

# Postvæsenet i Årup

Af *Peder Nielsen*

Det danske postvæsen skriver sig fra 1624, oprettet af Christian IV, med monopol på befordring af breve. Generalpostmester Poul v. Klingenberg overtog i 1653 hele postvæsenet i forpagtning, og frem til 1711 var det på private hænder. I dette tidsrum ansattes postmestre i de fleste byer. De næste 98 år hed styrelsen Generalpostamt. Det afløstes 1808 af Generalpostdirektionen, der foruden det danske postvæsen også havde Norges og Hertugdømmernes under sig. Telegrafene, først den optiske, samt færgefarten hørte også under postvæsenet. 1848 udnævntes en Generalpostdirektør som leder. Få år efter indførtes frimærket; samtidig bredte jernbanerne sig, og det betød det store opsving for postvæsenet.

Den fynske skinnevej åbnedes officielt den 7. september 1865 af Christin IX og dronning Louise med følge; derefter begyndte den daglige drift af banen. Der etableredes et postexpeditionsbureau i Odense for den fynske jernbane. I Ullerslev og Årup oprettedes mindre postexpeditioner, den sidste under Assens postkontor og med postfuldmægtig Dahl som leder. Allerede dagen efter indvielsen af banen skete store indskrænkninger af den ret omfattende diligencekørsel på Fyn.

Gribsvad kro havde i mange år været brevsamlingssted og et knudepunkt for diligencerne Assens-Gribsvad og Gribsvad-Bogense. På turene Odense-Middelfart og retur har postvognene også gjort holdt ved den statelige kro. Nu nedlagdes brevsamlingsstederne i Gribsvad og Vissenbjerg kroer, og Årup blev centrum. Mellem Årup og Assens kørte en wienervogn 2 gange daglig, mellem Årup og Bogense en karet daglig.

Det store område, der betjentes fra Årup, bestod af sognene Skydebjerg, Orte, Kerte, Barløse, Ørsted, Tanderup, Ørlev, Rørup,

Fjelsted, Harndrup, Hindevad og den vestlige del af Vissenbjerg sogn.

Forbindelsen mellem direktoratet og de lokale postkontorer foregik bl. a. ved plakater, trykte meddelelser fra direktøren. Årup postkontor er i besiddelse af en del af disse, og i det følgende bringes et udpluk.

De første er fra diligencernes og postrytternes tid. Den ældste af de nævnte plakater er fra 1806. Den omhandler den ridende post, estafetten. Uniformen bestod af grå benklæder, rød frakke, blank hat eller grå hue med gul bort, og der nedlagdes bestemt forbud mod brug af „laaden Hue“ om vinteren. Den aflåsede brevtaske måtte i fyldt stand ikke veje over 16 pund. En vadsæk, fastbunden til hesten, måtte veje 50 pund, og kun breve og dokumenter måtte medtages. Pengeforsendelser henvisstes til postvogne eller vognmænd. En stor del af postvæsenets personale bestod af tidligere officerer eller underofficerer, og det må antages, at estafetterne kom fra rytteriet. I en plakat fra 1848 gives nøjagtig mål for postvogne på fjedre, med angivelse af hjulstørrelse, sporvidde, højde osv. Kort tid efter kom et påbud om at anbringe velegnede bremseapparater på alle postvæsenets vogne. Det indskræpes, at postillonen skal være iklædt den reglementerede uniform – omtrent som estafettens. De skulle også flittigt øve sig i brugen af posthornet, og der stillede en passende belønning i udsigt til de bedste derudi. Foranlediget af en ubehagelig hændelse på en sjællandsk landevej forbydes det at spænde en hingst og en hoppe for samme vogn. Et sted havde en postillon et øjeblik forladt køretøjet, hestene løb løbsk, og „Passagererne bleve slemt forslaaede, og een brak et Been.“ For fremtiden skulle skaglerne tages af hamlen, hvis postillonen forlod køretøjet.

I næsten enhver skrivelse blev en postillon hængt ud med navns nævnelser og med forbud mod nogensinde oftere at have beskæftigelse ved postvæsenet. Det kunne være af forskellige grunde, oftest var det beruselse i større eller mindre grad. Uhøvisk adfærd mod de måske lidt fordringsfulde rejsende. Mindre underslæb, der kunne skyldes manglende kundskab i regnekunsten, eller at de faldt for fristelsen til at tage en ekstra passager med, som så betalte uden

om postvæsenet. En kendt Årupborger kørte en aften med fra Hårslev uden at have løst billet i forvejen, men det gik galt. En medpassager sladrede, postillonen fik en drøj irettesættelse, og den egentlig skyldige måtte møde hos postmesteren, der dikterede ham en bøde: „Sex Gange det besvegne Beløb“: 7,20 kr. Diligencekørslen Årup-Bogense ophørte 1912. På det tidspunkt begyndte driften af Nordvestfynske Jernbane med en sidebane til Bogense. Dagvognen Assens-Årup kørte til omkring 1920, hvor den form for transport fandtes for ubekvem og navnlig for langsom.

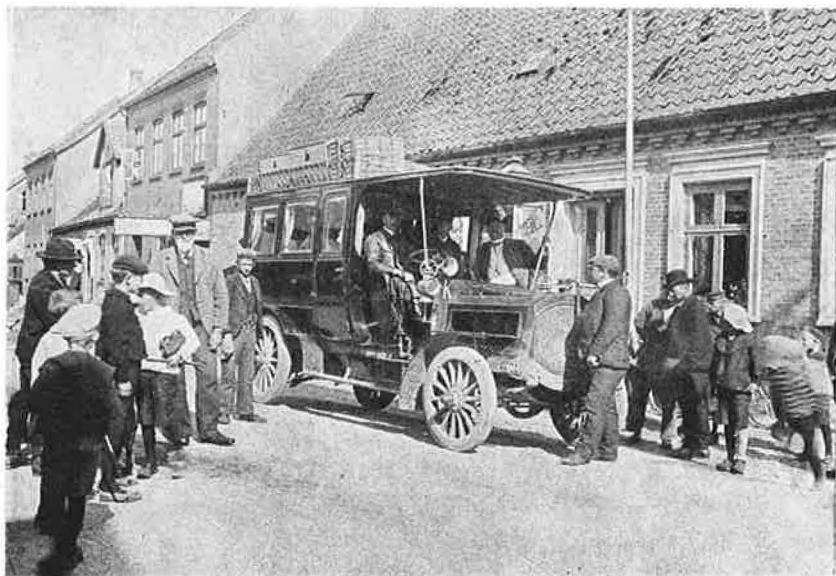
Der findes også kopier af de skrivelser, som postexpeditionen sendte til direktoratet. Det drejede sig mest om småting, ønske om en ny posttaske, at man allerærbødigst udbad sig tilsendt 1000 blanketter eller lignende. Et stadig tilbagevendende tema var postbudenes ruter; de blev ustandselig forandret, og mange af dem var lange. De to ruter Årup-Fjelsted og Hindevad-Harndrup var på fire mil – 30 km tilfods og med tasken på ryggen. Det ser ikke ud til, at det har været vanskeligt at få mandskab; den faste, ganske vist beskedne, løn lokkede. Cyklerne betød en stor lettelse for postbudene. Vel var den tids veje ikke altid gode at cykle på, men tasken kunne da hænges på styret. En af de første cyklende postbude fra Årup kom galt afsted. Han væltede med køretøjet i Rold og slog sig så alvorligt, at han døde et par måneder efter uheldet. Denne begivenhed affødte en del skrivelser til og fra direktoratet; det endte med, at den forulykkede fik en understøttelse på 200 kr. Efter postbudets død en måneds tid senere tildelte enken en månedlig pension på 42 kr. og 32 kr. til hvert af ægteparrets 5 børn månedlig.

Præsten i Barløse ønskede diligenceruten lagt gennem Barløse, så at han kunne få sin post betids – men det opnåede han nu ikke. Der var klager over udeblevne blade og aviser. En lærer fra Gamby meldte et postbud for at agitere mod bladet „Land og Folk“. Det påtalt alvorligt, at et postbud havde ladet sin kone hjælpe sig med postomdelingen. En ny assistent blev antaget – løn 600 kr. årligt!

Triste ting står der også at læse om. Det hændte, at et postbud holdt en pengeforsendelse tilbage til efter lønningsdag. Det lille

„lån“ blev opdaget, og manden blev suspenderet, men ikke straffet. Værre gik det en anden, der havde stjålet 10 kr. fra et pengebrev. Det fandt man også ud af, og skønt både afsender og modtager og postmesteren bad godt for ham, dømtes han til 2 gange 5 dages vand og brød samt stillings fortabelse. – Dengang skete der også hærværk. Det meddeltes direktoratet, at en i Fjelsted opsat postkasse var fjernet fra sin plads og henkastet på vejen af ukendte personer. Reparation af samme og ny opsætning androg 50 øre. Selveste postmesteren idømtes en mulkt på 2 rdl. Grunden var, at posten ankom til Assens med en times forsinkelse. Han bedyrede sin uskyldighed i det passerede, der alene skyldtes de tilsnede veje. Han havde glemt at indberette det dårlige føre, men udbad sig desårsag allerærbødigst fritaget for den idømte bod.

I den tid var der snevanskeligheder hvert år. Det skete ofte, at postvognene måtte medbringe hjælpere til snekastning, og det kom ikke postholderen ved; det måtte postvæsenet betale. Snevejr var også årsag til, at Årup postexpedition kom i landets aviser. Det gik sådan til ifølge postmesteren: Den 8. februar 1876 afgang postvognen til Assens som sædvanlig fra Årup 5.05, uden passagerer. Det havde sneet kraftigt dagen før, men snefaldet var ophørt om natten, så postmesteren anså det for forsvarligt at sende vognen afsted. Det havde føget en del, og tæt ved Ørsted kørte postvognen fast i en snedrive. Postillonen spændte hestene fra og red til snefogeden i Ørsted. Mandskabet blev purret ud, men da man kom til den forladte postvogn, viste det sig, at der havde været ubudne gæster. Der var gjort forsøg på at åbne det aflåsedede rum, hvori postsækken lå. Kuskens værktøj, hammer, tang og hjulnøgle lå spredt i sneen, men det solide indbyggede skrin var uskadt. Om der virkelig har været tale om et planlagt overfald, eller synet af den forladte postvogn har fristet en tyveknægt over evne, ved man ikke. Den pågældende dag afgang en større pengeforsendelse til Assens – 3000 kr. – og måske havde tyven fået nys om det. Sagen blev overgivet til politiet, men aldrig opklaret. Postmesteren indsendte en udførlig rapport til direktoratet om det skete, ledsaget af et eksemplar af Fyens Stiftstidende fra 14. februar, hvori begivenheden var refereret.



*Rutebilen, der begyndte at køre på strækningen Årup-Assens i 1906.*

En af Danmarks første rutebiler sattes i drift 1906. Et konsortium fra Årup og omegn købte en bil med stort karosseri, hvor der var plads til en halv snes passagerer. Den kørte en tur daglig mellem Årup og Assens, og der blev søgning; alle skulle prøve det nye vidunder. Det gik godt – i tre måneder – så skete katastrofen. En vinterdag med snesjap gik den overlæssede vogn i stå på den stejle Skydebjergbanke; bremserne svigtede, og med stigende fart gik det mod Årup. Turen endte i vejgrøften, hvor der til alt held lå en bunke kvas fra stynede vejtræer. Bortset fra nogle drøje knubs og et par kvasede damehatte slap alle godt fra uheldet, men fra den dag skulle ingen vove liv og lemmer i den helvedesmaskine. Den uheldige chauffør hed Robert Svendsen; han blev senere en kendt mand, idet det var ham, der som den første i 1910 fløj over Øresund.

Postexpeditionen i Årup havde til huse i stationsbygningen de første måneder, derefter vist en kort tid i en gård i Gl.Årup, men allerede 1866 rykkede man ind i den store gård ved stationen, som kammerherre Cederfeld de Simonsen, Erholm, havde bygget til



Årup posthus. Billedet stammer fra ca. 1920.

postholderi og gæstgivergård. Forpagter Aubech fungerede en tid som postholder og stationsforstander. Der holdt postvæsenet til i ca. 30 år. Antallet af aviser og breve steg med årene; der var ikke plads nok, og lejen stod for at stige til 700 kr. årligt. I Bredgade lå et stort pakhuis, tilhørende købmand Sørensen; det kunne fås til leje for 450 kr., og postvæsenet flyttede atter. Nu var der plads – samt lejlighed til postmesteren; en ulempe havde man med den længere afstand til banen. Omkring 1883 fik expeditionen status som posthus. Flere gange „tillod man sig allerunderdanigst at ansøge det Høje Direktorat om et Posthus, under Henvisning til, at en velegnet Byggegrund i Nærheden af Stationen kunne erhverves for en meget rimelig Priis“. Og endelig kom den ønskede tilladelse. I 1910 blev ansøgningen efterkommet, og allerede året efter stod det nye posthus klar til indflytning. Nu er dette for lille, og der skal bygges et nyt ved Indre Ringvej i Årup.

Før banens anlæggelse bestod Årup af tre mindre gårde og to huse. Den ene af gårdene står i dag på Frilandsmuseet i Lyngby, benævnt som Årupgården.

Årup voksede meget hurtigt. Der kom handlende og håndværkere, og i løbet af en halv snes år blev Assens-landevejen til en gade. Men det er de to etater, jernbanen og postvæsenet, der har trukket folk til.