. Det Ørkedalske Dampskipssamlag kom i gang i 1873 og Hevne Dampskipsselskab i 1886. Trondheim ble etter hvert et sentrum for mange selskaper med skip i rute til de forskjellige delene av Trondheimsfjorden, langs kysten og øyene utenfor. Etter hvert som rutene ble stabile og regelmess-

ige, fikk båtene postekspeditører ombord for å ta seg av posten underveis.

Den første postekspedisjonen kom i gang på skipene til Innherred i 1889. Flere postekspedisjoner ble satt i gang fram til 1908. Da var jernbanen kommet som en konkurrent til dampbåtene, og senere fulgte rutebilene som en følge av bedre veier. Postekspedisjonene på Orkdalsfjorden og til Innherred, var de første som ble overflødige, og de ble lagt ned alt i 1922 og 1925.

De øvrige ekspedisjonene gikk til utkantene, hvor det tok lenger tid før ferjer, bruer og nye veier førte transporten over til landeveien. De siste postekspedisjonene ble lagt ned i midten av 1960-årene.

Raskere Postgang med Jernbanen



Siste postutveksling med tog 452 Bodø-Trondheim i 1969.

Det største framskrittet i postføringen mellom Kristiania og Trondheim kom med jernbanen.

Fra Trondheim ble det satt i gang arbeid i retning Støren, og alt i 1864 ble strekningen åpnet for trafikk. I mai 1869 ble postgangen utvidet til 6 ganger i uken.

På strekningen Hamar-Støren over Røros, ble det satt i gang arbeid. 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 Mjøsen strand og kysten ved Tronhjemsfjorden».

I 1880 var skinnegangen ferdig på hele strekningen Trondheim-Kristiania. Transporttiden ble med ett redusert til ca 20 timer. Arbeidet med å utvide jernbanenettet fortsatte, og i 1896 ble strekningen Hamar-Dombås åpnet for trafikk. Noe lenger tid tok det over Dovre, da denne strekningen først ble åpnet i september 1921.



Oddbjørn Storø, Johan Iversen og Torbjørn Eriksen på Dovrebanens dagtog.

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 tatt i bruk.

Arbeidet med å føre skinnene videre fortsatte, og i 1902 var strekningen Hell-Levanger ferdig. Anleggsarbeidet gikk videre, og i 1905 ble banen åpnet fram til Sunnan. Det tok lang tid fra jernbanen kom til Sunnan før den videre utbygging-

en fortsatte. Først i 1926 ble strekningen til Snåsa åpnet, og i 1929 ble banen ført fram til Grong, for i 1940 å bli forlenget til Mosjøen.

Etter hvert som jernbanestrekningene ble åpnet for trafikk, fulgte posten etter. Det ble satt i gang postekspedisjoner til å sortere og pakke posten underveis. Postekspedisjonene var en viktig del av transportopplegget fram til våre dager, og den siste ble lagt ned så sent som i 1988.

Ansvarlig redaktør: Jon Bakken
Stoff fra Trondheim: Petter Haugen
Olaf Schölberg
Posten på vinger: Petter Haugen
Hurtigruten: Karl E. Hagen
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
Posten på kystens riksvei.

Trondheim kommune



Trondheim postkontor.

Throndhjem postkontor begynte sin virksomhet da postruten med Kristiania kom i gang. Forpakteren fikk utbetalt sin godtgjørelse i følge avtalen om at alt skulle være i orden til 1. mai 1647, men det er tvilsomt om det var noe som kunne betegnes som et postkontor så tidlig.

Enkelte kilder hevder at det først kom i gang i 1652. Navnet ble skrevet Thrunhiemb og på flere andre måter i 1663, men Throndhjem ble etter hvert det vanlige.

Den første postmesteren var antagelig Daniel Thagesen, som hadde postkontoret i sin private bolig. Gården hans lå på østsiden av Krambu-

gata, som hus nr. 2, nord for Nedre Almenning (Olav Trygvassonsgt). Adressen i dag er Krambugt. 7, og er en del av Kulturhuset/Olavskvartalet.

Thagesen ble avløst av kjøpmann Caspar Wildhagen i 1669, og postkontoret flyttet til hjemmet hans. Han hadde kjøpt en eiendom kalt «Rolf Isenkremmers gård» i 1668, som lå i det sørøstre hjørnet av Krambugaten og Øvre Almenning. I dag er dette det nordøstre hjørnet i Bibliotekbygget.

På den tiden var flere av postmestrene vinhandlere, og i følge Wildhagen hadde postmestrene i byen,



Postbiler på gårdrsplassen til Trondheim postkontor i 1932.

«altid holdt fri Skjænk af alle slags Vin og Drik, som dennem har løstet».

Vinhandlerne var lese- og skrivekyndige. De kunne også føre regnskap, og ble derfor tilsatt i postmesterstillinger.

Stillingen som postmester gikk i arv til sønnen Lorentz Caspersen Wildhagen, som ble tilsatt i 1685. Han overtok farens gård, og postkontoret ble på samme sted til kjøpmann Herman Treschow ble ny postmester, tilsatt i 1688. Han fikk stillingen som en følge av at han giftet seg med enken etter den forrige postmesteren. Han hadde en gård i nåværende Olav Trygvassonsgate 17, der bl.a. Kværnø Sko ligger i dag.

Byfogd Jens Hanibalsen Hammer fulgte deretter i stillingen som postmester fra 1720. Han ble etterfulgt av Peder Jensen Møenboe i

1738. Han var mye syk, og hadde dårlig økonomi. Det gikk derfor galt med hans regnskaper, og han ble suspendert på grunn av misligheter i 1748. Prokurator Jens Schancke ble konstituert i stillingen samme år for å rydde opp i forholdene. Selv om han var meget dyktig, fikk han ikke stillingen som postmester.

I stedet ble han utnevnt til postkontrollør. Han omorganiserte postskyssen slik at bøndene fikk betaling for skyssen.

Langs postrutene tilsatte han poståpnere på de viktigste stedene.

Mandrup Funch Alstrup ble neste postmester fra 1749. Ved tilsettingen ble han pålagt å betale P.J. Møenboes gjeld på 1000 Rd. og gi Møenboe en årlig pensjon på 50 Rd. Han ble derfor også sittende i trange kår. Han hadde en eiendom der hotell D'Angleterre lå til etter siste krig (Nordregt 19).



Bilde fra sorteringsrommet for inn- og utgående pakkepost ved Trondheim postkontor i 1951.

I dag ligger en del av Idungården på denne tomten. Sønnen hans, Cancelliråd Hans Jacob Barchmann Alstrup, tok over i 1778.

Han måtte overta en del av farens gjeld, og ble pålagt å underholde faren sin. Han kom derfor i økonomiske vanskeligheter. Brev med penger begynte å forsvinne fra kontoret hans. Det viste seg at hans kone hadde stjålet brevene i hans fravær. Hun ble dømt til å erstatte 3062 Rd. og «arbeide i nærmeste Tugthus i tvende Aar».

Alstrup fikk avskjed i 1787, og ekteparet flyktet til Sverige for å unngå straffen. Han hadde bodd i Kongensgt. 16, senere kalt «Bikuben», hvor han hadde lokaler til postkontoret.

Fordi han var med på oppklaringen av underslaget til den forrige postmesteren, ble politimester Hans C. Klingenberg konstituert i stillingen. Han bodde i samme hus som tidligere postmester Treschow i Olav Trygvassonsgt 17, og det er

grunn til å tro at han hadde postkontoret der. Vi har fått opplyst at selv om han var politimester, hadde han ikke kontor i Rådstuen, som lå i det gamle Rådhuset. Han har derfor neppe hatt lokaler til postkontoret der.

Klingenberg hadde stillingen fram til 1790, da tidligere fogd i Finnmark, Johan Henrik Lorentsen, ble tilsatt. Han hadde postkontoret hjemme hos seg selv i sin eiendom på hjørnet av Thomas Angellsgate og Søndregate, hvor restaurant «Egon» holder hus i dag.

Han overlot stillingen til ekspressfører Niels Griis Alstrup i 1798. Han hadde vært postfører mellom Kongsberg og København, og var sønn av tidligere postmester Mandrup Alstrup. Eiendommen hvor han hadde postkontoret, lå på hjørnet av daværende Skomagerveita, også kalt Casperveita, der som Søndregate 14 står i dag. Også han hadde problemer



Trondheim postkontor i oktober 1945.

med økonomien, og ble suspendert i 1829 på grunn av en kassebank på 10.000 Rd.

Vicekonsul Gabriel Jochumsen Lund ble ny postmester fra 1830. I hans tid holdt postkontoret til i Schreiners gård ved Lilletorvet. Gården ble kalt «Helkandgården», og var egentlig to gårder med hage som strakte seg fra Bredegade (Apotekerveita) og ned til elva. Postkontoret holdt til i den østlige gården som lå der Trygdekontoret holder til i dag.

I noen år etter siste krig hadde forresten postkontoret pakkeutleveringen sin på dette stedet, i den såkalte «Ølhallen». Postmester Peter Bentzen ble tilsatt i 1833, og han holdt muligens til i de samme lokalene som Lund de første årene. I 1835 kjøpte han en eiendom på Torvet, og flyttet postkontoret dit. Eiendommen var den samme som postmester Hans J. B. Alstrup hadde, og som

senere gikk under navnet «Bikuben». Navnet fikk den etter en avholdskafe som hadde lokaler der en tid. Bygningen ble revet i 1960 for å gi plass til Uni Storebrands bygg i Kongensgate 16.

Carl Ferdinand Treu Budde overtok stillingen i 1847. Etter det vi kjenner til hadde også han postkontorlokaler i «Bikuben».

Navnet Trondhjem kom i bruk etter hvert, og i 1848 fikk postkontoret sitt første stempel med dette navnet. Cand jur. Christian Fredrik Ræder Scheel ble konstituert i stillingen som postmester i 1859, og hadde lokaler i «Bikuben», som sine to forgjengere.

Postkontoret var i «Bikuben» fram til 1860. Lokalene besto av to værelser og et sidekammer med inngang fra den smale gaten mellom torvet og Sommerveita. Aviser og brev ble utlevert gjennom en luke i døren ut til veita, men folk fikk komme inn for å kvittere eller få kvittering-



Budavdelingen ved Trondheim postkontor i 1932.

gjennom en luke i døren ut til veita, men folk fikk komme inn for å kvittere eller få kvitteringer for postsendinger. I «Trondhjems Adresse-

contours Efterretninger» kom det fram en klage den 22.11.1849 over forholdene for publikum, og over at det ikke var noen belysning i veita:

Velsignede Postmester Budde!

Jeg fast er på Vei til at tude:
Min Næse jeg bærer i Klude,
Med Knærnes Skall er det ude.
En Kuffert, ei blød som en Pude,
Nei spids som et Horn på de Stude,
Mig stodte i Sænk, da min Skude
Løb ind, hvor Oeconomus Gude
Og hvermand jo stikker sin Snude
Igjenom den hølzerne Rude
Naar Aabningssterminen er ude,
Som løser Avisernes Knude

Nu i blødeste Trochæer
(Seer De, Far, jeg intet Fæ er!)
Bøier jeg «mit hjertes Knær»
Beder Dem i Navn av Tæer
Og af Næser og af Knær
Og af alt, hva ei i Læ er
På vor Krop, men fast som Ræer
Udsat for de Værste Væer:
Lampe tænd paa dette Skagen
Stor just er ikke Umagen,-
Billig Blanktran fåes hos Hagen

(«Den hølzerne Rude» er gluggen som posten ble utlevert gjennom)



Trondheimspostbud hos fotografen. Ca 1900-1909. Mannen i midten på bildet er Ole Fisknæs, den første formannen i Trondhjems Postbudforening.

Da pakkepostekspeditør Johannes Musæus Nissen ble tilsatt i 1860, flyttet han en tid postkontoret til «Møllergården», som lå der Gjensidigegården ligger i dag, i Nordregate 12.

Postkontoret ble flyttet til «Børsen» i 1863, som er Televerkets bygning på hjørnet av Kongensgate og Nordregate.

Så sent som i 1877, het det om postkontoret at det ikke var større enn en dagligstue. Her foregikk all postekspedisjon til en befolkning på ca. 30.000 mennesker. En del utvidelser ble nok gjort etter hvert, bl.a. i 1898, da bancoavdelingen, arkivet og lageret flyttet til andre lokaler. Det ga mer plass til brevpostavdelingen, budrommet og pakningsrommet.

Personalet den gang bestod av 41 personer, derav 18 postbud. Postkontoret ble i denne bygningen til Postverkets eget bygg i Dronningens gate 10 stod ferdig i 1911. Navnet ble

endret fra Throndhjem til Trondhjem i 1893. Postfullmektig Otto Christan Foss ble konstituert i stillingen samme år, før Buerauchef Vilhelm Fredrik Jensen ble tilsatt senere på året. Han arbeidet utrettelig for å skaffe bedre lokaler, og foreslo bl.a. at det skulle bygges nytt postkontor i Stiftsgårdshaven, som aldri var i bruk.

Endelig kjøpte Postverket Dronningensgt. 10 i 1906, hvor det var en gammel tregård som kunne rives og erstattes med en stor murbygning. Arkitekt Karl Norum ble engasjert til å tegne det nye postbygget i 1907.

Det gamle huset ble revet vinteren 1909, og det nye bygget stod klart til bruk i 1911. Jensen ble etterfulgt av Karl Peter Bryn i 1912. Han hadde vært byråsjef i Poststyret. Han organiserte poststatistikken og representerte Norge ved forhandlinger med andre land.

Fra 1924 var Alfred Denstad midlertidig tilsatt, inntil Harald Wessel Sinding Støren ble tilsatt i



Garderobe og spiserom ved Trondheim postkontor i 1951.



Fra pakkerommet ved Trondheim postkontor i 1932.

1925. Byen endret navn til Nidaros i en periode fra 1930 til 1931, og det gjorde også postkontoret.

Etter denne perioden ble navnet Trondheim tatt i bruk. Støren ble avsatt av okkupasjonsmakten i 1942, men gjeninntrådte i 1945. I hans tid ble flere underpostkontor satt i drift og landposttjenesten utvidet med ruter til «avsidessliggende strøk».

Da Støren ble avsatt, overtok Lars Haave i en periode, til Jon Rian ble tilsatt midlertidig til Støren kom tilbake i 1945. Jon Rian fungerte under ledighet fra 1946, til Ole Johan Zakariassen ble tilsatt i 1947. Han ble tilsatt som distriktsjef i 6. postdistrikt i 1952, og

Ole Birger Grehstad tok over postmesterstillingen. Han ble avløst av Olaf Georg Nergård i 1967, som igjen ble etterfulgt av Ivar Hundvin i 1979.

Da 6. postdistrikt ble lagt ned, ble distriktsdirektør Carl Kirkeby ny postsjef i Trondheim i 1992. Han overlot stillingen til Eivind Stende i 1994.



Interiør fra den nye spisesessa ved Trondheim postkontor i 1955.

Bynasset poståpneri kom i virksomhet fra 15.8.1859. Navnet ble endret til Spongdal i 1930. Lensmann K. Haugan ble første poståpner med lokaler på gården Mula.

I den tiden ble vanligvis posten utdelt på kirkebakken etter gudstjenesten. Haugan ble etterfulgt av Karen Haugan i 1897, og av gårdbruker John Sivertsen Lykke i 1903.

Poståpneriet ble da flyttet til gården Mule-Myran. Karen Finserås tok over i 1939, og ble etterfulgt av Aasta Marien Finserås i 1965. Borghild Fines var vikar fra 1987, til Kitty Ellinor Arnesen ble tilsatt i 1989. Fra 1994 har Eva Vikan styrt postkontoret, som siden 1977 har hatt lokaler i Byneset Samvirkelag.

Heimdal poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1883 på jernbanestasjonen. Jernbanens personale hadde ansvaret for driften og vi nevner stasjonsmester R. Søberg, stasjonsbetjent Gylland fra 1890, og stasjonsmester D.A. Sæther senere samme år. Han ble avløst av kontorist Axel Torp i 1897, før stasjonsmester H.A. Hansen tok over i slutten av året.

Han ble etterfulgt av stasjonsmester M. Moe i 1909. Han fikk lov til å flytte postkontoret til Kjelsens Kafe «Gjestestova» i 1925.

NSB tok over ansvaret for driften av poståpneriet fra 1933, og det ble flyttet tilbake til stasjonen. Martin Oksvoll ble tilsatt poståpner i 1942, og poståpneriet ble flyttet til samme bygg som Pettersen's kafe i Søbstadvegen, før det ble flyttet til poståpnerens bolig i J.O. Ståvsveg 4 i 1951.

Nye lokaler i Leinstrand Sparebanks bygg i Heimdalsvegen 7, ble tatt i bruk i 1964. Vikarer styrte midlertidig postkontoret en periode i 1976, før Jan Petter Sveen ble tilsatt i 1977. Han ble avløst av Tove Kjenstad i 1993, og postkontoret ble flyttet til lokaler i Prix-bygget i Heimdalsvegen samme år.

Ranem poståpneri kom i virksomhet fra den 1.10.1885 med skolelærer M. Nicholaisen som poståpner og med lokaler i boligen hans. Navnet ble skrevet Ranheim fra 1906. Handelsmann Johan Rian tok over i 1908 med lokaler i hans forretning i «Halvspannet» i Ranheimsveien 190. Han ble etterfulgt av sønnen Jens Michael Rian i 1937.

Poståpneriet flyttet til nåværende lokaler i Ranheimsveien 165 i 1968, og Kristian Riktor Johansen ble styrer fra 1970. Siden 1972 har Gerd Mary Reinåsdal styrt postkontoret.

Bodsberg poståpneri kom i virksomhet fra 1.7.1886 med lærer O. Haugen som poståpner. Navnet ble skrevet Bosberg fra 1894. Poståpneriet lå på gården Langørgen i Byneset herred. Det ble flyttet til Bodsberg Meieri på vegen over Tømmerdalen til Trondheim i 1889. På grunn av klager over beliggenheten, ble det flyttet til gården Bodsbergaunet i 1890 da gårdbruker A.L. Bodsberg ble poståpner. Han ble etterfulgt av Sigrin Andersdatter Bodsberg i 1903, og av Anne Bodsberg i 1928. Ny poståpner under ledighet i stillingen, ble Anders O. Braa, før Karen Berg ble tilsatt i 1960. Poståpneriet flyttet da til Nordbygdens Samvirkelags bygning på Rye.

Siden 1977 har postkontoret hatt lokaler i bygningen til Prix. Karen Berg ble etterfulgt av Berit Klemetsaune i 1986, og Jorun Strøm har styrt postkontoret siden 1992.

Bratsberg i Strinden poståpneri kom i drift fra den 1.7.1892 i ruten mellom Trondhjem og Klæbu. Navnet ble skrevet Bratsberg i Strinda fra 1921, og Bratsberg fra 1964.

Poståpneriet lå på gården Bratsberg Øvre med gårdbruker Mons Jyssum som poståpner. Han ble avløst av gårdbruker Elling S. Viken i 1893. Elling Fond tok over stillingen i 1907. Han flyttet poståpneriet til Bratsberg Vestre. Han ble etterfulgt av Sigurd Fonn i 1931, og av Sigrid Husby i 1935. Poståpneriet ble da flyttet til Brurok skole.

Lærer Erling O. Høglo ble tilsatt i stillingen i 1937. Gudrun Høglo styrte poståpneriet midlertidig fra 1946, og senere var H. Husby vikar, til Johannes Wigum ble tilsatt senere samme år. Poståpneriet ble flyttet til Bratsberg Landhandel i 1950, samtidig som Klara Sofie Lonmo ble poståpner. Hun overlot stillingen til Liv Astrid Dragsten Moe i 1978. Siden 1980 har postkontoret hatt lokaler i Bratsberg Dagligvareforretning.

Bergs Meieri brevhus kom i drift fra 1.5.1895 med meieribestyrer Kr. Forfang som styrer. Han ble avløst av meieribestyrer I.M. Scheffloe i 1896 og senere av J.H. Tiller og D.J. Kvidal. Handelsbestyrer Bjarne Thorsen tok over i 1952, og ble etterfulgt av Andreas Engløkk, Nils Torsmyr og John H. Tiller fra 1965.

Navnet ble endret til Åbygda i 1933. Brevhuset hadde lokaler i Bergs Meieri, som senere ble kjøpt av Byneset Samvirkelag som hadde en filial der. Brevhuset ble lagt ned i 1971.

Leangen i Strinden poståpneri kom i virksomhet fra den 1.4.1896. Navnet ble skrevet Leangen i Strinda fra 1921, og Leangen fra 1964. Poståpneriet lå på jernbanestasjonen, og første poståpner ble stasjonsekspeditor S. Moxnes, som ble avløst av stasjonsmester J.A. Nordseth i 1915. Fra 1927 tok NSB over ansvaret av driften av postkontoret fram til Erling Kuvåssæther ble tilsatt som poståpner i 1974. Han ble avløst av Lisbeth Smedberg Ertzaas i 1979 og Oddvar Asbjørn Johansen i 1981. Ove Kolstein Mjones ble tilsatt i 1983. Postkontoret ble flyttet fra Jernbanestasjonen til KBS-bygget i Thonning Owesensgt. 29 i 1974.

Trondhjem Ø postkontor kom i virksomhet fra den 2.10.1899 som byens første underpostkontor. Navnet ble endret til Nidaros Ø i 1930, og til Trondheim Ø fra 1931. Fra 1938 ble det skrevet Trondheim-Lademoen, og fra 1958 ble til Lademoen.

Rolf Pedersen Skaugvold er notert som første styrer, og han ble avløst av Erling Gudmundsen i 1900 og Bernhard Krogh i 1916.

I en periode fram til 1955, var styrerne tilsatt ved Trondheim postkontor, og det er derfor vanskelig å få klarlagt hvem som til enhver tid styrte postkontoret.

Arne Magnus Rostad ble tilsatt i 1955 og etterfulgt av Øivind Trengereid i 1976 og av Aksel Hundal i 1977.

Ivar Johnsen ble tilsatt i 1989, og fra 1994 har Elsa Jacobsen styrt postkontoret. Postkontoret lå i begynnelsen i Innherredsveien 31. I 1917 ble det flyttet til Innherredsveien 52, og fra 1975 har det holdt til i Innherredsveien 59B.

Jonsvandet Meieri brevhus kom i drift fra den 1.4.1900 på Fredrikkested og med gårdbruker Ellef Solem som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri under navnet Jonsvandet poståpneri og med Solem som poståpner i 1908. Navnet ble skrevet Jonsvatnet fra 1921. Ny poståpner ble Eilif Solem i 1929. Han ble midlertidig avløst av Sverre Angen i 1949. Da Angen ble tilsatt som poståpner i 1949, flyttet han poståpneriet til sin forretning i Oshakken/Meieribakken. I en pe-

riode fra 1951 ble poståpneriet styrt av vikarer, før Ole Volla Døsvik ble tilsatt i 1956.

Fra 1989 og fram til det ble lagt ned i 1993, holdt postkontoret til i en brakke i Sæterbakken. Randi Aftret styrte postkontoret fra 1989 og til det ble lagt ned.

Nidarvold poståpneri kom i virksomhet fra den 1.4.1905. Navnet ble skrevet Nidarvoll fra 1921. Første poståpner ble lærer J. Evensen med lokaler i lærerens bolig på Nidarvoll skole. Han ble etterfulgt av Edvard O. Evensen i 1907 og førstelærer O. Tilseth i 1911. Da Tilseth sluttet som lærer i 1927, kjøpte han eiendommen Sundland Vestre og flyttet poståpneriet dit. Kjerstine Tilseth tok over i 1930, og ble midlertidig etterfulgt av Ingvar Dahl i 1932.

Fra 1935 hadde poståpneriet lokaler i «Hjemmet», som lå ved den gamle veien til Leirfossen. Det holdt til i 1. etasje i begynnelsen. Senere ble det lokaler i kjelleretasjen, før det flyttet til et nytt mindre bygg på samme eiendom i 1950.

Einar Engen overtok som poststyrer i 1943. Han ble etterfulgt av Birger Paulsen i 1968, og postkontoret flyttet til et forretningsbygg som ligger i Bratsbergvegen 30 A. Fra 1973 styrte Peder Krogstad postkontoret til det ble lagt ned i 1991. Postkontoret holdt til i Prixbygget i Klæbuvegen 212 fra 1984.

Selsbaks stasjon poståpneri kom i virksomhet fra den 1.4.1907 med stasjonsekspeditor Hj. Hansen som poståpner, og med lokaler på jernbanestasjonen. Navnet ble skrevet Selsbakk stasjon fra 1921 og Selsbakk fra 1965.

Fra 1941 overtok NSB ansvaret for driften av poståpneriet, fram til Erling Fossmo ble tilsatt som poståpner i 1966. Poståpneriet ble flyttet til Gammel-Lina 31 i 1974. Oddvar Asbjørn Johansen styrte postkontoret fra 1975. Fra 1979 fortsatte Marit Graabek fram til det ble lagt ned i 1996.

Charlottenlund i Strinden poståpneri kom i virksomhet fra den 1.5.1907. Navnet ble skrevet Charlottenlund i Strinda fra 1921 og Charlottenlund fra 1964. Poståpneriet lå på jernbanestasjonen med ekspeditri- se Borghild Pedersen som poståpner. Hun ble avløst av stasjonsmester N. Ruud i 1915. Fra 1930 tok NSB over ansvaret for driften av post-

åpneriet, fram til Odd Byrge Kofoed ble tilsatt i 1966. Han ble etterfulgt av Karin Skorstad i 1971 og Asbjørn Egil Adserø i 1977.

I 1979 ble Atle Åsnes ny styrer. Han overlot stillingen til Aud Kirsten Olsen i 1980.

Birgith Pettersen styrte postkontoret fra 1983 til det ble lagt ned i 1991. Ved nedleggelsen av postkontoret kom Charlottenlund postfilial i drift i de samme lokalene i Lykkestien 1 fram til 1993.

Veiskillet brevhus kom i drift fra den 1.12.1907 i telefonsentralen i 2. etasje i forsamlingshuset «Veiskillet», og med telefonstyrer Anne Rønning som styrer. Hun ble avløst av lærer Jacob Moxnes i 1910, og brevhuset flyttet da til 2. etasje i gammelbygget på Åsvang skole. Kirketjener Anton Aune overtok stillingen i 1912, og brevhuset ble flyttet til Kirkstua ved Moholt kirke.

Brevhuset endret status til poståpneri med Aune som poståpner i 1914. Poståpneriet ble flyttet til Fokkstua i 1920, en bygning som lå der Strinda Samvirkelags bygning ligger i dag. Der hadde poståpneren plass på kjøkkenet. Signe Heggdal ble ny poståpner i 1940, og poståpneriet flyttet til Åsvang skole og fikk tilhold på kjøkkenet eller gangen i 2. etasje til lærer Heggdal.

Det ble flyttet tilbake til Fokkstua i 1942, og fra 1944 hadde det tilhold i forskjellige hus tilhørende Strinda Samvirkelag, og med handelsbestyrer Alf Rønning som poståpner. Han ble etterfulgt av Einar Sivertsen i 1956 og Ragnhild Jørgine Jensen i 1958.

Astrid Nervik tok midlertidig over i 1959, og overlot stillingen til Oddmund Byrge Kofoed i 1961. Han ble etterfulgt av Peder Krogstad i 1966 og Hjørdis Gustafson fra 1973. Jon Martin Døsvik har styrt postkontoret fra 1991. Det har siden 1995 hatt lokaler i Moholt Storsenter.

Nynan poståpneri kom i drift fra den 1.4.1909 på jernbanestasjonen og med stasjonsekspeditør Ole Larsen Hval som poståpner. NSB tok over ansvaret for driften fra 1933 til poståpneriet ble lagt ned i 1959.

Moe brevhus kom i drift fra den 20.8.1909 med meierske Anna Vidvang som styrer, og med lokaler i Mo meieri som lå like ved

Leinstrand Aldersheim. Navnet ble senere skrevet Mo, og endret til Bussleinan fra 1934. Meieribestyrer Johan Lundgård tok over stillingen i 1925, og ble etterfulgt av meierske Oline Klæt i 1931.

Bestyrerinne Elinora Hammer ble tilsatt i 1944, og brevhuset flyttet da til Leinstrand Aldersheim. Hun ble etterfulgt av Margaret Gustafson i 1962 og Gyda Amalie Bottnan i 1965. Brevhuset ble lagt ned i 1973.

Esp brevhus kom i drift den 20.8.1909 med meieribestyrer Henrik Nøvik som styrer. Han ble etterfulgt av handelsmann Sigurd Havdal i 1928 og Hermann Segtnan i 1949. Navnet ble endret til Klett i 1934 og Kammen i 1944. Brevhuset endret status til poståpneri under navnet Klett i 1956, som ble til Leinstrand med Jenny Segtnan som poståpner i 1966. Hun ble avløst av Torstein Gustad i 1984. Brevhuset holdt i begynnelsen til i Esp Meieri.

I 1928 ble det flyttet til forretningen til Havdal. Da Segtnan overtok, ble det flyttet til forretningen hans. Siden 1956 har det holdt til i Klettveien 9.

Trondhjem V postkontor kom i virksomhet fra den 19.9.1913. Navnet ble endret til Nidaros V i 1930, og til Trondheim V fra 1931. Fra 1938 ble navnet skrevet Trondheim-Il, fra 1958 Trondheim-Ilevollen, og Ilevollen fra 1973.

Christian August Westgaard ble første styrer. I perioden fram til 1955 var styrerne tilsatt ved Trondheim postkontor, og det er derfor vanskelig å få klarlagt hvem som til enhver tid styrte postkontoret. Michael Børset ble tilsatt i 1955, og ble etterfulgt av Rolf Moe i 1974, Arvid Johnsen i 1979, og Kjell Terje Olsen i 1988. Helene Krogh ble tilsatt i 1994.

I begynnelsen var postkontoret i Ilevollen 3F. Det ble flyttet til Ilevollen 50 i 1987.

Trondhjem S postkontor kom i virksomhet fra den 12.10.1914. Navnet ble endret til Nidaros S i 1930, og til Trondheim S fra 1931. Fra 1938 ble navnet skrevet Trondheim-Øya, fra 1958 Trondheim-Elgesæter, og fra 1973 Elgesæter.

Chr. August Normann ble første styrer. Han ble avløst av Ole Andreas Lund i 1916. I perioden fram til 1953, var styrerne tilsatt ved Trondheim postkontor, og det er derfor vanskelig å få klar-

lagt hvem som til enhver tid styrte kontoret. Georg Ingvald Evjen ble tilsatt i 1953 og etterfulgt av Rannheid Bruun Olsen i 1974. Bodil Witsøe tok over stillingen i 1986. Postkontoret ligger i Håkon Jarlsgate 2.

Byåsen poståpneri kom i virksomhet fra den 1.4.1916 med gårdbruker Nils Wigen som poståpner, og med lokaler på Kystadmyr gård. Navnet ble endret til Ugla i 1922.

Nils Wigen ble avløst av Anders Wigen i 1921, og postkontoret ble flyttet til et nytt forretningsbygg like ved våningshuset på gården i 1922. Anna Wigen tok over i 1942, og overlot stillingen til Nils Thomas Wigen i 1948. Poståpneriet ble flyttet til Wigans forretningsbygg i O. Husbys veg 8, før det fikk lokaler i Dalgårdsstien 11 i 1984.

Johanne Brodahl ble tilsatt i 1966, og overlot stillingen til Audhild Bollingmo Melgård i 1977. Laila Helene Andresen tok over i 1982, og Johanne Gåsvik har styrt postkontoret siden 1985.

Bjørkheim brevhus kom i drift fra den 17.12.1917 med handelsmann P. Winsnes som styrer. Han ble avløst av Arnt Olstad i 1918 og handelsmann Konrad Karlsen senere samme år. Det er grunn til å tro at i Winsnes og Karlsens tid, holdt brevhuset til i deres forretninger.

I Arnt Olstads tid var brevhuset på gården Bjørkmyr Nedre. Brevhuset endret status til poståpneri i 1920, med Karlsen som poståpner og med lokaler i forretningen hans.

Alt samme år ble baker Albert Johnsen konstituert i stillingen. Handelsbestyrer Ole Lonmo ble fast tilsatt fra 1921. Da han overtok, ble poståpneriet flyttet til forretningen hans.

Ingebjørg Schiefloe Resve ble tilsatt i stillingen i 1945 og poståpneriet fikk lokaler i hjemmet hennes «Nyheim». Hun overlot stillingen til Karen Lovise Blekkan Kvaal i 1965. Poståpneriet ble da flyttet til huset hennes «Rosenlund».

Marit Ekle ble konstituert i stillingen i en periode fra 1967 til 1969, da Karen Lovise Blekkan Kvaal var tilbake. Hun fortsatte til postkontoret ble lagt ned i 1989.

Steinshylla brevhus kom i drift den 1.10.1921 med handelsbestyrer Halvdan Høyem som styrer. Han ble avløst av handelsbestyrer Bjarne

Thoresen i 1954. Brevhuset hadde lokaler i Byneset Samvirkelag, og ble lagt ned i 1971.

Hangran brevhus kom i drift den 20.2.1936 med handelsbestyrer Rudolf Røsten som styrer. Han ble etterfulgt av handelsbestyrer Harald Løvli i 1950, og handelsbestyrer John Tiller i 1965. Brevhuset holdt til i Byneset Samvirkelags filial på Hangersletta, og ble lagt ned i 1971.

Nardosletta poståpneri kom i drift fra den 1.7.1936 med handelsmann Heitmand Berg Tveråbak som styrer. Han ble etterfulgt av Gunvor Wenn i 1963 og Mons Garvik i 1970.

Postkontoret lå først i Tveråbak's butikk i Uttervegen 5. Det ble flyttet til Uttervegen 3 i 1963. I en periode fra 1982 holdt poståpneriet til i en brakke i krysset Uttervegen/H. Baucksvog, før det i 1985 flyttet til Nardosenteret. Arne Jan Jensen har styrt postkontoret fra 1972.

Rosenborg postkontor kom i drift fra den 1.2.1938 med Margit Magnussen som styrer. Hun ble etterfulgt av Arnfinn Henry Sandvik i 1967, Gunnar Helge Aune i 1971, Gunnar Johan Karlsen i 1975, Roger Angelo i 1983 og Jon Martin Hansen i 1985.

Postkontoret lå først i Henrik Mathisensvei 5. I en periode fra 1964 holdt det til i Bakklandets Aldersheim, før det flyttet til lokaler i Asbjørnsensgt. 3 i 1969. Randi Helene Svee har styrt postkontoret siden 1986.

Singsaker postkontor kom i drift fra den 1.2.1938 med Rolf Halvorsen som styrer. Han ble etterfulgt av Kristiane Quale i 1959, Kåre Grøtli i 1970, Erling Fossmo i 1972, Bodil Witsøe i 1980 og Ingrid Gjerstad i 1987. Postkontoret lå først i Halvorsens frukt & tobakksforretning, før det flyttet til Bergsbakken 1 i 1967. Postkontoret ble lagt ned i 1991.

Reppegrenda brevhus kom i drift den 1.4.1939 med forbruksbestyrer Peder Evjen som styrer. Det holdt til i Ranheim Forbrugsforenings lokaler, og ble lagt ned i 1963.

Trolla brevhus kom i drift fra den 1.1.1942 med hushjelp Nikka Løberg som styrer. Brevhuset endret status til poståpneri i 1958. Det ble styrt av vikarer, til Agnete Loraas ble tilsatt i 1965. Hun ble avløst av Gunn Karin Kristiansen

i 1988. Postkontoret lå i Bynesvegen i Trolla. Det ble lagt ned i 1996.

Ommunddalen brevhus kom i drift den 1.1.1947 med gårdbruker Peder Rossmo som styrer. Brevhuset lå på gården Bratsbergøya. Det ble lagt ned i 1967.

Kyvatnet brevhus kom i drift den 1.7.1950 med Helma Westerlund som styrer. Hun ble avløst av Helge Westerlund i 1965. Brevhuset hadde lokaler i Westerlunds forretning, Kyvannsveien 16. Det ble lagt ned i 1971.

Strindheim poståpneri kom i drift fra den 1.7.1953 med handelsmann Olaf Arnold Selvli som poståpner. Han ble avløst av Willy Othelius Hergren i 1956. Vikarer styrte postkontoret fra 1977, til Ann Mary Bottenvik ble tilsatt i 1979. Jon Martin Hansen overtok i 1985. Postkontoret lå først i Selvli's forretning, før det ble flyttet til Hergrens bolig i Dalkantvegen 6 i 1956. Det ble flyttet til PM-senteret i 1966, og ble lagt ned i 1991.

Munkvoll poståpneri kom i drift fra den 1.6.1958 med Marie Othelie Leirseth som styrer. Hun ble etterfulgt av Gerd Vindal Eggen i 1967 og Gerd-Karin Jenssen i 1989. Postkontoret lå i Bøckmannsveg 110. Ingunn Anny Kapstad styrte postkontoret fra 1989, til det ble nedlagt i 1995.

Lade postkontor kom i drift fra den 1.8.1960 med Astrid Oddberg Brende som styrer. Rolf Hugo Rossvoll ble tilsatt senere samme år og etterfulgt av Jan Petter Sveen fra 1966, John Sagmo fra 1972 og Ingemar Ingnes fra 1974. Det lå fra begynnelsen i Gunnlaugs veg 29, og ble flyttet til Østmarkveien 2 i 1989. Ann Mary Bottenvik har styrt postkontoret siden 1985.

Sverresborg postkontor kom i drift fra den 14.11.1962 med Borghild Fines som første styrer. Hun ble avløst av Audhild Bollingmo Melgård i 1987. Navnet ble endret til Sverresborg i 1973. Postkontoret ligger i Byåsen Butikkssenter.

Trondheim-NTH postkontor kom i drift fra den 28.9.1964. Det ble fra starten styrt av reservepersonale ved Trondheim postkontor, inntil Kristiane Quale ble tilsatt i 1969. Hun ble etterfulgt av Karl Edvin

Hagen i 1976 og Kjell Terje Olsen i 1993. Postkontoret ligger i hovedbygget på NTH. Det har en filial i Sentralbygg 1, som kom i gang i 1975.

Blussuvoll poståpneri ble satt i drift den 6.12.1965 med Per Møllenhuis som poståpner. Siden ble postkontoret styrt av reservepersonale fra Trondheim postkontor, til det ble lagt ned i 1991. Postkontoret lå i Lillebergvegen 8.

Sjetnhaugen postkontor kom i drift fra den 16.7.1969 med Erling Fossmo som styrer. Han ble avløst av Else Marie Volden i 1972, Inger Johanne Øvergaard i 1973, Kjell Martin Holen i 1974, Anne-Marie Lein i 1980, Henrik Hallaren i 1985 og Aud Kirsten Olsen i 1988. Navnet ble endret til Sjetnemarka i 1988. Postkontoret har adresse i Parallellen 23.

Jakobsli postkontor kom i drift fra den 8.12.1969 med Oddmund Byrge Kofoed som styrer. Han ble avløst av Mona Sletten i 1992. Postkontoret lå fra begynnelsen av på Nyheim hovedgård, og flyttet til Trondos i 1975 med adresse Jakobslivegen 53.

Granåsli postkontor kom i drift fra den 12.5.1970 med Torill Kristoffersen som styrer. Hun ble avløst av Mons Garvik i 1972. Mette Strøm ble tilsatt i 1994. Postkontoret lå i Granåsli 22, og ble nedlagt i 1996.

Tempe postkontor kom i drift fra den 5.10.1970 med Mari Bugten som styrer. Hun ble etterfulgt av Kari Storø i 1972, Ruth Hilmarsen i 1974 og Ståle Olsen i 1986. Det lå først i Holtermannsveg 45, før det ble flyttet til Max-bygget i Tempevegen 22 i 1987.

Moholt Studentby postkontor kom i drift fra den 16.9.1971 med Inger Søbstad som styrer. Hun ble etterfulgt av Oddlaug Petra Sæther i 1987. Postkontoret hadde tilhold på Moholt Studentby. Det ble lagt ned i 1995.

Hallset postkontor kom i drift fra den 29.9.1971 med Svanhild Merkesnes som styrer. Hun ble avløst av Bjørn Segtnan i 1985. Ingeborg Strand Årskog ble tilsatt i 1987. Postkontoret ligger i Søndre Hallset 3.

Saupstad postkontor kom i drift fra den 25.10.1971 med reservepersonale fra Trondheim postkontor som styrere. Ruth Borghild Karlsen

ble tilsatt i 1974. Hun ble avløst av Bjarne Larsen i 1977 og Bjørn Johannes Johansen i 1980. Postkontoret lå først i en leilighet i Kolstadflata 17A, før det ble flyttet til Saupstadsenteret i 1977, og til Trondosbygget i 1994.

Sentralsykehuset i Trondheim postkontor kom i drift fra den 19.2.1972, og med Anette Inger Hassel som styrer. Hun ble etterfulgt av Bodil Witsø i 1979 og Ingunn Anny Kapstad i 1980. Navnet ble endret til Regionsykehuset i Trondheim i 1974. John-Bjarne Herland styrte postkontoret fra 1988 til det ble lagt ned i 1991.

Ved nedleggelsen av postkontoret, kom Regionsykehuset i Trondheim postfilial i drift fram til 1996.

Risvolla postkontor kom i drift fra den 23.3.1972 med Ingrid Sørnes som første styrer. Hun ble avløst av Bjørg Resell i 1980.

Postkontoret lå først i en leilighet i Utlertunet, før det ble flyttet til Risvolla senter i 1973.

Havstein postkontor kom i drift fra den 1.12.1972 med Gerda Lind som styrer. Hun ble etterfulgt av Ola Amundsen i 1974 og Herborg Rusten i 1981. Øystein Melgård tok over i 1984. Postkontoret ligger i John Skaarvolds veg 40.

Rydningen postkontor kom i drift fra den 1.11.1973 med Kirsten Elise Myrvang som styrer. Postkontoret lå i Sverre Svendsensveg 38. Det ble lagt ned i 1991.

Jarlesletta postkontor kom i drift fra den 21.1.1974 med Gunnar Eriksen som styrer. Han ble avløst av Laila Helene Andresen i 1980. Ivar Johnsen styrte postkontoret fra 1982 til det ble lagt ned i 1989. Postkontoret lå i Universitetsbygningen, Håkon Magnusonsgt. 3 B.

Romolsli postkontor kom i drift fra den 1.2.1974 med Bodil Brækken som styrer. Hun ble avløst av Rolf Arne Olsen i 1976. Postkontoret har i dag tilhold i Innbrektsflata 1.

Valentinlyst postkontor kom i drift fra den 19.6.1975 med Henny Næss som første styrer. Hun ble etterfulgt av Helge Gabrielsen i 1984.

Fra 1994 vikarierte Ken Nufsfjord som postmester, til Ingunn Anny Kapstad tok over i 1996. Postkontoret ligger i Valentinlystsenteret.

Flatåsen postkontor kom i drift fra den 1.11.1976 med Bjarne Oluf Larsen som styrer. Han ble etterfulgt av Åshild Braa Haugen i 1981 og av Kjell Terje Olsen i 1984. Heidi Solberg ble tilsatt i 1989. Postkontoret var først i en leilighet i Øvre Flatåsveg 7 A/B, men ble flyttet til samme bygg som Trondos i Øvre Flatåsveg 1 i 1986.

Kattem postkontor kom i drift fra den 7.2.1977 med Oddrun Susanna Lonheim Solem som styrer. Hun ble etterfulgt av Ragnhild Aa fra 1980, Herborg Rusten fra 1981, Peggy Harriet Johansen fra 1983 og Johan Arnt Løkken fra 1985.

Peggy Harriet Jørgenson ble fast tilsatt i 1989. Fra 1995 styres postkontoret av vikarer. Postkontoret lå i begynnelsen i en leilighet i Rugdevegen 31. Det ble flyttet til Kongsgrillen, Uståsen 5 i 1985.

Dragvoll postkontor kom i drift fra den 2.10.1978 på Universitetet på Dragvoll, og med Eli Beate Nordvang Ulvan som styrer. Hun ble avløst av Anne Grethe Køhler Andresen i 1980.

Tiller postkontor kom i drift fra den 23.10.1980, og med Anne Marie Lein som styrer. Postkontoret holdt først til i en brakke i Tonstadgrenda 145, før det ble flyttet til Torvmyra 2 i 1983. Fra 1987 har postkontoret lokaler i kjøpesenteret City Syd.

Fossegrenda postkontor kom i drift fra den 26.4.1982, og med Idun Kurås som styrer. Postkontoret lå fra begynnelsen av i bygget til Trondos, men ble flyttet til Skippybygget, Fossegrenda 44 fra 1994.

Nardosletta postfilial kom i drift fra 1982 da Nardosletta postkontor flyttet til krysset Utlervegen/H. Baucksveg. Postfilialen hadde lokaler i Utlervegen 3, og ble lagt ned i 1986.

Hospitalsløkkan postkontor kom i drift fra den 8.2.1983 med Oddbjørg Wahlstrøm som styrer. Postkontoret har lokaler i Tordenskjoldsgt. 2.

Kalvskinnet postkontor kom i drift fra den 10.5.1983 med Mona Helene Kristensen Sletten som styrer. Postkontoret ble lagt ned i 1992. Det lå i Erling Skakkesgt. 24.

Fjordgata postfilial kom i drift fra 1983. Postfilialen endret status til



Veteraner i Trondheim 1951. Fra venstre: Iver Kvål, Otto Johnsen, Jonas Lingaas, Kristian Pedersen, Karl Wold og Olaf Nergård. I annen rekke: Hans Sand, Jacob Hårberg, Olaf Manstad, Rikard Metnes, Magnus Nålsund og A.B. Wenaas. Bakerst: Arne Soknes, Adolf Ellefsen, Sigurd Petersen, Johan Bye, Edvin Ellingsen og Joahn Sandvig. Foto: Schrøder.

til postkontor i 1988. Postkontoret ble styrt av driftsledere ved Trondheim postkontor. Postkontoret hadde tilhold i Fjordgata 11, i Bache & Co's bygg. Det ble lagt ned i 1989.

Møllenberg postkontor kom i drift fra den 27.3.1985 med Mona Sønderengen som styrer. Hun ble etterfulgt av Gunnar Helge Aune senere samme år, og av Kirsti Daler i 1986. Lisbet Østby har styrt postkontoret siden 1989. Postkontoret hadde tilhold i Nedre Møllenberg 32. Det ble lagt ned i 1996.

Trondheim postterminal ble tatt i bruk den 8.4.1987. Da det nye tilbygget i Dronningensgt. 10 sto ferdig i 1954, gikk man ut fra at postkontorets behov for lokaler var sikret for lang tid framover. Man mente derfor at det ikke var nødvendig å sikre seg Dronningensgt. 8 for senere utvidelser. Alt i 1956 tok daværende postmester opp spørsmålet om nye lokaler til postkontoret.

Mange alternativer har vært på tale opp gjennom årene, og etter hvert ble det på slutten av 1960-årene snakk om en postterminal i stedet for et nytt postkontor. Den endelige løsningen ble Postterminalen på Sluppen. Den rommer i dag en del administrative enheter, rutetransport, bedriftspakkesen-

ter, pakkesortering, ankomstsortering, avgangssortering, Post-ens Bilbudtjeneste og terminalserviceseksjon. Fra åpningen fikk bygget også et underpostkontor, som endret status til Sluppen postkontor med Kolbjørn Rønningen som styrer i 1994.

Tiller postfilial kom i drift fra den 25.9.1987 da Tiller postkontor flyttet til kjøpesenteret City Syd. Filialen lå i Torvmyra 2, og ble lagt ned i 1988.

Stavset postkontor kom i drift fra den 1.9.1988 med Siv Magnhild Nerhus som styrer. Hun ble etterfulgt av Ole Johan Bergsrønning i 1990 og Per Møllenhuis i 1991. Postkontoret ligger i Enromvegen 2.

Trondheim Sentrum postkontor kom i drift fra den 1.1.1994 som en fortsettelse av Trondheim postkontor da administrasjonen flyttet til Trondheim postterminal på Sluppen. Torbjørn Norøy var første postmester, og ble avløst av Ivar Johnsen senere samme år.

Pirterminalen postfilial kom i drift fra den 25.5.1994 i sommerhalvåret under cruisetrafikken. Pirterminalen ligger på Pir 2.

Sentralstasjonen postfilial kom i drift fra 27.9.1995 på Trondheim jernbanestasjon.



Innlasting av post på vinterlig norsk flyplass i 1966. Landflyrute Oslo-Trondheim-Bodø.

De første som begynte å fly, ble betraktet som eventyrere, vågehalsar og helter. Etter hvert ble myndighetene nødt til å ta flyets muligheter for hurtig frakt på alvor. Flyene ble stadig bedre, med sterkere motorer, og de kunne fly over lengre og lengre avstander.

Den første flyturen på norsk jord ble gjort i 1912, da flyet «Start» tok av fra Oslo og fløy over Oslofjorden til Fredrikstad.

Det gikk ennå noen år før flyet ble tatt i bruk i posttransport.

På grunn av flom ble det brudd på Rørosbanen i 1918. Posten til Trondheim ble enten sendt over Bergen eller via Sverige.

For å få utenlandsposten hurtigere fram, ble det gjort en avtale med Nordisk Luftaktieselskap om at denne posten skulle sendes med et fly fra Oslo til Trondheim. Flyet tok av 7. juli med Hjalmar Riiser-Larsen som fører. På grunn av bensinmangel kom han ikke lenger enn til Rena første dagen, og ankom Trondheim først to dager senere. Da var Rørosbanen alt reparert og posten gikk som normalt.

Selv om interessen for transport med fly var skapt, som en følge av denne flyvningen, gikk det ennå en del år før den nordlige delen av landet fikk nytte godt av den raske transporten.



Innlasting av post i Junkers W34 «Ternen» på første turen Trondheim-Tromsø, 7. juli 1935.

Fred Olsen & Co. overtok sammen med Det Bergenske Dampskibsselskab, Det Norske Luftfartselskap(DNL) i 1933.

De åpnet først en rute fra Oslo til Bergen våren 1935. På sommeren samme år kom Trondheim med i den sivile luftfart da selskapet satte i gang en prøveflyvning på strekningen fra Bergen til Trondheim og videre til Tromsø. Junkerflyet «Ternen», et sjøfly, tok av fra Trondheim 7. juli 1935. Flyet tok av fra Jonsvatnet, og hadde sin første flyvning til Tromsø.

Flyvningene fortsatte fram til midten av september. Flyet fraktet mye post, og det var plass til få passasjerer. Postmengden som ble fraktet var hele 6.000 kg.

Stortinget fulgte raskt opp, og bevilget våren 1936 mer penger enn Samferdselskomiteen hadde bedt om til den første regulær sjøfly-

ruten til Nord-Norge. Widerøe's Flyveselskap satte i gang en rute mellom Trondheim og Bodø i 1937, som hadde anløp i Brønnøysund og Sandnessjø-en. Første året gikk ruten bare i en måned, men i de to neste årene ble den vesentlig utvidet.

Før krigen hadde Trondheim utveksling av post med to flyruter. En til Bergen med mellomlandinger i Kristiansund og Ålesund, og den andre til Nord-Norge.

Da krigen kom, ble det slutt med all sivil luftfart, men alt i slutten av september 1940, kom det i gang en flyrute mellom Trondheim og Tromsø, som man antar gikk tre ganger i uken. Ruten opphørte plutselig våren 1941, noe som skyldtes at de fleste flygerne rømte til England.

Etter krigen ble postflygingen tatt opp igjen med militære fly fra september 1945. Ruteopplegget var stort sett det samme som det som ble brukt før krigen.

I tillegg ble det satt i gang en rute mellom Trondheim og Oslo 3 ganger i uken. Denne ruten ble etter hvert utvidet til 5 ganger ukentlig.

Den første landflyruten til Trondheim kom i gang i mai 1952. Det ble tatt i bruk landfly på strekningen Oslo-Trondheim-Bodø. Ruten gikk 3 ganger i uken, og flytiden til Oslo var 1 time og 40 minutter.

I april året etter, ble ruten utvidet slik at det ble sendt post til Oslo alle hverdager. Samme året startet SAS en natthflyrute fra Oslo, om Trondheim til Bodø. Denne ruten gikk også 6 dager i uken.

Ruten mellom Trondheim og Bergen ble drevet av Vestlandske Luftfartsselskap A/S. Ruten gikk fra Bergen kl. 0645 med ankomst til Trondheim kl. 1015. Flyet returnerte fra Trondheim kl. 1130. Ruten ble utført med sjøfly, og den fikk ingen stor betydning for framsending av post. Først i 1972 kom Nordvestlandet for alvor med i luftrutenettet da Molde fikk sin lufthavn. Braathens Safe startet det året ruten Oslo-Ålesund-Molde-Kristiansund N til Trondheim.

Sin første konsesjon for ruteflyvning i Norge fikk Braathens Safe alt i 1952 på strekningen Oslo-Stavanger. Widerøe flyveselskap startet i 1968 opp en rute fra Trondheim til Bodø.

Underveis landet flyet i Namsos, Brønnøysund, Sandnessjøen og Mo i Rana. De første flyene som ble brukt på denne ruten var to motors Twin Otter fly.

I løpet av 1970-årene fikk Trondheim sin plass i det postale luftrutenettet slik som vi kjenner det i dag, med ruter mellom Trondheim-Oslo, Trondheim-Bodø-Tromsø-Kirkenes, Trondheim-Bergen-Kristiansand, og Trondheim-Bodø.

Flyenes rutetider har også etter hvert tilpasset Postverkets behov.



Posten kjøres i land på flytebryggen ved Trondheims lufthavn Jonsvatnet i 1936.

Hurtigruten



M/S «Erling Jarl». Bygget i Ancona i Italia i 1949. Utsatt for brann i 1958. Grunnstøtte i Steinsundet i 1980. Fungerte som hotellbåt i Trondheim en tid, før den gikk til opphugging i Belgia.

De første dampskipene i Norge ble kjøpt inn og satt i drift for Postvesenets regning i 1828. «Constitutionen» og «Prinds Carl» ble tatt i bruk i det sørlige Norge med ruter til København. Fra Trondheim og nordover måtte fortsatt heste- og båtskyssen, sammen med noen overlandsruter

gjennom Sverige, sørge for en lite tilfredstillende postgang. Dampskipene begynte etter hvert å gå turer langs kysten til Trondheim, og i 1838 var det klart for den første prøveturen videre nordover. «Prinds Gustav» la



D/S «Jupiter» leverer posten i Trondheim.

ut fra Trondheim den 5. mars med 16 manns besetning og 6 passasjerer på 1. klasse samt jomfru Oline Øien på 2. klasse. Folk var mistroiske til en båt som det veltet sort røyk ut av, og som gikk mot vinden for egen kraft.

Dette stred mot alle naturens forutsetninger som hittil var kjent. Mistroen gav seg fort, og skipet ble hilst velkommen til Tromsø med hurrarop og salutt. Staten engasjerte seg i dampskipsfarten fordi ingen private hadde muligheter til å påta seg oppgaven. Det var dessuten et stort behov for å få til en hurtigere og mer regelmessig postgang. Ut-giftene ble derfor belastet budsjettet for Postverket, mens det var marineoffiserer som hadde kommandoen om bord.

Dampskipene gikk i begynnelsen til Hammerfest, men fra 1853 ble ruten forlenget til Vadsø. Fartstiden til Tromsø var 8 døgn, og om natten lå skipene for anker eller ved kai. Rutene ble dessuten bare opprettholdt i den lyse årstiden, da man anså det for umulig å seile om natten og i mørketiden med dårlig vær og snøfokk.

Mot slutten av 1850-årene hadde Postverket 10 skip i fart langs kysten. Båtene hadde plass til passasjerer og post, mens det var lite rom til last.

På grunn av godt fiske på Norlandskysten og i Lofoten, økte behovet for lastekapasitet, og private interesser begynte å konkurrere med de statlige båtene. På midten av 1860-årene trakk Staten seg derfor ut, og avvirket sine skip.

Frakt og posttransport ble overlatt til de private rederiene mot en fast årlig godtgjørelse. Dette var for Staten en lønnsom løsning, da tilskuddene var lavere enn hva det kostet å holde Statens skip i drift.

Det Bergenske Dampskibsselskab ble stiftet i 1851 under den forutsetning, «at der ble git en passende godtgjørelse for postens befordring».

Nordenfjeldske Dampskibsselskab kom i drift fra 1857 etter at det var gjort spredte forsøk langs kysten med hjuldampere «Nidelven» fra Trondheim. De to selskapene overtok i 1865 «Nordlandsruten» til Hammerfest, da Staten trakk ut sine båter. Det årlige statlige tilskuddet var på 24.000 Sp.

Etter iherdig innsats fra Richard With, ble Vesteraalens Dampskibsselskab stiftet i 1881. Han var født i Tromsø og drev handel i Risøyhamn. Han seilte og rodde rundt i Vesterålen i flere uker for å samle nok kapital for å kjøpe et dampskip. Skipet fikk navnet «Vester-



Post til hurtigruta på kaia i Trondheim i 1966.

ålen», og han gikk selv om bord som kaptein. Båten tjente penger både på frakt og sleping, og selskapet utvidet med en rute sørover til Bergen via Lofoten og Vesterålen.

Det gikk såpass godt at i 1889 solgte selskapet båten og bestilte en ny båt fra Akers Mekaniske Verksted. Nybåten fikk selvfølgelig navnet «Vester-ålen». Postgangen gikk fortsatt sent i det dampskipene lå i ro om natten.

I Indredepartementet, som Postverket var lagt under, satt kaptein August Kriegsmann Gran med tanker om at det var mulig å seile om natten og i den mørke årstiden. Forutsetningen var at anløpsstedene lå langs leia, og man brukte kur-

ser og tider som var nedtegnet i den lyse årstiden. Som en følge av hans tanker, bevilget Stortinget kr. 70.000,00 i 1893 til en ukentlig rute mellom Trondheim og Hammerfest om sommeren, og til Tromsø på vinteren.

Ingen av selskapene la inn anbud, men etter en del overtalelse, kom det et tilbud fra Richard With og Vesterålske Dampskibs-selskab. Kravet fra Staten var 48 timer til Svolvær. Richard With lovet å gjøre turen på 36 timer og de fikk kontrakten. Richard With og losen Anders Holten hadde de kunnskapene som var nødvendige. Gjennom 10 år hadde de gjort notater om avstander, strøm,



M/S «Harald Jarl». Bygget i Trondheim i 1960. Fortsatt i rute langs Norges kyst.

grunner, kurser, vind og utseilt distanse. På åpningsdagen gikk båten fra Trondheim med 60 innbudte gjester.

Underveis var det 9 anløpssteder, Rørvik, Brønnøysund, Sandnessjøen, Bodø, Svolvær, Lødingen, Harstad, Tromsø, Skjervøy og Hammerfest. Båten ankom Hammerfest 67 timer etter at den la ut fra Trondheim, og Richard Withh hadde holdt hva han lovet. Fortsatt var mange skeptiske til hvordan det ville gå når vinteren kom med storm og snøkave.

Mange syntes det var «galskap» å seile om natten. En notis i «Vesterålen Avis» av 5. desember 1893, forteller sannheten på tross av at en skikkelig uværs vinter var begynt: «Dampskipet «Vesterålen» var heller ikke forrige gang trods det fryktelige Veir forsinket».

Hurtigruten var en suksess og transporttiden var kraftig redusert. Posten kom hurtig og regelmessig fram langs hele kysten. Avstandene ble gjort kortere, og livet enklere for folket langs leia.

Det ble arbeidet videre for å utvide rutetilbudet, og i 1894 fikk Nordenfjeldske og Bergenske



Postkassa på hurtigruta tømmes for siste gang nyttårsnatten 1983 av postsekretær Olav Moan.

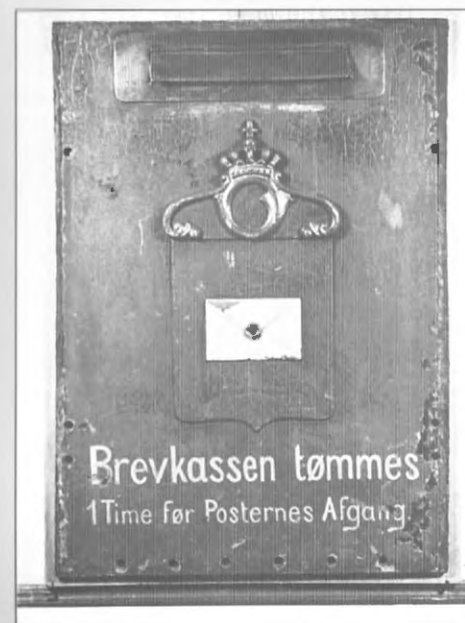


M/S «Vesterålen». Bygget i 1983. Ombygd i 1988.

dampskipsselskaber kontrakt på den andre ruten i uken, og fire år senere kontrakt på den tredje ruten. Da første verdenskrig startet i 1914, var det fem ukentlige seilinger fra Bergen. Strekningen Hammerfest-Vadsø var kommet med fra 1907.

Under krigen gikk Stavangerske Dampskips-selskab inn i farten med «Kong Haakon». Som motytelse ble ruten forlenget til Stavanger en dag i uken. Ved krigens slutt var det 4 turer ukentlig fra Bergen til Kirkenes, 1 tur fra Stavanger til Kirkenes og 1 tur fra Trondheim til Kirkenes. I 1936 ble tilbudet utvidet til daglige ruteavganger ved at det ble 5 turer i uken Bergen-Kirkenes.

Andre verdenskrig ødela og reduserte hurtigrutens ferd langs kysten. 10 av båtene gikk tapt som følge av flyangrep og torpederinger, og mange menneskeliv gikk tapt ved forlisene. Mangel på kull og båter gjorde det vanskelig å opprettholde rutene. Etter krigen ble det bygget syv nye båter som sammen med syv av de gamle, fikk rutene inn i regelmessige forhold igjen.



Postkasseskilt av jern, rød malt med hvite bokstaver. Fra 1863.

Nordland Postekspedisjon



M/S «Nordstjernen».

Alt fra den første turen med «Prinds Gustav» i Nordlandsruten, har det vært postfolk om bord. Andreas Wold fra Trondheim ble tilsatt som postekspeditør i 1838. Han var antagelig den første reisende postmann i verden da han gikk om bord i «Prinds Gustav».

Stillingen ble forsøkt inndratt alt året etter, men kapteinen satte seg kraftig i mot det, da de berørte poståpnere langs leia manglet både kunnskaper og opplysninger om hvordan posten skulle behandles. Wold fikk 25 Sp. i lønn pr. måned, men halvparten av den gikk med til å betale kosten om bord. Ved at det var en postmann om bord, var grunnlaget lagt for den første postekspedisjonen, og den ble ganske enkelt kalt «Nordlands postekspedisjon».

Etter en del klager og uoverenstemmelser, ble postfolkene i Nordlandsruten direkte underlagt Indredepartementet fra 1874.

De fikk uniformsplikt med eget lønnsregulativ som med tiden ble ganske godt. Dette gjorde disse stillingene ettertraktet, og man

fikk tilsatt folk med en god utdannelse. Det var bare menn som ble tilsatt, og de måtte arbeide selvstendig og kunne improvisere dersom det oppsto forsinkelser. Posten har alltid gått den raskeste veien.

Da «Vesterålen» la ut på sin triumfferd i 1893, var det mange prominente gjester om bord, og offiserenes navn ble nevnt i avisreferatene. Postfolkene ble ikke nevnt, men i Vesteråalskes 100 årsberetning står det: «Postvesenets folk var på plass, representert ved ekspeditørene Lang og Thurn,— disse statlige menn har ikke fått den ære å få sine respektive fornavn med i all viraken». I 1890 ble postekspedisjonene flyttet fra Indredepartementet til de største postkontorene, hvor det ble opprettet reiseavdelinger.

For Hurtigrutens del ble det Reiseavdelingen ved Trondheim postkontor som overtok administrasjonen av reisepersonalet. I begynnelsen fulgte postmannen samme båt som en del av mannskapet. Arbeidet var tungt og uregelmessig, og det var bare de sterkeste som holdt ut. De som ikke var sjøsterke og vennet seg til sjøgang og uvær, tok bare en tur. Plassen var begrenset og



Kjørende landpostbud blir fraktet over sundet i 1928. Da landpostbudene fikk sitt eget lønnregulativ i 1922, ble de etter dette tilkjent kjøregodtgjørelse.

posten måtte derfor stues om flere ganger underveis for at den kunne leveres i riktig rekkefølge. Det kunne ikke sløses med plassen, for den postmengden som ble tatt i skipets lasterom, måtte det betales ekstra for. Det var derfor nødvendig med god planlegging alt ved lasting i Trondheim, slik at det ikke ble problemer med plassen underveis.

Postekspedisjonen ble etter hvert delt i to, med en del Trondheim-Bergen, og den andre delen Trondheim-Kirkenes. På grunn av endrede arbeidstidsbestemmelser og andre avtaler, ble det innført en turnusordning med 8 fridager etter endt tur. På strekningen til Bergen, var det en mann om bord mens det til Kirkenes var 3, hvor den ene snudde i Tromsø eller Hammerfest. Ved inngangen til 1950-årene var det ved Trondheim-Kirkenes 16 partier med to mann pluss 12 «tre-djemenn».

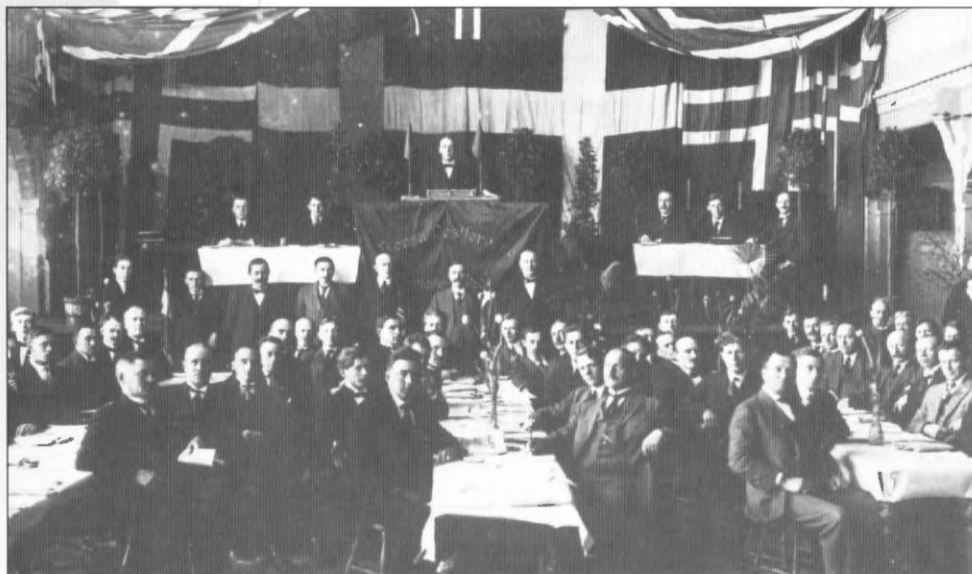
Tjenesten om bord i Hurtigruten var ikke uten risiko, og opp gjennom årene har flere båter gått ned eller blitt ødelagt av brann. Særlig ille gikk det under siste krig, da mange båter forliste. Postfolkene om bord ungikk heller ikke ulykk-

ene, og flere mistet livet. Etter krigen ble det avduket en minneplate i publikumshallen ved Trondheim postkontor over åtte krigsofre, hvorav syv omkom ved forlis på Hurtigruten.

Etter som årene gikk, begynte andre transportmidler å konkurrere med Hurtigruten om posttransporten. Flyene fikk regelmessige ruter, veinettet ble bedre, ferjer og bruer skapte forhindelse til de ytterste øyer og i de innerste fjorder. Postekspedisjonene ble gjort overflødige, og strekningen Trondheim-Bergen ble lagt ned først.

Det ble ennå sendt mye post nordover til Bodø, Tromsø og til Finnmark, men jernbanen og lastebilene spiste seg stadig innpå Hurtigrutens enemerker. Nyttårsaften 1983 var det slutt. Verdens siste ambulerende postkontor ble stengt. Hurtigruten seiler videre uten posten. Med nye skip er driften vendt mot turistnæringen. Verdens vakreste sjøreise er turen langs kysten blitt kalt, og mang en postmann minnes i dag med vemod turene med Hurtigruten.

Tilbakeblikk



Bildet over viser Norsk Postforbunds landsmøte i Trondheim i 1921.
Bildet under viser transportpersonalet ved Trondheim postkontor i sine nye uniformer våren 1962



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

73 95 83 00 Postens Bilbud