

KULTURMINNER

GRUPPE:

3.10

SANDEFJORD

Utgitt av SANDAR HISTORIELAG, Sandefjord

Våren 2022

ROAR VERDE:

FRA POSTGÅRDER TIL POSTKONTOR



Postføring med karjol. Tegning av Andreas Bloch. (Kilde: Postmuséet)

Norge er et langstrakt land, og for dem som skal styre riket vil det være avgjørende med gode muligheter for kommunikasjon. Tilbake på 1600-tallet skulle dette lange landet endog styres fra København, og dette gjorde jo ikke saken noe enklere. Derfor var det også en viktig oppgave for kongen og hans menn å bygge ut kommunikasjon og institusjoner som kunne gjøre det mulig å kontrollere Norge og nordmennene. Kong Christian IV var en viktig mann i denne sammenheng, og han satte i gang flere tiltak for å forbedre utnyttelsen av Norges ressurser gjennom indre stabilitet og vekst. Bl.a. tok han initiativet til opprettelsen av postverket.

ETABLERING AV POSTVERKET I NORGE

Christian IV (1577- 1648) blir husket som den av dansk kongene som var mest interessert i Norge, og som bidro sterkt til Norges utvikling: Han effektiviserte statsapparatet og slo bl.a. hardt ned på grovt misbruk av embeter. Han organiserte tollinn-

krevingen i en egen etat, og styrket bergverksdriften. Han arbeidet for å styrke handel og samferdsel, og sto altså bak opprettelsen av et norsk postvesen i 1647. Det er likevel verdt å merke seg at postvesenets overskudd helt fram til 1814 ble overført til Frederiks hospital i København.



Posttrytter fra 18. århundre. Tegning av postmester Jens Schanche i Kristiania. (Kilde: Norges posthistorie av Hans Berrum)

En stor del av disse statlige tjenestene var i begynnelsen bortforpaktet til private mot en årlig avgift. Postvesenet var således privatisert fra 1647 til 1719, da Staten overtok. Postmesteren hadde «kontoret» hjemme, og arbeidet var deltidjobb. Adressen til postkontoret skiftet når ny postmester overtok. En eventuell gjeld ble også videreført til ny eier.

Det norske postverket ble opprettet under kongens svigersønn, stattholderen Hannibal Sehested 17. januar 1647. De andre nordiske landene hadde allerede tidligere på 1600-tallet fått sine postverk. Hollenderen Henrik Morian fikk kongelig privilegium og oppgaven med å organisere postverket.

Det ble opprettet fem hovedpostruter, alle med utgangspunkt i Christiania: Christiania-København, Christiania-Trondheim og videre til Vardøhus, Christiania-Bergen, Christiania-Stavanger og kyst-ruten Bergen-Trondheim. Den viktige «Sølvveien» Christiania-Kongsberg var i denne sammenheng en «bipostrute» til Christiania-Stavanger (Vestlandsruta).

FERDSEL TIL LANDS

Fra gammelt av fantes det to typer veier i Norge: De lokale bygdeveiene og kongeveier/landeveier/allfarveier som gikk gjennomgående over lengre avstander og flere amt.

For en effektiv posttransport er veiene selvsagt viktige. Magnus Lagabøters landslov av 1274 ga

nøye beskrivelse av hvordan veiene skulle bygges og vedlikeholdes. Loven ble revidert 1604 av Christian IV, og senere flere ganger, men det store bildet var at veiene i Norge var få og dårlige, dels pga krevende topografi, dels pga organiseringen og svak økonomi/prioritering. Dette endret seg etter hvert takket være betydelig innsats fra engasjerte personer: først to generalveimestere, brødrene Krogh, Georg Anton for det sønnenfjeldske (1766) og Nicolai Frederik (1768) for det nordenfjeldske. Senere fikk generalveiintendant Peder Anker på Bogstad (1749-1824), generalveimester Bartholomæus Rummelhoff (1758-1839), generalveimester Christopher Johannes Hammer (1759-1823) og ingeniør i Vegvesenet Johannes B. Irgens (1905-1982), avgjørende innvirkning på utbyggingen.

I årene 2011-2013 gjorde Vestfold fylkeskommune og Re kommune et arkeologisk feltarbeid omkring slagene på Re. I rapporten herfra heter det: «Ferdsl til lands blir oppfattet funksjonalistisk av de fleste «veiarkeologer». Videre er det stor enighet blant disse om at veiene stort sett fulgte de samme traseene gjennom hele forhistorien og fram til slutten av 1800-tallet, da den moderne veibygging startet. I lavlandet fulgte ferdslsårene åser og høydedrag hvor det var lett å gå tørrskodd gjennom landskapet. I slike landskap følger gjerne også dagens veier de samme traseene som oldtidsmenneskene benyttet. Kommunikasjonen fant ikke sted tilfeldig. Man gikk ikke nye veier hver



Postfører til fots (Kilde: Postmuséet)

gang. Ferdselen festet seg, ble rutinisert ved gjentagelse, og fikseringen kunne ta seg nye uttrykk som stier og hulveier».

Mange veier var tydelig bygget etter det franske prinsipp: Rett fram! Og ofte bratt opp og bratt ned. De fleste veiene var vel det vi i dag ville kalle stier og tråkk. Bare mellom de største stedene var veiene bygget med tanke på hest og karjol. Dette var det som ble kalt «kongeveiene». I vårt distrikt fulgte kongeveien mer eller mindre langs vestfoldraet.

POSTGÅRDENE

Posten gikk fra Christiania postkontor ukentlig, hver lørdag, og skulle bringes uten opphold med postkarer fra postgårdene. Gårdene ble pålagt postplikt, og tjenesten var ikke frivillig. Kriteriet var først og fremst bestemt av avstanden mellom gårdene, ca 11-18 km. Noen gårder hadde kortere vei, andre hadde betydelig lenger. Gårdene fraktet post både østover og vestover (Vestlandsruta). Kravet var at postkaren skulle bruke max 1-2 timer og bringe posten uten opphold til neste postgård etter et stafettprinsipp. De fikk i begynnelsen ikke lønn, men de slapp militærtjeneste, vegarbeid og skyssplikt. Gårdenes ressurser kunne være svært ulike: noen hadde gårdsarbeidere eller sønner som kunne være postkarer, noen steder delte flere går-



Postførerutstyr fra siste halvdel av 1800-tallet. (Kilde: Postmuséet)

der på plikten, mens andre var alene om plikten og usle og fattige uten hest. Dette var tilfelle bl.a. mellom Christiansand og Stavanger. Et eksempel på dette er enken på Øvre Kios som selv ikke hadde lov til å frakte posten, og måtte leie inn postkar, noe hun ikke hadde råd til. Plikten lå til gården, ikke eieren, og bonden ble kalt postbonde.

Postførerne skulle helst stille med hvit hest og blå drakt når de førte posten. Dertil hadde de med seg et horn som de blåste i for å varsle sin ankomst ved neste postgård. Da landeveisrøvere ikke var noe ukjent begrep på denne tida, var postføreren alltid bevæpnet.

Postbøndenes plikt ble beskrevet slik: «De måtte alltid ha en ferdig knekt og en velbeløpen hest som skal så hastig jage fort, at de endelig hver time vinner en mil, samt at den ikke kommer snarere til postgården, enn den annen i samme moment møter utenfor gården og tar postsekken av, så snart der blåses i posthornet så at postsekken ikke kommer i nogen postbondes hus unntagen deres, som er og bør være betroet at utlegge og utta underveis breve og skrive på reiseseddelen».

Fogdene passet på at bøndene gjorde sin plikt og at de alltid hadde hest og kar ferdig når det var tid for postbytte. For å unngå forsinkelser ble det i



Utsnitt (Bragernes-Larvik) av kart Det sydlige Norge, utarbeidet av C.J.Pontoppidan 1785. (Kilde: lokalhistoriewiki.no)

1655 innført straffebestemmelser overfor postbøndene. De måtte betale mulkt dersom posten kom for seint fram. Straffene ble skjerpet på 1660-tallet, men det varierte nok i hvilken grad de ble håndhevet.

Kartverket har 15 000 historiske kart. Noen gir opplysninger om veiene. C.J.Pontoppidans kart over det sydlige Norge fra 1785 hører til de eldste. I kartet over Vestfold er postruta, noen postgårder og postkontor markert. På 1600-tallet var det ca 60 000 gårder i Norge, og av disse var ca 225 postgårder.

POSTEN GJENNOM VESTFOLD

Den gamle postruta («Kongeveien») mellom Christiania og Stavanger var 592 km lang og delt i 54 etapper. Jens Schanche (1717-1787) beskriver i sin «Rapporter om tilstanden i det norske postvesen 1752-1756», at det kunne være store forskjeller på postgårdenes byrde. Hans rapporter og forslag til endringer er hovedkilden til etappeinndelingen i denne beskrivelsen. Roar Verde har i årene 2016-2021 syklet denne ruta mellom Oslo og Kristiansand, dels alene, dels sammen med andre, og beskrivelser av de enkelte etappene kan leses på nettstedet sykkelstien.info. De fleste vei-

ene er lette å finne, men noen steder er de gamle traseene fjernet av byutvikling, jordbruk og nye veganlegg - men korte og lengre stumper dukker opp som glemte smykker i vakkert terreng.

Her følger en kort oversikt over etappene gjennom Vestfold:

Etappe 7: Rævo postgård (Sande) – Gaupås postgård (14,5 km) fra Sande via Smørstein, opp Angers klev til platået over Holmestrand.

Om Søndre og Mellom Revå skriver Schanche: «3 oppsittere skytzer efter en hver gårds brug øster posten vester til Gaupaas og Hvitsten 1 ¼ miil/14 km besværlig vej, befriet for fri skytz og vagt hold. Ingen har post karl».

Etappe 8: Postgården Gaupås – Haugtufft (16,5 km) Etappen går over Kirkevoll mot Revetal.

Etappe 9: Haugtufft – Bjune (Våle) (10,3 km). Schanche angir 1 miil (11,3 km)

Etappe 10: Bjunegårdene via Tønsbergs gamle postkontor i Nordbyen, til Oserød gård (Sem) (20 km). Fra Revetal følger postveien stort sett Bispeveien, som fra gammelt av var en allfarvei. Senere (1901-1938) gikk Eidsfossbanen parallelt med veien, og fikk en viktig rolle i posttransporten. Fra Fadumgårdene går veien tvers over flystripa på Jarlsberg flyplass (pass opp for småfly!) ned til Sem kirke og Jarlsberg hovedgård og inn til postkontor i Tønsberg, en periode i Nordbyen 2. Forbi Sandefjord gikk den 11. og 12. etappen:

Etappe 11 gikk fra Oserød (like sør-vest for Semsbyen) til Bjørnum (Fevang) Om Oserød/Ramsø skriver Schanche: «Disse 2 gårders oppsittere skytzer hver sin uge posten, god vej, Vester posten skytzes til Tønsberg Postkontor og videre til Bjune 2 miil/22 km».

Mellom Furulund kafe og Gjennestad er det på den gamle veien en bratt kneik som ble kalt Brurebrekka etter et sagn om at det der hadde foregått et bruderov.

Etappe 12 er litt over 11 km lang og følger Raveien fra Bjørnum gård (Fevang) til Ringdal (Amundrød). Bjørnum gård blir omtalt som storgård i 1814, med 4 hester, 12 kyr, en okse, 4 sauer. Den hadde vært lensmannsgård - og postgård - i Sandeherred. Eieren, Tor Torsøn, blir omtalt som postbonde og lensmannssønn. Han hadde også 5 tjenestejenter og 3 gårdsgutter, dessuten egen Bjørnum mølle ved Storbekken.



Kart over Sandefjord og omegn. Legg merke til at Haukerødkrysset lå der Mosserødveien i dag krysser Raveien.
(Kilde: Vedlegg til H.A.Thaulows bok *Die eisenhaltig-salinischen Schwefelquellen und die Seebäder bei Sandefjord im südlichen Norwegen.* (1855))

Veien passerer Skysstasjonen på Haukerød hvor det skal ha vært en ordning hvor post til Sandefjord ble tatt ut av postsekken som deretter ble fraktet videre til Vestre Ringdal.

Etappe 13: Ringdal – Fare gård. Fra Ringdal gikk veien mot Bommestad og ned til Lågen der Holagropa var fergestedet over til Fare/Stubberød. Her gjør elva en hvirvelstrøm/bakevje som må ha gjort overfarten lettere. Denne forbindelsen ble benyttet inntil den første Bommestadbrua kom i 1807-08.

Etappe 14: Fare gård – gjennom byen via Larvik postkontor - Håvaldsrød/Gutterød ved Fritzøhus Om Håvaldsrød og Gutterød skriver Schanche: «Skysser hver sin gang posten, god vej, ingen har postdreng, Gutterød ligger litt av veien, kan utgå».

Etappe 15: Fra Håvaldsrød/Gutterød til Torp/Lerungen ved Helgeroa. Postveien ble anlagt tilsvarende dagens Brunlanesvei i 1690. Fra Helgeroa gikk posten med båt ut av Vestfold og over fjorden til Brevik/Stathelle. Landeveien fra Larvik over Langangen og Eidanger sto ferdig først i 1795.

POSTEN GJENNOM SANDEFJORD

Som kjent var Sandefjord og Sandeherred lenge en avkrok når det gjelder statlig styring, der vi lå

mellom de to grevesetene Laurvig/Larvik og Jarlsberg. Et eksempel på dette er at Sandefjord og Larvik etter Grunnloven i 1814 til sammen utgjorde én valgkrets som skulle sende én representant til Stortinget. Det sier seg selv at Sandefjord med svært få stemmeberettigede fikk liten innflytelse her.

Sandefjords status når det gjelder postvesenet illustreres ikke minst når vi ser at Larvik fikk sitt eget postkontor allerede i 1650, Tønsberg i 1652. Sandefjord måtte vente til 1837, og fikk da «bare» et poståpneri, som er en noe underordnet instans (Kongelig resolusjon 27.5.1837). Sandefjord fikk status som kjøpstad i 1845, og etter hvert avspeiles det også når det gjelder posten: Poståpneriet ble fra 1.1.1849 omgjort til postekspedisjon, og deretter til selvstendig postkontor fra 17.5.1890. For filatelister er det vel interessant å høre at Sandefjord antakelig fikk eget datostempel fra opprettelsen av postekspedisjonen i 1849: Stempel av 1-rings type med antikva bokstaver.

Roger Davidsen forteller i boka «Vognmannsminner fra Sandefjord» om Skysstasjon på Haukerød (se også kulturminne 5.8 høsten 2005) hvordan gjestgiverier og skysstasjoner vokste fram i tida etter at «Kongeveien» gjennom Vestfold ble åpnet for kjø-



Hovedbygningen på Søndre Haukerød rommet også skysstasjon, og lå derfor helt inntil Raveien. Bygningen ble revet i 1940. (Foto: Sandefjordsmuséene)

ende trafikk i 1665. Her kunne de reisende leie skyss videre nord- eller sørover til neste skystasjon (Sørby eller Amundrød). Da var det også naturlig at stedet fikk en viktig rolle i postforsendelsen, og midt på 1800-tallet kom posten til Sandefjord to ganger i uken. Det var drift på Haukerød i over 200 år, helt til jernbanen kom:

POSTEN PÅ JERNBANEN

I 1881 ble jernbanelinjen mellom Drammen og Larvik ferdig. Da var det også slutt på å frakte posten med hest, skystasjonene mistet snart sin betydning, og posttransporten til og fra Vestfold ble overtatt av Vestfoldbanen. Togsettene hadde gjerne en egen «postvogn» der postekspeditører underveis sorterte og ekspederte post fra og til de enkelte stasjonene.

POSTTRANSPORT TIL SJØS

I årene etter 1837, da poståpneriet i Sandefjord ble opprettet, gikk en stor del av posten med dampskip langs kysten. Når vi tenker på den dårlige veistandarden er det jo klart at dette var en mye raskere og bedre transportform, og langs hele norskekysten hadde skipstransport «alltid» vært det vanligste, både for passasjerer, gods og post. Men også her var Sandefjord lenge en avkrok, og hadde få anløp av postskipene sammenlignet med Tønsberg og Larvik. Forbindelsen med båten ble opprettholdt ved hjelp av bipostruter mellom disse byene og Sandefjord. Noe senere, da den private dampskipsfarten overtok mer av posttransporten, fikk byen hyppigere skipsanløp. En egen rute ble etter hvert opprettet mellom Vestfoldbyene og hovedstaden.

LOKALE POSTRUTER

Vilhelm Møller forteller at «Den posten som kom langs Kongeveien - eller Postveien, som det i denne forbindelse het - ble hentet på Haukerød, og i en liten sekk ført ned til byen, til vedk. postekspeditørs hjem». Noen ordning med faste postbud var nok ennå ikke på plass, og ifølge Knut Hougen var postgangen i Sandefjord svært lite tilfredsstillende: «Selv om byens postekspeditør hadde skyssgodtgjørelse for hest og mann, hendte det at posten til Haukerød og Larvik har vært sendt med et upålitelig spaserende bud, eller også med en halvoksen dreng».

Den lokale postombæringen i bykjernen gikk vel i alle fall raskere enn i områdene rundt byen, siden den ofte var overlatt til «mer eller mindre tilfeldige melkekjørere». Sandar kommune fikk sine første to landpostruter i 1906, Framnes og Helgerød, og her ble det fortsatt benyttet hest og vogn. Tilbudet ble stadig utvidet, fra tre ganger ukentlig, senere fra 1910 fire ganger og fra 1913 seks ganger ukentlig (Helgerødruten).

Imidlertid protesterte folk på Haukerød og Vaggestad, siden de følte seg tilsidesatt. Derfor ble det allerede året etter bestemt at enda to nye ruter skulle åpnes, deriblant «Gogsjøruten». Den fikk bevilgning 1.mai 1907, med en kjørende post rute tre ukedager, utvidet til først fire, og seinere i 1911 til seks ukedager.

SANDEFJORD POSTKONTOR

Postmuséet opplyser at Sandefjord trolig hadde en privat ordnet post allerede på 1600-tallet, men i 1837 ble altså Sandefjord poståpneri i Jarlsberg



Postvogn fra Vestfoldbanen (Kilde: Digitalt museum)



Interiør fra jernbanepostvogn på linjen Christiania-Eidsvold ca 1900 (Kilde: Postmuséet)

og Laurvig amt etablert. Samtidig ble det opprettet en bipostrute mellom Sandefjord og hovedpost-ruten Christiania-Christiansand S. Bipostruten ble knyttet sammen med hovedruten ved Haukerød.

Den første poståpner og postekspeditør opplyses å være skolelærer Christian L. Thestrup (f. 1780). Han betjente posten i perioden 1837 til 11.5.1852. Han ble kritisert for uregelmessigheter, og Knut Hougen skriver: «...han brukte skolestuen til postkontor, til like liten gavn for skolen som for posttjenesten. Det gikk som det kunde under stadig misfornøielse fra publikums side...». Bystyret vedtok i 1851 at man forlangte Thestrup «removeret». Striden som fulgte inneholdt bl.a. leserinnlegg i Morgenbladet, og saken ble behandlet i både for-

mannskap, amt og departement. Ordføreren, Johs. Aagaard, hadde til slutt samlet 11 sider med tiltalepunkter mot Thestrup, som på sin side leverte et hissig forsvar og polemisk kritikk av kritikerne! Til slutt fikk Thestrup sin avskjed fra embetet, og som Hougen sier: «Fra nu av blev det stilt om postekspedisjonen, hvilket vel betyr at alt gikk sin jevne gang».

Den mest kjente, og den som satt lengst i embetet er vel selveste «Postmester'n», tidligere telegrafrevisor Ole Hansen (1827-1910) Han ble konstituert som postmester 31.10.1871, fast ansatt fra 1.1.1872, og satt i embetet til 1905. I perioden 1871-1900 lå byens postkontor i Bugaardsgaten 153, i postmesterens hus.



Postmester Ole Hansen
(Kilde: Digitalt museum)



Post- og telegrafhuset ved Byparken 1915 Postkort
(Kilde: Sandefjord lokalhistoriske senter)

I dag huskes han nok først og fremst for å ha tatt initiativet til parade i Sandefjord på nasjonaldagen: Fra 1877 en «prosesjon med faner og flagg, musikkorps og sangere». Fra 1879 het det at «ogsaa Smaagutter opfordres til at fremmøde, forsynede med Flag»

At Ole Hansen kom fra telegrafverket er interessant også med tanke på det nære samarbeidet som i mange år var mellom de to etatene post og telegraf. Allerede fra 1863 var postekspedisjonen/

postkontoret forenet med telegrafekspedisjonen. I 1915 flyttet de to etatene sammen inn i den nye bygningen til Sandefjord Handelsstands Forening på hjørnet Jernbanealléen/Rådhusgaten, og dette samlivet fortsatte også da post og telegraf i 1966 flyttet til Storgaten 6. Kontoret flyttet videre til Jernbanealléen 13 i 2008, men i årene 2013-14 gjennomførte posten sin store omlegging som førte til at Sandefjord og 148 andre postkontorer ble nedlagt, og vi fikk «Post i butikk».

KILDER:

Postgangen Christiania-Stavanger (Vestlandsruten) med bipost til Kongsberg (lokalhistoriewiki.no)

Roger Davidsen: «Vognmannsminner fra Sandefjord»

Vilhelm Møller: «Sandar – grend og gård 1850-1970 bd.1-2»

Knut Hougen: «Sandefjords historie 1-2»

Brevik historielags årbok 1988 «Med post i 300 år»

DigitaltMuseum/Postmuséet: <https://postmuseet.no/>

Postmuséet: En tur gjennom postens historie

Jens Schanche: «Rapporter om tilstanden i det norske postvesen 1752-1756»

Rapport fra Vestfold fylkeskommune og Re kommune: «Slagene på Re-prosjektet»

Nordens postmuseer: «En reise på Nordens eldste postveier»

Ansvarlig redaktør for Sandar Historielag, Kulturminner: Jørund Holst Hansen.

Bruk av informasjon fra sidene, eller kopiering på papir eller elektronisk, må forhåndsavtales med Sandar Historielag, Sandefjord.

BLI MEDLEM I SANDAR HISTORIELAG!

Kontaktinformasjon og aktuelle arrangementer finner du her:

www.sandarhistorielag.no

www.facebook.com/sandarhistorielag