

Post- og rutebilkørsel på Tåsinge

gennem 45 år, 1904 - 1949

erindringer, genfortalt fra de gamle aviser, samtaler og arkivalier

samlet af Erik Hansen

Udbringningen af vore dages post betragter vi som en let og naturlig ting, omend det også nu om stunder, for en dels vedkommende, stadig må foregå pr. cykel og i al slags vejr.

Men anderledes var det før i tiden. Og for øen Tåsinge har postbesørgelsen også gennemgået en lang udvikling, siden det første brev-samlingssted i 1851 (iflg. C. G. Høgstrøm) blev etableret i det gamle tinghus i Vindeby.

Dette skal ikke være en lang historisk udredning om, hvad der er hændt siden da, det vil kræve sin særlige artikel, som må bygges på en mere tilbunds gående efterforskning i de relevante arkiver. Men her skal det i særlig grad handle om den første halvdel af dette århundrede.

Der vil i dag sikkert være mange, som husker postbud, postkører og rutebilejer Lars Henriksen, Willemoesvej 23 i Svendborg og hans virke på Tåsinge. Han var født d. 20. marts 1878 i Strammelse og blev gift 15. maj 1903 med Severine Camilla Carlsen, f. 21. februar 1876 i Troense.

I et interview i "Svendborg Avis", ved jule-tid 1953, fortæller journalisten "Kit" om "Den gamle post":

"Han er et af de mennesker, der i deres erin-dring om eget liv i virkeligheden sidder inde med oversigten over en hel historisk udvikling. Fra hestevognskørsel og kanefart over Tåsinge med postsække udviklede tingene sig i hans virkeår til moderne postbesørgelse pr. rutebil - og han fortæller gerne om de mange års grad-vise forandringer. Når man er kommet op i årene, og når dagene op mod jul får mænd til

at sætte sig roligt ned i mørkningstimerne og tænke på gamle tider, hygger minder så sært....

En lang travetur

-Jeg blev ansat ved postvæsenet 1. december 1904. Det var i Troense, siger "Laus", som mange tåsingeboer kalder ham. Der var jo lidt forskel på dengang og nu. Jeg blev sat på en halvdagstur og havde ruten: Valdemar Slot - Nørreskov - Knudsbølle - Løkken ved Bukkehave Mølle - Bregninge - Vievejen - Troense.

- Hvilken befordring brugte De dengang?

- Ja, den gang var der jo ikke biler og motor-cykler og den slags. Vi havde cyklerne, og dem var vi glade for om sommeren. Ellers gik vi!

- Det tog da mere end en halv dag så!

- Nej, det gjorde det såmænd ikke. Vi startede kl. 7 om morgenen og var færdige ved 14-tiden om eftermiddagen. Det fik man 37,50 kr. for om måneden. Nå, vi kunne selvfølgelig ikke klare os for det, men så gik man på forskelligt arbejde om eftermiddagen og konen syede den gang. Vi måtte jo hjælpes ad. Den-gang var der mange gamle postbude i Troense. De var kørende, havde hver en lille gig. Jeg håbede på en heldagstur, når en af dem holdt op, og i 1906 lykkedes det at få ruten Bregninge - Landet - Gesinge - Skovballe.

Da forandringen kom

- Men efterhånden kom der jo mere og mere post, fortæller Henriksen. Der var kommet lægebølg og dyrlæge i Landet og brugsfore-



Camilla og Lars Henriksen.

ninger og meget andet til øen, og ikke mindst i Bjerreby var der trang for en forandring. Folk derfra skulle selv gå til Troense efter de pakker, som postbudene ikke kunne slæbe, og så ville de hellere ind under Svendborg posthus. Blandt andet arbejdede dr. N. G. Kaaber i Landet, møller Peter Feldthusen, Staus Mølle og pastor Maltha Møller i Bjerreby kraftigt for det og for at få oprettet brevsamlingssteder i Landet og Bjerreby. Og det fik de også gennemført pr. 1. maj 1907 (efter at landevejene til Vemmenæs og Skovballe var blevet grundigt istandsatte og gjort bredere).

- Så kom forandringen også for Dem?

- Vi var fem postbude i Troense og den ældste blev på stedet. Så var jeg den ældste af dem, der var tilbage, og jeg måtte selv vælge, om jeg ville flyttes til et af de nye steder eller have kørselen. Jeg valgte kørselen.

Med hest og vogn

- og flyttede over i huset her?

- Nej, det gjorde vi sandelig ikke. I løbet af 8 dage skulle flytningen ske, og vi havde ellers nylig fæstet hus i Troense (nuv. Strandgade 27) af Valdemar Slot, så der stod vores penge, og vi havde ikke råd til at gå i gang med byggeri. Jeg skulle jo også have købt hest og vogn. Men vi fandt da et lille loftsværelse på Søgårdsvej i Svendborg, og hesten havde jeg stående på "Union" i Vestergade. Om aftenen måtte jeg trave frem og tilbage og fodre hest.

- Hvordan formede arbejdsdagen sig så efter den nye ordning?

- Jeg startede hver morgen kl. 7 med posten i hestevogn eller om vinteren i kane. Jeg kom over med den gamle dampfærge "Fritz Juell", og når den var til reparation, sejlede vi med en



Lars Henriksen ankommer med postvognen til brevsamlingsstedet i Bjerreby (nuv. Staboltvej 5).
Personerne fra venstre: Bladhandler Nissen fra Svendborg på sin motorcykel, Lars Henriksen på vognen, en ukendt mand, postbud Karl Madsen, Bjerreby, fru købmand Chresten A. C. Albrechtsen, og på trappen hans børnebørn, Ellen (f. 1919) og Helga (f. 1917) samt deres mor, Anna Albrechtsen. Manden med forklæde og halblang pipe er foreløbig ukendt.

(I forhold til pigernes alder må fotografiet være fra 1923, kort før Lars Henriksen overgik til kørsel med rutebilen?).

motorbåd, "Hertha", der var så lille, at hesten måtte spændes fra vognen og stilles på tværs foran, inden afsejlingen kunne ske. Det var færgemændene Møller, Vindeby, og Baagøe, Svendborg, der dengang stod for færgefarten. Der var afgang hver time fra hver side. Nå, men så gik turen altså over Tåsinge til Landet (se foto i "Tåsinge Årbog 1993", side 51) og til det yderste brevsamlingssted i Bjerreby.

Post- og bybud

- Der skulle hænge en postkasse på vognen. Og så var jeg jo i uniformen. Det vil sige: Dengang var det nu egentlig kun en sort kasket. Nå - men ved 9-tiden kom jeg så til Bjerreby, hvor hesten blev opstaldet, mens vi sorterede posten. Så måtte vi omkring med den til modtagerne, og kl. 16 kunne vi køre hjem, - men kom sjældent derfra før halvfem. Ved 19-tiden var jeg hjemme, men så skulle hesten fodres. Og dengang skulle folk jo have bud med til slagteren efter et lille stykke kød, til manufakturhandleren og til apoteket med en recept på medicin. Der var åbent i forretningerne til kl. 21, og om lørdagen til kl. 22, og vi postfolk måtte besøge disse småting om aftenen.

- Det fik De vel så en ekstraskilling for?

- Jeg fik 10 øre for hvert ærinde, men fra postvæsenets side havde jeg rigtignok også kun en månedsløn på 157,50 kr. Og for de penge skulle jeg holde hest og vogn og køre postruten, så den 10 øre ekstra var god nok. Efterhånden blev det alligevel, trods de få penge, for trivielt at have hesten stående langt borte fra, hvor vi boede, og så sa'e jeg til min kone: "Hør, vi skal ha' bygget en smule hus selv". Og det blev så til, at vi fik bygget her på Willemoesvej, så vi kunne flytte ind i april 1908, og her havde vi hesten gående.

Jul i snestorm

- Stod der ikke mere fest om postbudenes ankomst til de forskellige steder den gang?

- Jo, det tror jeg. I dag er det så naturligt for folk bare at sige, at "det ka' posti' sgu besøge".

Dengang var det en glæde for folk, at det lod sig gøre. Man mødte også megen venlighed på turene. Dengang jeg gik på Skovballeturen, var det almindeligt, at vi fik maden med, når vi kom lige til middag til en gård. Sådan et sted var en mand forresten engang blevet vred over min pause, men selvfølgelig måtte vi holde os en bitte hvil på så lang en dagstur.

- Om vinteren var det en kold omgang?

- Ja, jeg husker en juleaften, da vi havde en frygtelig snestorm. Jeg nåede ikke ud fra Svendborg med posten før kl. 3, så den dag fik vi jo ikke juleposten uddelt derovre. Men næste dag tog jeg derover. Jeg kørte med kanen over markerne, men fik at vide, at på hjemvejen kunne jeg roligt begive mig ad landevejen. Der var skovlet, sagde et ungt menneske. Jeg fulgte så det råd, men et sted på vejen lå den opgravede sne helt op til første telefonrød, og da hesten, som fik lov at finde sin egen vej, pludselig standsede op, forstod jeg, at vi igen måtte ind over markerne for at komme hjem. Først kl. 22 nåede vi Svendborg igen....

- Skal vi ikke have en gibbernakker? siger Henriksen efter fortællingen om så megen kold sne.

Så kom bilerne

- Hvornår begyndte De så at tage den moderne teknik i brug?

- 1. juli 1923 begyndte jeg at køre turen med bil. Også den udgift måtte jeg selv klare. Jeg ansøgte postvæsenet og spurgte, om de havde noget imod, at jeg gik over til bil, og det kunne de jo ikke have. Så fik jeg en rutebil. Et halvt år før var der kommet rutebil på Tåsinge, og de var jo højt oppe derovre og sagde, at de skulde også overtage postbesørgelsen snart. Så der var ikke andet for, end jeg måtte have den bil! Skæbnen ville, at de andre snart måtte holde op.

- Men Tåsinge var vel glad for fremskridtene?
- Der var såmænd begejstring nok, men det var ikke altid lige interessant for os, der skulle køre om dagen og holde tiderne og så måtte ligge på værksted med bilen næsten hver eneste nat! Den var indregistreret til 14 personer, men det blev efterhånden sat helt ned til 7, så ringe blev den. Den næste til 18 personer kørte vi så med, til Vemmenæsfærgen kom i 1925. Da ønskede langelænderne at sætte en bilforbindelse i gang på Tåsinge, men de blev afvist af myndighederne, og i stedet satte jeg en rute mere i gang. Jeg havde chauffører til bilerne og passede så stadig selv postruten (Helluf-Vårø-Stjoul-Stabolt) ude i Bjerreby.

- Hvad kostede rutebilletterne?

- Det var 1,15 kr. for turene til Skovballe eller Vemmenæs, retur kostede det en daler. Men da amtmand Lassen kom til Svendborg, spurgte han mig, om jeg ikke kunne tænke mig en nedsættelse af taksterne. Jeg sa' nej, for så vidt jeg havde kunnet konstatere, var det en af de billigste ruter i landet. Men jeg fik da en skrivelse om, at taksterne var nedsat til 1,75 kr., og først under krigen blev de forhøjede igen.

Stat og kommune overtog postruten

Under krigen var det drøjt at klare sig igennem på de forsyninger, der blev givet, men det gik. Lars Henriksen fortæller om, hvordan han klarede sig gennem vanskelighederne, men alligevel så han få år efter krigen, at Langelandsbanen havde søgt koncession og regnede med at få 4 ruter på Tåsinge i løbet af et par måneder. Han gik til rutebilforeningen, som gav ministeriet sagen. Men et møde i Svendborg med de forskellige myndigheder førte til, at D.S.B., Sydfyenske Dampskibsselskab og Langelandsbanen overtog koncessionerne i fællesskab. Lars Henriksen trak sig tilbage med bevidstheden om, som han selv siger det, "at der havde været en god service på Tåsinge de

år, der gik. Og jeg ved aldrig af, at jeg har været på kant med nogen på mine ture".

Så enkelt er eventyret om et halvt århundredes udvikling på et lille område. Og så megen skæbne er der i det".

sign: "Kit".

Lars Henriksens mistede sin kone i 1966, hun blev lidt over 90 år gl., og han selv døde 1967, 89 år gl.

Efterskrift:

Erindringerne om post- og rutebilkørselen på Tåsinge kan ikke skrives uden også at mindes de 2 trofaste chauffører hos Lars Henriksen, Peter "Verup" og "Mathis", der begge var bosatte i Svendborg.

Mathias Andersen

Han var den, som fik den længste ansættelse og fortsatte endda videre hos D.S.B. i 10 år, indtil 1959. Nic. Hurups bogværk: "Dansk Person- & Rutebiltrafik", udgivet 1936, kan fortælle, at han var født 26. juni 1892 i Søby sogn på Ærø, som søn af skipper H. Andersen og hustru Anna Knudsen. Han blev gift 17. april 1915 med Christiane Knudsen. Den 1. oktober 1919 flyttede de til Svendborg og havde i mange år bopæl Færgevej 26 og sidst i huset Willemoesvej 27.

I "Fyns Tidende" 26. april 1959 bringer en journalist med signaturen "Erik C.", et interview under overskriften: "Jeg rører aller mere ved et rat...!". "Tåsinges glade Mathis "står af" efter 35 års kørsel". Jeg har afleveret taske og kasket, siger Mathias Andersen - Tåsinges og turisternes populære "rutebilmand", som her fortæller om sin kørsel over øen i 35 år, om øboere og om en lang, glad arbejdsdag, som nu er forbi.

Tåsinges "Mathis" har sagt farvel og tak. Mathis - glade Mathis - vil ikke mere. Han er kørt træt.

Men er der noget at sige til det?

Han har i 35 år trofast siddet bag rattet i



Mathias Andersen i D.S.B.s tjeneste.

rutebilen fra Svendborg til Vemmenæs og retur.

Alligevel!

Tåsinge-boerne og turisterne på paradisoen vil savne ham. Han hørte, som få, til billedet af øens dagligliv. En rund, glad mand med det luneste smil, der vist nogen sinde er set på de kanter. Altid rap i replikken. Altid parat til en skæg historie. Til en opmuntring, når det kneb.

- Jeg har sagt "amen"! siger Mathis.

Og så ved Tåsinge-boerne besked. Så er der intet at stille op.

Mathis har altid sagt sin mening. Sagt den så lige ud af posen, så ingen kunne misforstå den.

Mathias Andersen - kun skattekontoret i Svendborg kender ham vel under det navn - har slået sig ned i sin stue for at fortælle. Ikke bare om 35 år på "Tåsi", næ, han begynder et par år før. Og snakken finder altså sted i hans stue - førstesalen i en villa på Willemoesvej -

kun få skridt fra Tåsinge-færgelejet. Går han ud på altanen, og tar' han "lillemor" under armen, så kan de to derfra se både færgen og øen derovre bag det blå vand.

- Jeg begyndte som maler, landskabsmaler, siger han. - Jeg malede klædeskabe på landet. Men under første krig var malerverer den rene tjæreolie. Den hang fast i potten eller hang og daskede i penslerne, og det blev jeg sgu træt af at fægte med. Så sprang jeg fra og hoppede ind på margarinesfabriken på Dronningholmsvej i Svendborg som chauffør i fem år indtil den lukkede.

Jeg hænger dér på væggen. Flot ikke? Jeg var chauffør på den første lastvogn i Svendborg. Det billede er lige til museet -

- Det er bilen også -

- Den var go' nok.... Nå, men efter fem år kom jeg så "på ruten" til Tåsinge. Det var postbud Henriksens rutebil, og jeg kørte den første tur salig 1. juli 1924. Da havde De vel næppe fået øjne. Dengang var der ikke så mange ture. Da tog vi den mere med ro. Der var heller ingen færge ved Vemmenæs, så turen gik til Skovballe og Bjerreby.

- Valgte De selv ruten?

- Næ, jeg kørte den bare.

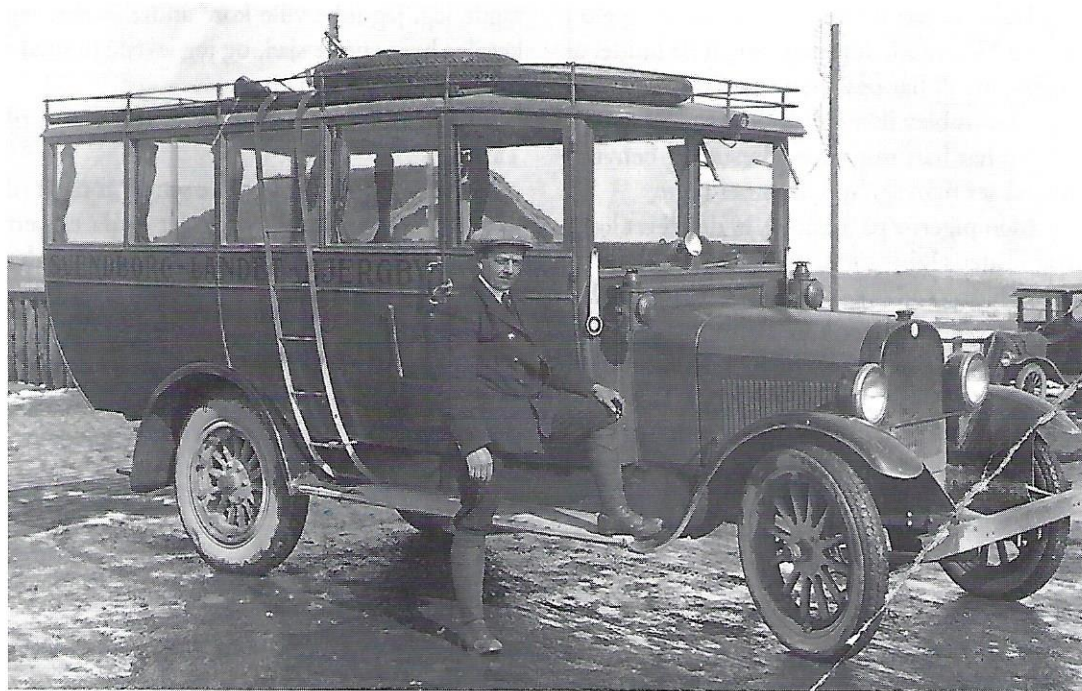
- Og Tåsinge-boerne -

- De har været rare altid. Det ligger til os øboer, jeg er selv fra Ærø. At min kone er fra Svendborg er en anden historie. Men jeg faldt godt til. De var tilfredse med mig, det hørte jeg siden hen. Og så dette gode, at jeg ku' sige til folk, hvad jeg ville. Det var kram for mig. Det fordrer bare een ting, at jeg også kan tage, hvad de siger til mig.

Jeg startede i en gammel Ford. En stor og glad krabat, og så røg jeg over i en "Triangel", en 15 personers, og vi to holdt ud til efter anden verdenskrig. Siden kom så disse hersens Volvoer. Det var da, vi i 1949 kom ind under staten.

- Var staten lige så flink en chef som Henriksen?

- Det er n'utte nemt og svare på. Jeg har



Mathias Andersen med en af de gamle rutebiler foran den daværende ventesal i Vindeby. Denne blev fjernet, da det nye færgeleje til M/F "Taasinge" blev etableret i 1926.

intet at klage over. Men Trianglen og mig, vi var perlevenner. Den kom sgu næsten, når jeg kaldte, og lad os sige det i en god stund: Jeg har aldrig haft uheld med mine vogne.

Så banker Mathis under bordet 2 gange.

- Tåsinge dengang var vel mere idyllerisk?

- Der var mere ro, og øen var faktisk kønere. Vist så. Der var hegn om hver mark, nu slår man dem ned. Og der var mere hygge. Farten var ikke så stor. Vi fik tid til en sludder og en sjat kaffe, når der var en bitt' festlighed. Der var tid til at leve. Leve ja. Jo, det passer.

- Der var færre utilfredse?

- Ingen af os er fejlfri, men kom der en sur stakkel i vognen, så fik han en bitt' sjov med på vejen. Vi slog det over i det gemytlige. Herregud, vi lever da kun én gang. Og det har altid været sådan, at selv om folk kom lidt humørforladte, så glemte de de små besvær,

når de sad bag ruderne. Det ku' itt' blive til andet. Vi var een stor familie.

- Aldrig vrøvl med passagererne?

Vi lystrede hinanden, der har aller været vrøvl. Jo, for resten - ha! - Der var een en aften. En pokkers karl. Han skældte den ene passager ud efter den anden, og sikke nogle "passager", han kom med. Nå, til sidst varpede jeg ham ud. Han var halvfuld, fyren.

- Var der andet besværligt gods?

- Det særeste gods, jeg har fartet rundt med, var vel smågrisene. Ikke i vognen, de hang og sjaskede bag på og "klattede" i kor - en stak pattegrise, ja, men det var sjældent. Næ, rejser, rejser i massevis har jeg tit jollet af sted med.

Og nu passagererne, de små forelskelser i bussens halvmørke?

- Dem så jeg ikke.

- Hvad er så spejlet over chaufføren til?

- Ha! - Vi har n'utte tid til at sidde og glo i det, og Herregud, det er da rart, at de holder af hinanden. Vi har også haft vores tid.

- Mathis blev ikke misundelig?

- Jeg har haft min besøgstid og benyttet den, så ser man sgu'nte de ander mere.

- Men pigerne på Tåsinge, er de blevet køn-
nere i tidens løb?

- Årh, jeg ved ikke. Jeg har altid været glad ved små piger fra 16 til 70. For mig har de alle været skønheder. Derfor sagde jeg immervæk: "Davs, lille pige!", når de trådte ind. Om de så var 20 eller 60. Det betød intet for Mathis.

- De må kende hvert hus på ruten -

- Ja, og jeg vidste, hvor hver skulle af. En dag stod en mand ved bussen, da jeg holdt i Svend-
borg:

- Skal De med? sagde jeg til ham.

- Ja, til Tåsinge.

..Nå så hop ind. Jeg ved nok, hvor De skal
hen!

- Umuligt, sagde manden - jeg har været i
Amerika i mange år, og vi har aldrig set hinan-
den, vi to.

- Det er sandt nok, sagde jeg - men jeg ken-
der karetmageren derovre, og De ligner ham,
så De bliver sat af hos ham!

- Jeg skal heller ikke længere! sagde man-
den.... nå ja ja, så kendte vi jo næsten allerede
hinanden.

Hvor mange gange har De fået en kaffetår
på ruten?

- Det ka' ju'tte tælles. Men maven holdt.
Det var ikke tynd kaffe, der kom på bordet.
Husk på, jeg kom kun til gildestår.

- I arbejdstiden -

- Hva' ellers, jeg løb sgu'nte rundt etter gil-
derne, men når jeg kom med blomsterne og
gaverne, ja, så stak de da en kaffetår. I de sidste
år skete det ikke så ofte. Nu er vi spændt mere
hårdt for.

- Og De er aldrig blevet træt af at se de sam-
me hoveder?

- Aller, næ, næ. Da ruterne blev lavet om,

sagde jeg, jeg ikke ville køre andre steder. Jeg
kender hver eneste sjæl, og jeg levede jo med i
det daglige hos dem.

- Og når De nu holdt ferie, tog De så til
Tåsinge?

- Næ, "mor" og jeg har i de senere år taget til
datteren i København, men det er da et sært
sted at feriere. Vi er knastrætte, når vi vender
hjem, men vi har aller optrådt som turister på
Tåsinge.

- Dem er der blevet mange af i årenes løb -

- Masser, de myldrer frem. Dengang kendte
vi hinanden fra år til år. Nu er der så mange, at
jeg ikke kan hitte rede på dem.

- Kunne De nok lide dem?

- Om jeg kan lide dem? Det er da klart,
mand. De råbte: "Dav, Mathis", som alle de
anner og fandt tonen i vognen.

- Osse de fine damer med små bidske
københavnervovser?

- Ja, ja, både de og vovserne røg indenbords.
Jeg har aller kunnet sige nej til et sødt lam.

En dag stod der to søde Københavnepiger,
ikke i den fagreste vår mere, og de sagde
såmænd:

- Det er vel nok en skam, De ikke kører i
dag, Mathis, men vi rejser skam ikke, før vi får
sagt pænt farvel til Dem, Mathis!

Åh, det lød godt i mine øren.

Joh, jeg har altid haft det godt. Jeg har nem-
lig været mig selv og kunnet snakke med hele
kompagniet. Det er vel noget, man er født
med.

- Men hvad nu med de passagerer, som kom
med streg på?

- Dem fik jeg ud, før de fik noget op. Men
at de små unger af og til brækkede sig, det ta'r
man med godt humør og en gulvklud.

- Hvilke af de 35 år blev de bedste?

- Har vi en plads, hvor vi har det godt ind-
byrdes, så er hver dag god. Og så kan vi stræk-
ke os vidt for at hjælpe hinanden. Gnutter vi,
ja, så bliver det skidt, så gider man sgu'nte
arbejde. For mig er det altid gået godt. Og vil

De skrive noget for mig?

- Gerne.

- Så tak Tåsinge-boerne fra mig. De har været enestående. Det passer, og det samme gælder de tre chefer, jeg har arbejdet under. Fik De kradset det ned?

- Helt i orden. Og nu Dem selv. De har slidt flere busser op, er De også selv slidt op?

- Jeg begynder at mærke, jeg bliver træt, og derfor holder jeg op. Jeg skal tage lidt mere gelinde på tingene, siger man, bare se at få en bitt' ud af livet.

- Forleden var der en ung fyr heroppe.

- Holder du op nu? sagde han.

- Ja, svarede jeg.

- Nå, så kan du godt sætte dig ned og så vente på rustvognen! sagde han... Og jo, der er nu noget om det. Det er såmænd rigtigt nok.

- Når man holder op med at arbejde, så er det da bedre, man siger: - Så tager vi fat på en ny tilværelse.

- Måske, men alligevel -

- Var De mere glad, da De sad bag rattet?

- Jeg tror, jeg var mest glad, når jeg sad dér. Men hva', nu sidder jeg ved siden af mor.

- Har Mathis kørt sin sidste tur?

- Ja. Jeg bryder mig ikke om at køre bil. Jeg har alle dage sagt, at jeg kører ikke for fornøjelsens skyld, men for at leve.

- Det blev alligevel 40 år bag et rat -

- Rigtig, ja, men nu har Mathis afleveret taske, kasket og det hele. Nu er det slut. Fra dags dato tår jeg aller fat i et rat mere...".

sign: Erik C.

Der er sikkert mange, der endnu kan erindre Mathias Andersen, gemytlig og slagfærdig som han var, og de mange muntre episoder, der kunne opstå i hans nærhed.

Politiet var på et tidspunkt ude efter, at der ikke måtte være for mange stående passagerer i rutebilen og påtalte dette over for ham. Men det er jo ikke let at sige nej, når folk gerne vil køre med, og på færgen instruerede han de stående om, at så snart de kom til holdeplad-

sen ved banegården, skulle de skynde sig ud og væk. Hvis politiet så stod der, ville det ikke være så let for dem at tælle, hvor mange der var. Men engang holdt politibilen dog allerede nede ved færgeløjet i Svendborg og gav da stopsignal til ham med bilhornet. Mathias Andersen fortsatte uanfægtet og standsede ikke før banegården, hvor alle skyndte sig ud. Da betjentene nåede hen til ham, spurgte de: "Hvorfor standsede du ikke, da vi gav signal til dig?". "Jo - men jeg ku' sgu'tte have flere med!", lød det frejdige svar.

Som årene gik, blev trafikken alt tættere, og i weekenderne samt ferietiden blev der ofte lange billkøer ved færgerne i Vindeby. For at kunne holde køreplanen havde han derfor lov til at køre uden om de ventende biler og først ombord. Dette blev engang for meget for føreren af den personbil, der holdt forrest i køen, og ude på færgen skældte han Mathias Andersen ud. Svaret faldt prompte og afvæbnende: "Ved du ikke, der står i den hellige skrift, at de sidste skal blive de første!".

Hans kone, som ikke var så stor, fik i sine sidste leveår problemer med hjertet. Efter en undersøgelse på sygehuset i Svendborg forklarede overlægen, i en samtale med Mathias Andersen, at årsagen var, at hendes hjerte var blevet for stort. "Så er det da nok snarere konen, der er for lille!", svarede han.

Mathias Andersen mistede sin kone d. 24. september 1967, og han selv sov stille ind den 28. juli 1980, 88 år gl.

Hans Peter Nielsen fra Verup

Det var med tilnavnet fra fødeegnen, at Peter Verup blev bedst kendt på Tåsinge og nærmeste omegn. Han blev født 22. november 1902 i Nidløse sogn på Sjælland, som søn af smedemester Peter Ferdinand Nielsen og hustru Mine Hansen.

Efter et par pladser på Sjælland, bl.a. ved landbruget, kom han 1. maj 1921 til Tåsinge



Peter Verup.

og blev køkkenmedhjælper m.m. på Troense Badehotel (nuværende Hotel Troense).

Den næste plads blev som karl på Vindeby Kro, hos kroejer Peter Nielsen, og her ved det gamle færgested var der fuldt op at gøre for en rask, ung mand. Kroejer Nielsen var driftig og engagerede sig i både lillebilkørsel og rutebil. Det var lige noget for Peter at blive chauffør, og han fik sit første kørekort udstedt d. 22. maj 1923, men rutebilen er det dog uvist om han blev fører af. Den kom ikke til at køre længere end et lille års tid omkring 1922-23, hvorefter det, som sagt, blev Lars Henriksen, der startede sin egen rutetrafik fra 1. juli 1923.

Her i Vindeby blev Peter Verup også bekendt med hende, der senere skulle blive hans kone, Jensine Rasmussen, f. d. 30. oktober 1904 i Sørup uden for Svendborg. Hun tjente som pige i den gamle Vindeby Færggaard. De blev gift d. 1. marts 1927 og fik en lille loftslejlighed i huset "Stejlbjerg" (nuv. Bregningevej 54), hos snedker Johannes Poul-

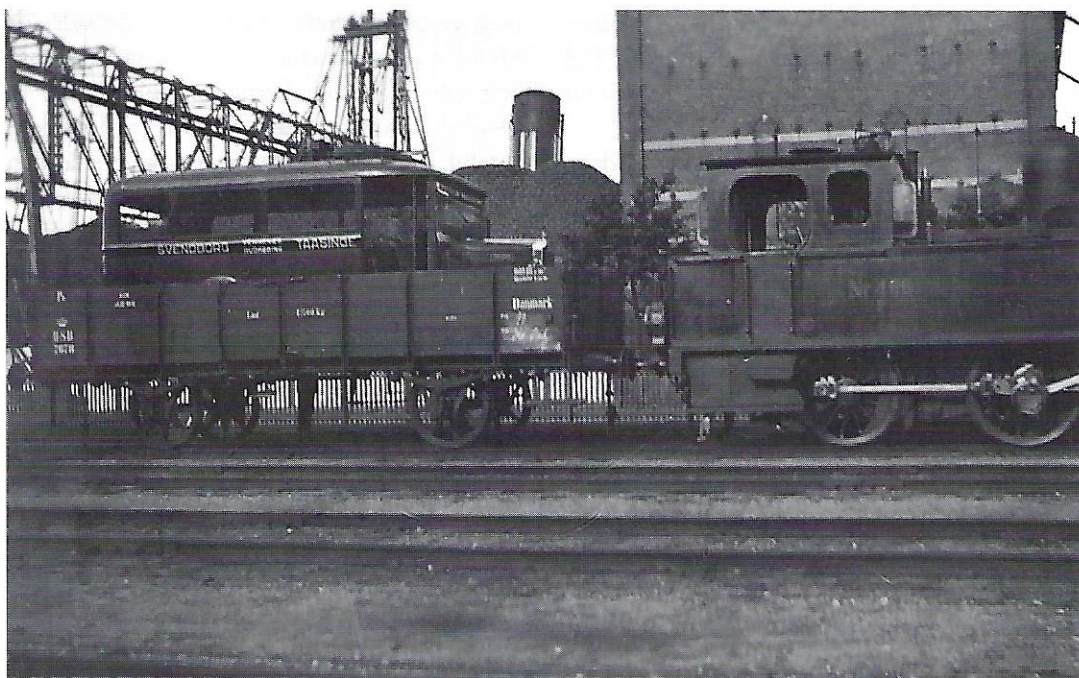
sen. Senere boede de en kort tid på Ragnhildsvej i Svendborg, hvorefter bopælen igennem mange år blev Kullinggade 23. På Tåsinge hjalp kroejer Nielsen dem igang med en lillebilforretning, som desværre ikke kom til at give dem den nødvendige indtjening. Fotografier fra denne bilkørsel har været vist i "Tåsinge Årbog 1996, side 74, og 1998, side 61.

Den 8. juni 1929 fik Peter Verup ansættelse hos Lars Henriksen som rutebilchauffør og kom til at køre meget på ruten til Vemmenæs. Han var en hyggelig og gemytlig mand, der kunne snakke med alle mennesker og blev derfor meget vellidt på ruterne over hele øen.

Om sommeren var han sjældent hjemme, da kørte han ture med turister til byggeriet af Lillebæltsbroen, til Grejsdalen ved Vejle samt til Himmelbjerget og andre steder. På et postkort stemplet d. 13-5-32 (fredag før pinse) skriver hans kone til svigerfaderens fødselsdag i Verup bl a.: "Peter skal til København med et Selskab paa Søndag, de skal med første Færge om Morgenen. I kan tro at han glæder sig!". Et gammelt amatørfoto viser, at rutebilen blev kørt op på en jernbanevogn for at kunne blive overført med storebæltsfærgen. Grunden til dette var, at jernbaneskinneerne dengang var monteret oven på færgens dæk og derfor vanskeliggjorde manøvreringen af bilerne. På de nyere færger blev skinnerne nedfældet i vogndækket, så der blev en mere jævn flade at køre på.

Da buskørselen efter krigen kom bedre igang, fik han ansættelse hos vognmand Hans Hansen, der dengang ejede og drev Svendborgs bybusser. I dennes vognpark var også en bus af mærket "Triangel" (De Forenede Automobilfabriker A/S, Odense). Da Lars Henriksens biler alle var af dette fabrikat, kom Peter Verups erfaringer med kørsel, pasning og reparation af disse biler både ham selv og den nye arbejdsgiver til gode.

En tiltagende gigtlidelse gjorde desværre, at helbredet ikke kunne holde til jobbet som buschauffør, så i 1954 etablerede han og hustruen



Rutebilen er sat på jernbanevognen og klar til sejladsen over Storebælt i 1932.

et autoudlejningsfirma ved hjemmet i Kullingsgade. Forretningen voksede støt og talte på et tidspunkt 15 udlejningsvogne. Men hans sygdom forværredes desværre, og med muligheden for at blive folkepensionist blev udlejningsforretningen afviklet i 1969.

I april 1982 flyttede de til en beskyttet bolig ved Mærskgården i Troense, og her døde Peter Verup allerede d. 19. september 1982, tæt ved 80 år gl. Hans kone døde d. 4. februar 1991, 86 år gl.

Takket være Peter Verups sans for at gemme de gamle fotografier og hans søns, Børge Nielsen, bevaring og velvillige hjælp, kan vi i dag beskue de forskellige rutebilfabrikater og modeller, der har været anvendt ved kørselen på Tåsinge. Omkring årsskiftet 1995/96 fik han set fotografiet af den gamle rutebil på Vemmenæs færgebrog i Valdemar Jensens bog: "Tåsinge rundt" (side 79). Herefter søgte han kontakt med vort arkiv og har yderst hjælpsomt delt ud af sin viden, såvel som han også

beredvilligt har udlånt sine billeder til brug i årbogen.

Rutebilkørselen på Tåsinge 1922-1949

(Om ruter, materiel samt deraf uløste spørgsmål)

I 1922 etablerede krojer Peter Nielsen, Vindeby Kro, en rutebilkørsel på Tåsinge, som ikke fik så lang levetid. Ifølge Lars Henriksen skete dette ca. 1/2 år før, han selv d. 1. juli 1923 tog del i fremskridtet og forbedrede sin post- og passagerkørsel ved at anskaffe en rutebil og derved nok gjorde kromandens kørsel urentabel. Lars Henriksens første bil var muligvis af mærket "Büssing" og havde nok reg. nr. O 4355, men dette nr. ses dog at have gået igen på mere end én af de efterfølgende biler.

Lars Henriksen kørte ikke sine rutebiler selv, og det er et uløst spørgsmål, hvem den (eller de) første chauffører hos ham var?

D. 1. juli 1924 ansættes Mathias Andersen som chauffør hos Lars Henriksen, og i 1959 kan han erindre, at han begyndte at køre i en gammel Ford.

I september 1925 påbegyndes sejladsen med den nye bilfærgerute Vemmenæs-Rudkøbing, og til denne etablerer Lars Henriksen en ny rutekørsel og indkøber en bil mere. Og det bliver blandt andet Mathias Andersens fætter fra Ærø, Peter Knudsen, som bliver chauffør på denne rute i de første år. Senere etablerer han sig som fragt- og vognmand i Landet.

D. 8. juli 1929 ansættes Hans Peter Nielsen fra Verup som chauffør hos Lars Henriksen.

Hvor mange og hvilke forskellige rutebiler Lars Henriksen havde i de første år vides ikke med sikkerhed, men i 1930 anskaffes en ny rutebil (måske brugt?) af mærket "Triangel", på 70 hk og en egenvægt af 3100 kg. Der var tvillingehjul på bagakselen og pladser til 18 passagerer. Den indregistreres med nr. O 326 og blev desuden godkendt til turistikørsel uden for ruterne.

"Triangel"-bilerne blev fremstillet hos "De forenede Automobilfabrikker A/S", der havde til huse i den gamle rytterkaserne i Pjentedamsgade, Odense. Her blev der i årene 1918-1957 fremstillet ca. 200 jernbanemotorvogne og ca. 4000 biler af enhver slags, dog især tunge køretøjer som lastbiler, rutebiler, militærbiler, brandbiler, mælkebiler og ølbiler. Bilerne blev fremstillet i ganske små serier, ofte tilpasset den enkelte kundes specielle behov, mens motorerne blev importeret. I 1938 var der 250 mand beskæftiget. Fabrikken fik succes på sin høje kvalitet, men kunne ikke overleve den forøgede konkurrence fra udlandet

I 1931 anskaffer Lars Henriksen en fabriksny rutebil, også af mærket "Triangel", på 70 hk. og en egenvægt af 2700 kg. Den havde pladser til 15 passagerer og blev bestilt specialbygget i en smallere version, så den kunne køre om bord på dampfærgeren "Fritz Juel". Denne opbygning gjorde, at den blev indrettet

med et langsgående sæde i den ene side, da bredden ikke var stor nok til to rækker dobbeltsæder. På fotografierne ses den med reg. nr. O 4355, som så må være overført fra den ældre rutebil, der havde dette reg. nr. Senere får den reg. nr. O 331. Denne rutebil blev under krigen forsynet med gasgeneratoranlæg og var på et tidspunkt den eneste af sine rutebiler, Lars Henriksen da havde i drift.

I 1936 udgav Nic.Hurup en bog: "Dansk Person- & Rutebiltrafik". I denne oplyses det på side 332, at det er disse to "Triangel"-vogne, som Lars Henriksen har i drift på dette tidspunkt, samt at der dagligt køres 220 km.

I 1937-38 indkøbes en splinterny rutebil, igen af mærket "Triangel", og med 26-28 siddepladser. Disse var betrukket med plyds, og der var indlagt varme samt en adskilt kabine for rygere - virkelig luksus! Den blev indregistreret med nr. O 8006, men ses også med reg. nr. O 969.

Under 2. verdenskrig 1939-1945 måtte rutebilerne O 331 og O 8006 opklodses i garagerne på Willemoesvej, og Mathias Andersen kunne så betjene rutekørselen med den mindste af bilerne. Benzinen var blevet knap, og derfor overgik man til gasgeneratordrift. Men det gav til gengæld problemer med at få trækraft nok, for eksempel op over Bregninge Bakke, og det skete ofte, at passagererne måtte ud for at skubbe på. Der gik sport i at undgå stop på bakkerne, så der blev "rørt godt i gryden" før starten fra Vindeby. Der var også af og til en slags "væddeløb" med en "Triangel"-lastvogn fra mejeriet "Damkilde" i Bjerreby.

Den indskrænkede drift gjorde sit til, at der blev mindre arbejde til 2 chauffører, og Mathias Andersen blev efterhånden alene om kørselen. Peter Verup søgte så anden beskæftigelse og fik blandt andet arbejde på havnen i Svendborg, men kunne dog af og til køre som afløser hos Lars Henriksen.

Fotografier viser, at Lars Henriksen udlånte rutebilen med gasgenerator til kørsel for modstandsbevægelsen ved befrielsesdagene i maj



Dette er formentlig kroeger Peter Niensens rutebil i Vindeby 1922-23. På siden står der "Taasinge Rutebil".



Peter Knudsen har gjort holdt med Vemmenas-bilen på hjørnet over for Bjerreby Smedie. Denne rutebil havde også en indgang i bagenden, hvor trinbrættet ses monteret. (Se også "Tåsinge Årbog 1992, side 56 øverst).



Peter Verup med rutebilen foran Vindeby Kro. Denne er den specialbyggede smalle "Triangel" fra 1931, og hvor forlygterne er monteret ude på skærmene. Den anden "Triangel" - bil fra 1930 havde forlygterne anbragt på hver side af køleren (se Valdemar Jensens bog: "Tåsinge rundt", side 79).



Peter Verup med den nyeste rutebil fra 1937-38 opstillet i Vindeby. Som det ses er det en meget flot og moderne rutebil for den tid. Drengene er desværre ukendte.



Peter Verup med rutebilen ved Svendborgs gamle rådhus og politistation i Vestergade, hvor han hjalp med kørsel for modstandsbevægelsen i majdagene 1945. Manden til højre er muligvis en mekaniker, Juhl i Svendborg..

1945, og med Peter Verup som chauffør. Lars Henriksen havde nok også en beholdning af benzin liggende i sin jordtank på Willemosvej.

Om der blev ansat nye chauffører til hjælp for Mathias Andersen efter 1945, vides ikke, men kørselen var jo stærkt reduceret i de første år, hvor der jo blandt andet også var mangel på nye automobildæk.

I 1949 må Lars Henriksen se sig udkonkureret ved, at det blev Langelandsbanen, Sydfyenske Dampskibsselskab og D.S.B., der i forening får koncessionen til ruterne på Tåsinge. Det bliver herefter D.S.B.s busser, der kommer til at stå for kørselen fra d. 1. juli d.å., og Mathias Andersen får ansættelse dér, men stadig som chauffør på Tåsinge-ruterne de næste 10 år (dog med enkelte suppleringskørseler, f. eks. Svendborg-Nyborg, når der var mange rejsende). Her kunne tåsingeboere og andre så

stadig glæde sig over at få samme gode og gemytlige betjening af ham, inden han til slut gik på pension d. 1. august 1959.

D.S.B.s overtagelse af post- og rutebilkørselen på Tåsinge var nok en skuffelse for Lars Henriksen. Han havde sikkert selv gerne set en lempeligere afløsning på alle de mange års gode virke for sin post- og passagerkørsel dér, hvilket han dog også havde fortjent.

Men tiden var nok blevet en anden, og der blev stillet større krav om service og fart. Og til dette skulle der bruges større investeringer i materiel til både gamle og nye ruter.

Hvad blev der af de gamle rutebiler?

Rutebilen fra 1930 endte sine dage som hønseshus ved Vornæs Skov, hvor der muligvis endnu findes sporadiske rester af den.

Om den specialbyggede bil fra 1931 vides der ikke noget endnu.

Hvilken skæbne den nyeste bil fra 1937-38 fik, kendes der kun lidt til. Ældre efterretninger fra mekanikere hos Richard Møller ("Auto-Jyden"), Svendborg, der havde arbejdet med den, giver informationer om, at den på dette tidspunkt var temmelig rusttæret. Om den så blev overtaget af D.S.B. eller solgt til anden side vides ikke.

Kilder:

Avisinterview fra "Svendborg Avis" omkring julen 1953, af signaturen "Kir".

Avisinterview fra "Fyns Tidende" 26. april 1959, af signaturen "Erik C.".

Nic. Hurups bog: "Dansk Person- & Rutebiltrafik, 1936.

Herunder skal også fremføres en varm tak for al venlig imødekommenhed og hjælp, lån af billeder samt mange gode og interessante samtaler jeg har fået, både ved besøg og telefonisk, hos: H. H. Vormark Nielsen, Gentofte. Børge Nielsen, Birkerød. Gerda H. Nielsen, Svendborg. John Taylor, England. Inge Madsen, Vindeby, samt hendes søskende m. fl. Uden deres gode medvirken var denne artikel ikke blevet så rig på sikre detaljer og mange illustrationer.

Men skulle der være nogen af årbogens læsere, der kan supplere med yderligere oplysninger vedrørende alt dette, da vil vort arkiv være meget glad for at modtage disse!

Erik Hansen, født 1926. Leder af Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv siden 1978.