

KVÆRNDRUP POSTHUS

Fra Trafikkens Barndom

Af C. J. P. O. Sestoft

Der er i Danmark og i Norden ikke Tale om nogen offentlig organiseret Bud-, Brev- eller anden regelmæssig Trafiktjeneste (Kriterium: Paatage sig at besørge Forsendelser for alle og enhver, regelmæssigt, mod Betaling og med Befordringspligt) før i Christian II's verdslige Lov af 1522, hvori forordnes „Breffdragere oc Løbere, som skulle være i alle Kiøbstæderne“, o. s. v.— Det vides ikke, om Forordningen nogen- sinde er traadt i Kraft, men med den i saa mange Henseender frem- synede og vidtskuende borger- og bondevenlige Konges Fordrivelse Aaret efter antages Forordningen i alle Tilfælde for bortfalden, maa- ske som „skadelig for Folk og Fæ“. Spor af eventuel Virksomhed ken- des ikke.

Først et Aarhundrede senere oprettedes det, vi nu forstaaer ved en Posttjeneste, det senere Post- og Befordringsvæsen, Nutidens Post- og Telegrafvæsen — ved Christian IV's Forordning af Julcaften 1624.

Tanken var — som andetsteds i Evropa —, at den ny Virksomhed især skulde være dels et Redskab for Handelen, især Storhandelen, dels et Redskab til billigere, d. v. s. gratis Befordring af de kongelige Regerings- og Tjenestebreve, der hidtil havde været besørget ved en kostbar og ikke altid lige hurtig og sikker Estafettetjeneste, foreløbig med kongelig Subvention og med Eneret paa Brevbesørgelse, paa den Tid overalt en Betingelse for at faa nogen til at paatage sig Drifts- risikoen. Maaske havde Kongen ogsaa for Øje i Tide at faa skabt en paalidelig dansk Posttjeneste. Hansaen var nemlig saa smaat begyndt at udstrække sine Budkurser til Norden.

Den foran nævnte Eneret blev senere et Udtryk for Ønsket om at indtjene et stort Overskud, som en Overgang særskilt uddeltes som kongelige „Pensioner“ til dertil fortjente Personer. Efter ca. 1820 ændredes Synet dog, og Eneretten paa Brevtjenesten er i Dag Udtryk for Ønsket om at betjene *hele* Folket, ogsaa Landdistrikterne, ordentligt. — Et mellembys (eller indenbys) Postvæsen, maaske i Konkurrence med det offentlige Postvæsen, vilde sagtens kunne etablere en saadan Tjeneste til noget lavere Takster, men hvorfra skulde saa Midlerne komme til Betjening af Landdistrikterne? Netop i Danmark er Landposttjenesten særlig kostbar paa Grund af den landøkonomisk saa heldige Kendsgerning, at væsentlige Dele af Folket bor udflyttet paa hver sit Stykke Jord, ikke i Landsbyer som saa overmaade mange Steder ellers i Evropa. Ønsket om en saadan mellembys Posttjeneste til lavere Takst, men mod „Bærepenge“, paa Landet — saadanne opkrævedes en Tid i Byerne — har spøgt endnu saa sent som i Halvfemserne, endda ogsaa „indenfor Murene“, men det tjener den Tids Poststyrelse til Ære, at den stedse saa paa Helheden og paa det Maal, der nu kan siges at være naaet, direkte daglig Omdeling overalt og uden Ekstrabetaling. Tanken om „Bærepenge“ er for længst simpelt hen umulig. — At Kostsynspunktet dog ikke altid kan negligeres, ses af det koncessionerede Telefonvæsen, som fremdeles overalt eller dog i væsentlige Dele af Landet beregner særlig Abonnementstillæg for Telefoner etablerede i en vis Afstand fra nærmeste Central.

Hovedpostruten var fra 1624 København—Hamburg med Sideruter til de forskellige Landsdele, kun 2 egentlige Postkontorer, i København samt i Kolding, det jyske Postknudepunkt med Sideruter til Øst-, Vest- og Nordjylland, sidste ad Hærvejen via Jelling og Nørre Snede til Viborg. Posten leveredes iøvrigt paa Ruterne direkte til Adressaterne, herunder „Skriffuerstuerne paa voris Lene“. Boede Adressaten ikke ved Postvejen, leveredes den paa Hjælpesteder, en Art Brevsamlingssteder, paa Fyn saaledes til Landstingskriveren (Breve til Steder „affsidis udi Fyen“).

I Aaret 1653 reorganiseredes Postvæsenet, og det fik i Hovedsagen

den Form, det skulde beholde i næsten 200 Aar, Befordringen baseret paa 2 ridende, senere kørende Ture om Ugen paa Hovedruterne, Sideruter mindre, medens man selv besørgede sin Post til og fra nærmeste Postkontor. Af disse oprettedes efterhaanden en Del, saaledes Odense 1653, Nyborg 1670, Svendborg 1695, Faaborg 1694. Taksterne var lige til ca. 1850 høje, delvis meget høje og varierende efter Afstanden. — Naar vi saaledes hos Blicher hører, at „Do kam jo ett, do skrøv jo ett“ —, saa har Grundene til det sidste maaske været baade gode og mange. — Man kan maaske med groft Skøn antage, at et Brev før Postreformen paa nogen Afstand har kostet henimod 1 Dags alm. Arbejdsløn, medens man efter 1851 fik besørget 10—12 Breve for en Dagløn, i 1912 ca. 30—40 og i 1942 50—70.

Med Posterne besørgedes efterhaanden ogsaa rejsende. Ligeledes henlagdes under Postvæsenet de utallige Færgesteder (nogle af dem er i vore Dage atter gaaet tilbage til Postvæsenet, efter at Amterne eller disses Kontrahenter var kørt trætte, maaske ikke havde kunnet faa Driften til at svare sig). Den Persontrafik, der ikke kunde eller skulde besørges med de ordinære Poster, organiseredes som „Ekstrapostvæsenet“, en Art Parallel til den fordums Ægtkørsel, den Pligt-kørsel, som Offentligheden i givet Fald krævede af enhver, der ejede Hest og Vogn. Gennem Postkontorerne, paa Landet enkelte Steder gennem Ekstrapostvæsenets Opsynsmænd og eventuelt gennem Øvrigheden, kunde Befordring efterhaanden altid skaffes, fortrinsvis hos Vognmandslavene, efterhaanden i Realiteten kun fra disse. — Som Kuriosum kan nævnes, at Vognmandslavet i København var meget utilfreds med Ekstrapostvæsenets Ophævelse dér som overflødigt (de nye Jernbaner). Det kunde dog hurtigt fastslaaes, at Befordringspligt som Aktiv ikke var meget værd under de nye Forhold, og Sindene faldt atter til Ro. —

En væsentlig Forudsætning for Landevejstrafik er gode Veje. Disses Tid er i Danmark som overalt i Nordevropa af ret ny Dato. En ældre Tids Veje var kun Stier og bredere eller smallere Striber af Hjulspor, hvor man til Fods, til Hest eller til Vogns bedst muligt kæmpede sig

frem i den løse Jord og maatte være glad, om der ikke i Vejen var for mange Træstubbe, store Sten eller dybe Huller. Man talte om „dybe“ og „onde“ Veje. — Da saaledes Carsten Niebuhr i 1767 var vendt hjem fra Arabien og Mesopotamien, skal Arveprins Frederik have spurgt til Vejene i de mange gennemrejste Lande (man føler, at Spørgsmaalet har været aktuelt her hjemme). — Jo, fra Arabien til Roskilde kunde de gaa an, men fra Roskilde til København var de nederdrægtige! — Det var altid værst omkring Herregaarde og større Købstæder, hvor Vejene i særlig Grad opkørtes.

Vejene var virkelig ofte vanskelige og farlige, og det er set, at Postrytteren med Hest og Sæk er gaaet i Mosen og omkommet en mørk Efteraarssnat. — Som et Eksempel paa en vildsom Vej kan nævnes et Stykke omkring Bommerlund Kro mellem Aabenraa og Flensborg, hvor Vejen var aldeles øde. I tørt Vejr udviskedes endog Trafikkens Spor i det løse Sand, og i Snenætter var Landkending om muligt endnu vanskeligere. Paa denne Strækning „underholdtes“ i en Aarrække 2 eller 3 Lygter paa Pæle for som Ledefyr at sikre Trafikken.

Vort Land har maaske trods relativ tidlig Fremskredenhed været særlig daarligt stillet, hvad Veje angaar. Det høje Nords „Vinterveje“, de Maaneder igennem konstant tilfrosne Floder og Søer og det solide Snedække under en mellem Snestormene klar Himmel med ren og frisk Kulde, udgjorde og udgør fremdeles et vigtigt Led i Trafikken, visse Steder maaske endda det vigtigste. Ogsaa det sydlige og østlige Fastland nyder som Regel godt af mere konstant Vinterføre, medens Danmarks oceanisk-kølige Vinter var mindre gunstig med ofte skiftende Frost og Tø.

Det udmærkede System af Veje, vi i vore Dage kender som Amtsvejene, er stort set skabt i Løbet af et Par Menneskealdre i Tiden efter 1764 med den franske Ingeniør Jean Marmillod som teknisk Leder og paa Foranledning af den ældre Bernstorff, fra 1751 Medlem af Statsraadet, der som dansk Gesandt i Frankrig dér havde lært de fortrinlige franske Veje at kende. Forbedringen bestod bl. a. i at lægge Vejbanen højt og indgrøftet, medens den ikke sjældent tidligere havde

bestaaet af en grøftlignende Rende. Senere gik man, i 1816, over til Makadamisering af Vejene, Skotten Mac Adams for Vandafløbets Skyld let rundede Vej, det System, der nu med nye Materialer og anden Trafik forlades. At Makadamiseringen kom fra et Land med udpræget køligt-oceanisk Klima er maaske ingen Tilfældighed!

Omkring 1830 var da efter endeløse Rækker af trange Aar endelig Tiden inde til de store Fremskridt paa Traffikkens Omraade, ytrende sig ved hyppigere Postgang, men først og fremmest ved Indførelsen af Diligencen, den ny Tids Symbol paa Hurtighed ($\frac{3}{4}$ Mil pr. Time) og hidtil usete Bekvemmelighed, værdig efter Forholdene at taale Sammenligning med Jernbanen, Bilen og sidst Luftfartøjet.

Brevantallet var i 1830 for hele Landet ca. 2,5 Mill., omtrent saa meget, som i vore Dage besørger ved et typisk større Provinspostkontor som Svendborg eller Vejle, kun en Fjerdedel af Omsætningen i Odense i Dag. Antallet af rejsende var pr. Aar ca. 8000, men steg til 120.000 i 1860, fra hvilket Tidspunkt det atter gik nedad til Fordel for den ny Jernbanetrafik, der selvsagt stedse tog de tættest befolkede, økonomisk mest udviklede og derfor ogsaa trafikrigeste Egne først. Men først for 30 Aar siden afvikledes den sidste Personbefordring for Postvæsenets Regning. — „Vor gamle Karo holdt en Støj, da Vognen holdt for Døren!“ — Her har vi Samtidens og Eftertidens poetiske Symbol paa denne Menneskealders glade Rejseliv. Nævnes bør det maaske, at vor berømte og vidt berejste fynske Landsmand, H. C. Andersen, der forholdsvis tidligt paa sine utallige Udenlandsrejser havde lært Jernbanen at kende, saa absolut holdt paa denne i Modsætning til den „romantiske“ Diligence, der sikkert med Rette har forekommet ham ubekvem med ofte stærk Sammenpakning i Vognen og uendelig langsom paa de store Stræk ned igennem Evropa. Var ikke Farten i sig selv det utroligste Eventyr? — Man forestille sig da Tiden før Diligencen, dens Vogne, dens Veje! — I 1860 var Brevantallet steget til ca. 14,4 Mill., i Forhold til Nutiden kun et ringe Antal (nu ca. 300 Mill. pr. Aar), men ligeledes Udtryk for en voldsom Stigning,

stærkt hjulpet frem omkring 1850 ved Frimærkets Indførelse og den nye lave Enhedsporto, der havde afløst de tidligere høje og med Afstanden stigende Takster.

Kigger vi i „Alphabetisk Postadressebog for — — — Danmark og Hertugdømmerne“ af 1830, den ældste, der kendes, ser vi, at bl. a. væsentlige Dele af Midtbyn var pr. Odense, saaledes Kværndrup, Krarup, Herringe og Espe Sogne, medens Stenstrup var pr. Odense eller Svendborg, Gislev pr. Nyborg og Brahetrolleborg pr. Faaborg. Dette Adresseringsforhold er bl. a. Udtryk for, hvilken Købstad Egnens Folk, ikke mindst dens Sognebude, søgte. Dertil kunde og burde Post adresseres til Afhentning ved Adressaten eller hans Bud. Ældre Tidens „Postbud“ paa Landet var nemlig Sognebudet, Egnens Tillidsmand i al gaaende, undertiden kørende Budtjeneste, ogsaa en Form for Selvforsyning. Med ham var Samtiden egentlig tilfreds. Denne Tilfredshed ytrede sig tydeligt i 1848, da Postvæsenet til Amternes Erklæring udsendte Tilbud om Oprettelse af Brevsamlingssteder paa Landet, eventuelt i Forbindelse med Oprettelse af egentlig Postomdeling til Udvekslingssteder, sidste dog mod „Bærepenge“, 2 Sk. pr. Brev. Amtene og Sogneforstanderskaberne sagde Tak til Brevsamlingsstederne, medens den begrænsede Brevomdeling mod særlig Betaling ikke havde Interesse — den bød ikke paa afgørende Fordele, hverken Billiggørelse eller mere direkte Omdeling.

Herefter oprettedes saa fra April 1852 en Række Brevsamlingssteder, næsten uden Undtagelse paa Kroer, de første paa Fyn (17). Det var før Afholdsbevægelsens Tid, og Kroerne spillede endnu for Trafikken en Rolle, som Nutidsmennesket maaske vanskeligt fatter, var en Nødvendighed for saavel Kusk og rejsende som maaske ikke mindst for Menneskets tro Tjener gennem Tiderne, Hesten for Vognen. Paa Fyn var der udenfor Byerne saaledes ogsaa Ekstrapoststation bl. a. i Strib ved sit Færgested og i Kværndrup ved sit Vejkryds. — Paa Brevsamlingsstederne kunde Post især indleveres, men ogsaa udleveres til Omegnens Beboere, dog kun „for saa vidt disse have an-

meldt for vedkommende Postcontoir, at de attraae at modtage deres Forsendelser fra et opgivet Brevsamlingssted“. Det er nok ikke alle, der har ønsket at gaa fra den direkte Afhentning paa Postkontoret, var dette end ret fjernt beliggende.

Brevsamler blev i Kværndrup Opsynsmand ved „Befordringscontoiret“ sammesteds, Gæstgiver Thøisen. Der oprettedes samtidig en egentlig Postrute Odense—Svendborg samt tillige Brevsamlingssteder i Ringe og Højby, Befordring i aaben Vogn Tirsdag og Lørdag 14,30—15 fra Odense, Søndag Kl. 7,30 og Onsdag Kl. 5,00 fra Svendborg. Takst (aaben Personpost) 26 Sk. pr. Mil, Børn det halve. Lukket Diligence kostede i samme Tid f. Eks. fra Nyborg til Assens 3 Rbd. pro persona, medens Ekstrapost kostede fra 60 Sk. (Enspændervogn) til 1 Rbd. 20 Sk. (Wienervogn), alt pr. Mil og pr. Vogn. Postadressen ændredes med den nye Rute for Kværndrup til Odense *eller* Svendborg, medens der skulde anføres pr. Odense for bl. a. Gislev (over Kværndrup) og Hillerslev.

Fra Tiden umiddelbart før Kværndrup Brevsamlingssteds Opretelse er der i Generalpostdirektoratets Arkiver bevaret en Skrivelse fra forannævnte Gæstgiver Thøisen, der giver et ganske morsomt Billede af Tidens Forhold, herunder ogsaa af Retssikkerheden.

Thøisen giver bl. a. Udtryk for sin Glæde over Hensigten at oprette et Brevsamlingssted, der „ført med Orden og Akkuratesse“ vil blive modtaget af Omegnens Beboere med hjertelig Tak for den priselige Indretning. Han fortsætter:

„Hidindtil har man været nødsaget til at holde (en privat) Bipost imellem Odense og Kværndrup, hvortil jeg af Provst Lassen med flere blev opfordret til at oprette ved min Ankomst til Kværndrup i Anledning af den saakaldte Steenstrup-Post, der røveragtig overfaldt Proprietær BergsKane fra Skjoldemose og fratog ham flere Tusinde Rdlr.; som en Følge heraf er min Post oprettet. I de første Aaringer led jeg Tab; thi jeg maatte holde en Hestevogn 2 Gange om Ugen i Odense, men Karlen var mig utro og stak al Ting i sin egen Lomme, thi i Stedet for at indlevere deres Breve og Pakker her, modtog Karlen dem

selv. Vel havde jeg indgaaet en Akkord med en Del af Omegnens Beboere om et aarligt Bidrag, men dette var ikke tilstrækkeligt til at holde Karl og Heste. Endelig kom en Husmand David Skræder af Kværndrup og bad, om jeg vilde antage hans Søn, som er uskikket til at forrette Bondearbejde, og efter en med ham sluttet Akkord blev hans Søn antaget til at føre denne Post, som han i en Række af mange (Aar?) har ført og erhvervet sig en betydelig Formue, men i den senere Tid har Forstanderskabet — — — der er sammensat af nogle raa og uopdragne Bønder — — — taget hele Posten fra mig og gav den i Bondekarlens Hænder til fri Raadighed. Tillige blev jeg udkældt for en Slesvig-Holstener og tysksindet Mand, paa Grund af at jeg er født i Nordslesvig, og en Bonde, der havde faaet en Taar paa Skallen, udlod sig med, at jeg burde ihjelslaas. Jeg følte mig uretfærdigt behandlet, men jeg maatte finde mig i min Skæbne.“

Derefter skriver Thøisen, at „Gaarden her“ — formentlig Kroen — er beliggende ved fire Veje, nemlig fra Odense til Svendborg, 6 Mil, fra Nyborg til Faaborg, 6½ Mil, til Bøjden 7½ Mil. „Der er intet Sted i Danmark, hvor Posterne bedre kan støde sammen.“ — Thøisen søger sig ikke Bestyrelsen af Brevsamlingsstedet overdraget, selv om dette vel nok har været underforstaaet. Han blev i alt Fald beskikket som Brevsamler, men allerede 23. December 1852 var han afgaaet ved Døden, og hans Enke søgte da Generalpostdirektøren om Tilladelse til med Assistance af sin Søn at fortsætte Brevsamlingen, hvilket først blev bevilget 9. September 1854.

Da Posthuset allerede 10. December 1858 forandredes til Postekspedition udenfor Lønklasserne — „mindre ikke-regnskabsførende Postekspedition“ — blev hun, der var Fæsterske af Kværndrup Kro, beskikket som Postekspeditør. 6. November 1861 erholdt hun et Laan af Befordringsvæsenets Midler til Anskaffelse af en ny Wiernervogn, men ved Nytaarstid 1864 meddelte hun, at hun agtede at fraflytte Kværndrup Kro. Generalpostdirektøren anmodede derfor Postinspektøren om en Udtalelse om, hvorvidt den af Baron Bille-Brahe til Egeskov i Forslag bragte Mand, Hans Larsen, der havde overtaget

Forpagtningen af Kværndrup Kro, kunde betros Bestyrelsen af Postekspeditionen. Postinspektørens Udtalelser foreligger ikke mere, men de maa have været til Fordel for Larsen, idet denne 28. Maj 1864 blev beskikket til Postekspeditør. Larsen holdt ud til 11. Juli 1876, da han afskedigedes, fordi Postekspeditionen fra næste Dag skulde flyttes til Kværndrup Jernbanestation paa den nyaabnede Bane Odense—Svendborg, der begyndte denne Dag. Samtidig ansattes hidtilværende Postekspedient Gustav Napoleon Knudsen som Postekspeditør og Stationsforstander i Kværndrup.

Knudsen var født 4. Maj 1845 som Søn af Smedemester Hans Anthon Knudsen af Faaborg og Hustru Poulina Marie Johansen, indtraadte i Postvæsenet 1. Oktober 1858 som Elev i Faaborg, kom 8. December 1862 til Aarhus, 1. Maj 1864 som Fuldmægtig til Holbæk og 1. November 1865 til Fødebyen, Faaborg. Herfra blev han 1. November 1869 Fuldmægtig i Vejle, og 1. August 1871 ansattes han som Ekspedient ved de bevægelige Postkontorer med Tjeneste ved Jydske Jernbanepostkontor. Men efter en Ordstrid med Formanden for Bureauet forflyttedes han i Februar 1874 til Fynske Jernbanepostkontor med Bopæl i Nyborg. 30. November 1875 søgte han om Tilladelse til i sin Fritid at indøve sig i Jernbane- og Telegraftjeneste, og han var da allerede designeret til at overtage Stillingen som Postekspeditør og Stationsforstander i Kværndrup. Knudsen blev altsaa selvstændig i en ung Alder, kun 30 Aar gammel — man næsten mere end aner, at det netop i disse Aar har været smaat med egnede Emner til de mange ny Stillinger i Trafiktjenesten. — Knudsens Æra blev dog kun kort. Allerede 30. April 1878 fik han efter Ansøgning sin Afsked (Helbredshensyn). Han afgik ved Døden 6. Oktober 1882 i Odense.

Knudsen havde 17. April 1872 indgaaet Ægteskab med Laura Henriette Cecilie Theodora Schlegel, f. 25. Juni 1846 som Datter af Postmester i Rudkøbing H. A. W. Schlegel og dennes Hustru Annette Christine Moos. Knudsens Enke levede endnu i 1909, da hun boede paa Frederiksberg.

Efter Knudsens Afgang overdroges Bestyrelsen til den ny Stations-

forstander H. F. Haurowitz, og Posthuset er siden da bestyret af Jernbanens Personale. Haurowitz afgik ved Døden 31. Juli 1883 og efterfulgtes af J. P. F. Frydendahl, der atter 1. Maj 1909 efterfulgtes af H. Johansen, som afgik 31. Oktober 1916. Posthuset var da efter ca. 40 Aars Selvstændighed den 1. Oktober omdannet til Postekspedition af ny Type og underlagt Postkontoret i Ringe, fra 1. April 1926 Postkontoret i Svendborg.

Fra 1. November 1916 antoges den ny Stationsforstander Johannes Clausen, som ved sin Afgang efterfulgtes af den nuværende Postekspeditør, Stationsforstander F. Lage.

Postekspeditionen blev som foran nævnt ændret til den ny Type, der bestod af de mindre, tidligere Postekspeditioner og af Jernbanebrevsamlingsstederne, der allerede var underlagt et Postkontor, medens enkelte af de fordums større Postekspeditioner omdannedes til virkelige Postkontorer, bestyrede af faglærte Postmestre. — Ligesom det tidligere havde vist sig uheldigt at „pensionere“ ældre afskedigede Officerer med Postmesterembeder, de ofte hverken havde Lyst til at passe eller Forstand paa, havde det nu vist sig nødvendigt generelt at indordne de eksisterende, af Ikke-Fagfolk bestyrede Posthuse under et System af lokal faglært Administration, en Ordning der stadig bestaar. Publikum mærker i det daglige intet til Forandringen, da disse Posthuse udadtil praktisk virker som Postkontorer.

Fra Kværndrup Posthus' første Tid er intet videre at berette om Bestyrerens Lønningsforhold, dog kan til Orientering nævnes, at den gennemsnitlige Brevsamlerløn omkring 1870 endnu kun laa paa 45—50 Rdl. Men det maa erindres, at Stillingen jo var et Bierhverv, og at den, særlig paa en Kro, var forbundet med betydelige indirekte Fordele: Den trak bl. a. Folk til Huse.

Postekspeditionen i Kværndrup var straks betydelig bedre. Allerede fra 1. Januar 1860 fik Enkemadam Thøisen sin Godtgørelse forhøjet fra 120 til 180 Rdl. aarlig. Larsen fik senere, fra 1. April 1867, Godtgørelsen forhøjet til 240 Rdl., og fra 1. Juni 1870 igen til 360 Rdl. I Knudsens Tid var Forretningerne steget saa stærkt, at hans Løn var

1000 (Rdl.?) pr. Aar. Maaske er der ogsaa taget Hensyn til, at Virksomheden har haft Karakter af Hovederhverv. Indtægterne fra Banen har maaske i disses Barndom ikke været store. Der kendes til en meget sen Tid Eksempler paa saadant Samarbejde, hvor Privatbanen har støttet sig paa Postvæsenet, som for Resten fremdeles den Dag i Dag i mange Tilfælde faktisk støtter vanskeligt stillet Trafik som smaa Færgerier, Baner, Bilruter og Skibstrafik til Smaaøer m. v. (Postvæsenets Kulturopgaver).

Aabningen af den ny Jernbane virkede selvfølgelig ændrende paa Postdistrikterne. Tilsvarende gælder selvsagt yderligere Sidebanerne Ringe—Faaborg i 1882 og Ringe—Nyborg 1897, men som Kuriosum kan nævnes, at Gislev endnu i 1903 var pr. Ørbæk *eller* Kværndrup, nu tilstrækkelig Adresse, Postekspedition af den ny Type udenfor Jernbanen.

Takket være Jernbanernes revolutionerende Virkning paa Trafik, Bebyggelse og Næringsliv lykkedes det ikke Kværndrup i Længden at hævde det trafikale og postale Forspring, det saa naturligt havde i Landevejstrafikkens Tid. *Jernbanen* lagde Egnens Postkontor i Ringe.

Den egentlige Post- og Rejsetrafik paa det indre Sydfyn aabnedes altsaa, som foran nævnt, i 1852 med Befordring paa aaben Vogn et Par Gange ugentlig. Tidligere havde der kun været et postalt Kredsløb Nyborg—Odense—Faaborg—Svendborg—Nyborg. Dog havde der allerede senest i 1841 været en Dagvogn Nyborg—Bøjden (Als). Hertil kom i 1845 en tilsvarende Rute Odense—Svendborg 2 Gange ugentlig. — I 1854—55 er der 156 „Poster“ Odense—Kværndrup—Svendborg og samtidig 365 Nyborg—Svendborg via Kværndrup, paa Ruten Kværndrup—Faaborg ligeledes 365 pr. Aar.

I 1863—64 løber der firsædlig Karet Nyborg—Svendborg direkte 2 Gange ugentlig, via Kværndrup 3 Gange, Odense—Kværndrup ligesaa og Odense—Faaborg 5 Gange pr. Uge, men fra 8. September 1866 er Turene daglige Odense—Svendborg og 6 Gange pr. Uge Nyborg—Faaborg.

Jernbanen Nyborg—Middelfart aabnedes 7. September 1865, og dermed var Rygraden i det nuværende fynske Trafiksystem skabt, 3 Tog daglig i hver Retning, Morgen, Middag, Aften, først fra 1872 Natrute til Strib. Saa længe Banen ingen Nattrafik havde, fortsatte Postdiligencen fra Nyborg til Odense hver Nat Kl. 1 (Ank. Kl. 4,00), tilsvarende i modsat Retning med Ankomst København Kl. 10,30. Men iøvrigt baseredes Trafikken mere og mere paa Samarbejdet med Jernbanerne. Der er saaledes i 1867 daglig Brev-, Pakke- og Personpost med lukket Vogn Odense—Svendborg, via Højby, Ringe og Kværndrup, fra Odense 12,30 efter Morgeniltoget 12,10 fra København, Ankomst Svendborg 17,45. I modsat Retning fra Svendborg 6,30, i Odense 11,45, altsaa umiddelbart før forannævnte Iltog mod Jylland. Rejsende mod København maatte vente til 14,43, et Tog svarende til den nuværende Eftermiddagsekspres, Ankomst dér 22,30. — Men den postale Overdaadighed steg! I 1876—77 løb der sekssædige Karerter paa Ruterne over Kværndrup og Brobyværk. Heraf ophørte dog den første Rute 12. Juli 1876, da den tilsvarende Jernbane aabnedes.

Efter et Aartis Stilhed om Landpostvæsenet rørte Postvæsenet atter paa sig i 1860. Denne Gang skulde det være uden „Bærepeng“ . Det interesserede Publikum viste dog stadig kun ringe Interesse for Sagen, delvis endog Modvilje. Sagen fremmedes alligevel, men kun paa Steder, hvor man viste nogen Interesse, senere med voksende Tilslutning efterhaanden overalt i Landet. Denne Omdeling var endnu ikke direkte, undtagen hvis Modtageren boede lige ved Postvejen. Ellers aflagdes Posten paa Udvekslingssteder, hos Præster, Lærere, Købmænd og paa Kroer m. v. — Paa dette Stade er det norske og svenske Postvæsen i vid Udstrækning blevet staaende i større Dele af de tyndt befolkede Dele af Landet. I Sverige afleveres Post saaledes i visse Tilfælde endog til „kommunombudsmannen“, der søger at blive af med den bl. a. efter Gudstjeneste, jfr. det hjemlige Kirkestævne, der har haft en nu næppe ret erkendt Betydning ud over den officielle. Her kunde ogsaa ordnes et lille Mellemværende, træffes en Aftale og

veksles et Par Ord med en lidt videre Kreds af det snævrere Fællesskab.

Det var imidlertid Meningen at gaa videre til direkte Omdeling snarest muligt. Tiden skønnedes inde i 1875, og allerede 5 Aar senere var der 500 Ruter af denne Slags, medens den direkte Omdeling i 1886 kunde erklæres indført overalt paa Landet paa Øerne, Bornholm undtaget. Først i 1907 sluttedes der i Jylland af paa Brandeegnen, nu næsten Danmarks „Klondyke“, men for 30—40 Aar siden endnu et af Danmarks tyndest befolkede Omraader i den magre Vejle Vesteregn. Desværre er — vel for stedse — ca. 30 Husstande uden daglig eller i hvert Fald med kun 1—2 Gange ugentlig Postforbindelse, hvilket meget maa beklages, ikke mindst for Avisens Skyld, da Landposten utvivlsomt er en kærkommen Gæst i de Tusinde Hjem Landet over, mange Steder ofte det eneste daglige Samkvem med Omverdenen, en indirekte Samfundsværdi efter Fællesskabets Ophævelse og Udflytningen paa Jorden. Med Hensyn til de 30 Husstande, da spiller Landets Karakter af Ørige ind. Der har ikke kunnet blive til Beløb i 3—4-cifrede Tal for at skaffe disse enkelte særlig afsides boende Familier deres Post udbragt. Heldigvis er disse Husstande som Regel for Bedriftens Skyld nødt til alligevel selv at opretholde en Forbindelse til nærmeste Købstad, Fiskerleje eller Landsby, eventuelt Mejeri, en trafikal Selvforsyning, der som Regel kan besørge Posten samtidig, saa Savnet er maaske ikke saa stort, som man skulde tænke.

Fra Kværndrup var der i 1865 2 Landpostruter med Omdeling til Udvekslingssteder til Korinth via Snarup og Krarup og til Gislev, 7 Gange pr. Uge, 2 Aar senere med Afgang Kl. 10, retur samme Dag, fra Korinth Kl. 18,30. I 1870 nævnes tillige en Rute Kværndrup—Kirkeby, samt Ruter Højby—Nørre Lyndelse, Aarslev—Ryslinge og Ringe—Nørre Søby, o. s. v., alle 6 Gange pr. Uge, 2 Aar senere paa samme Maade en Budgang Kværndrup—Espe. Fra Odense var der blandt mange andre én direkte til Krogsbølle paa Hverdage, en ordentlig Spadseretur omtrent ud til Kattegat.

Landpostbudenes Lønninger var omkring 1871 gennemsnitlig 187

Rdl. aarlig omregnet i Kroner altsaa ca. 1 Kr. pr. Arbejdsdag. Det er svært at sammenligne med Nutiden, men utvivlsonst har det omtrent svaret til almindelig samtidig Arbejdsløn for ikke-faglærte. Her til kom de Sportler, en flink Post gerne havde, delvis maaske endnu har, Frokost her, Middag der, maaske ogsaa nu og da en Godbid med hjem til Kone og Børn, i ondt Vinterføre undertiden Befordring efter Tur blandt Egnens Gaardmænd, som det fremdeles sker i mange Egne, særlig ved Jul. Der er paa Landet heldigvis til det sidste bevaret mange smukke og oprindelige Træk af fordums gensidig Hjælpsomhed, og Landposten kan fremdeles i Snestormenes og Isslagets Tid trænge haardt dertil. Han *skal* ud og saa vidt muligt Turen rundt, næsten hvordan saa Vejr og Føre end er. Tænk blot paa de 50 eller 100 Aviser foruden andet godt, der ventes med Længsel. —

Statistik fra Kværndrup Brevsamlingssted findes ikke (mere). Stor har Omsætningen sikkert heller ikke været de første Aar.

Derimod findes der fra Postekspeditionen en Del Materiale helt fra omkring 1860, jfr. nedenstaaende Oversigt suppleret med Tallene for sidste Finansaar. Det er givet, at der har været et Klimaks umiddelbart inden det store Distrikt deltes og udstykkedes ved Jernbanebrevsamlingssteder paa Stationerne:

	Breve	Pengebr.	Pakker	Aviser		Indskrevne rejsende	Postanvisninger
				Ekspl.	Numre		
1861—62	4.500		200			122	
1863—64	6.600		350			215	
1864—65	23.900		1.700			271	
1865—66	10.700		630			197	
1870—71	26.800	756	1.630	321	50.800	345	
1872—73	42.000	1.000	2.300	1.500	52.500	500	351
1876—77	30.000	400	2.700	1.850	64.000	1.234	397

Tallene for Postsager er udelukkende ankomne Forsendelser.

Som det ses, er der til Jernbanens Aabning med deraf flydende Følger en stærk og harmonisk Udvikling, dog med ekstraordinært høje

Tal i Krigsaaret 1864. Om dette indirekte eller direkte (Indkvartering) kan skyldes Krigen, vides ikke, men det er vel sandsynligt.

Fra sidste Aarti anføres nedenfor til Sammenligning et Par Tal:

	1931-32	1937-38	1941-42
Afg. og ank. anbef. Breve	1.449	1.917	2.889*
— - — Værdifors. (mest Breve)	1.365	207	413*
— - — alm. Pakker	6.158	6.385	6.898
Ank. Postopkr. og Postindkas- seringer	10.626	9.697	10.074
Ind- og udb. Postanv., Indbeta- lings- og Udbetalingskort (Giro)			
Antal...	20.168	23.188	24.442
Beløb i Kr....	1.340.457	1.709.799	2.031.869
Ankomne Aviser	Ekspl. ...		
Numre...	4.100	9.100	9.000
Numre...	?	225.000	210.000
Udbetalte Feriemærkebøger			79
Ank. og afg. alm. Brevfors.	186.253	220.933	218.492

De to med *) mærkede Tal er unormalt store (Forsendelse af Rationeringsmærker og maaske ekstra Krigsforsikring i visse Tilfælde).

Af Landpostruter er der 4:

Kværndrup Vænge, Lønsats A, 80	Dagbl.afleveringsst.,	215	Husst.
Snarup	— B, 86	—	135 —
Sølt	— B, 79	—	138 —
Trunderup	— B, 97	—	180 —

Omdelingen er 1 Gang daglig overalt, i Kværndrup By og Trunderup suppleret med en Aftenomdeling.

Tallene i Statistikken er ret anselige, Vidnesbyrd om et intensivt Næringsliv.

Det var nogle faa Træk af den hjemlige Trafiks Saga, fra dens Barndom, fra en Brydningstid, fra en Udviklingstid, hvor moderne Liv og Økonomi pludselig udviklede sig af Tilstande, der havde været statiske i Aarhundreder, for nogle Forholds Vedkommende bogstavelig talt i Aartusinder.