

KØBMAND GUSTAV WIEDER BERETTER:

Under et besøg hos dr. Dich, hvor han fandt ud af, at jeg efterhånden var ved at blive en gammel dreng, mente doktoren, at jeg måtte kunne huske, og nedskrive, en del om gamle dages Dragør, som var værd at gemme.

Jeg vil gøre et forsøg, og tidsrummet bliver selvsagt fra omkring år 1900 og fremefter, og vil mest dreje sig om trafikforholdene og personer, som nu ikke er mere, og skulle jeg i den anledning trække min far ind i billedet, vil det vel være mig tilgivet.

Min far, Wilhelm Wieder, var jo indvandret tysker, og fra 1864 til år 1900 er der jo ikke så langt, så det var måske rimeligt, om man havde ventet, at han gik lidt stille med dørene. Men det lå nu ikke rigtigt for ham, så han giftede sig meget snart med en rigtig Dragørpige med tørklæde, kyse og bånd. Ane Peter Schmidt, ud af en søskendeflok på 13. Hendes fødehjem på Kongevejen ejes nu af Dragør Kommune. Så var Wieder blevet dragører, skønt han aldrig blev dragørborger med skattebillet, fordi han hele sit liv boede lige på den anden side af kommunegrænsen. Min mors amagertøj er vist for mange år siden gået til Amagermuseet, tilbage har vi kun hætte og bånd. Hendes søstre og mange andre lagde også amagertøjet. Dengang syntes man, det var trist, det gik således, men det er i dag forståeligt. Tøjet var dyrt, varmt og ubekvem. Og det var noget af en kunst at sætte skuldertørklædet fast med i snesevis af knappenåle, så det sad aldeles kritikløst.

Nutildags går det lettere med et miniskørt, men det kommer med garanti heller aldrig på museum.

Omkring århundredskiftet var der langt imellem Dragør og København, meget langt. Landevejen var jo en gemen skærvevej, som hvert forår fik et lag skærver og grus ovenpå, uden tromle, men blev forsynet med nogle vejbukke, som tvang vognene til at køre i slangegang for at tromle skærverne sammen. Bukkene blev så flyttet af og til, så vognen blev tvunget til at køre på nye steder. På den måde blev der to mil til København i stedet for 1½ mil. Det var strengt for heste og passagerer. Men folk var hårdføre dengang, og derfor foretrak mange at benytte den som fodgængere, og de enkelte cyklister, som fandtes dengang, tromlede sti langs grøfterne til at tage turen til byen ad denne til fods. Selv kvinder med hjemmenvævet lærred på nakken gik turen til fods ind til Rubens Fabrikker og afleverede deres varer. Så sparede de også 50 øre, som var en slags penge dengang. Min mor har fortalt mig, at hun prøvede turen bare hjem fra København engang, men hun kom hjem på strømpefodder med skoene i hånden.

Persontrafikken rullede videre ad landevejen sammen med varetransporten, men enkelte strenge vintre måtte man transportere brændsel på strandisen med hest og slæde.

Trafikken blev formidlet af to vognmænd - Chr. Mørk og Jens Otte (Otto). Vognmandsgården med stalde og beboelse lå i to lange længer i dragørstil imellem Badstuevælen og Vestgrønningen, og der hvor krinsen på Badstuevælen nu er, var der en stor indhegnet vognborg kaldet "Folden". Indtil for få dage siden kunne man endnu se den toppede brostensbelægning, som førte dertil. Vognmand Chr. Mørk selv husker jeg intet om, men hele vognmandsgården gik op i lys lue. Dette var en skam, for en eller anden, jeg husker ikke hvem, byggede de to kedelige etagehuse imod Badstuevælen og Vestgrønningen. Hvor var kommunalbestyrelsen henne dengang, for her kan man med rette sige, som der stod i en overskrift i Amagerbladet forleden: "Man gjorde en by fortræd".

Vognmand Jens Otte derimod vil enhver tilstrækkelig gammel dragører huske. Han var lille og mørk med et flot langt knaldsort spidst fuldskæg, og da hans far var kommet hertil fra Nordsjælland, gik man ud fra, at han var af kulsvieræt.

Jens Otte var en holden mand, som ejede en hel del af husene i den gamle bykerne. Med sit særpræg og i sin sorte bowlerhat og blanke sorte træsko og ranke holdning var han absolut en type.

Hertil kan jeg knytte en morsom tildragelse.

Dengang skulle heste helst købes i Sverige, og der tog Jens Otte over, som han gik og stod, når han manglede heste. Så kom der engang bud fra Sverige, at politiet havde taget sig af en lille mand, som så sådan og sådan ud og sagde, han var Jens Otte fra Dragør, og havde lommerne fulde af penge til at købe heste for, og om det kunne have sin rigtighed. Det kunne man svare bekræftende på, så kom den sag hurtig i orden.

Lige overfor Jens Otte boede væver Petersen, lige så grå og lys, som Jens Otte var sort, også en type, som står prentet i min erindring. Herfra stammer købmand Kaj Petersen (Cai P.) på havnen, og derfor hans tilnavn blandt venner, væveren.

Jeg husker en samtale mellem væver Petersen og min far, vi stod alle tre i lågen ud til vejen og så efter en dagvogn på vej ned mod Dragør, og som sendte en støvsky ind over de daværende enge langs vejen, hvor Petersen havde sit lærred på bleg. Petersen var rasende over støvet, men det blev helt galt, da far sagde, "det bliver meget værre endnu, Petersen, når bilerne, som kører meget stærkere uden heste, kommer herud, så skal De se støv." Bilerne, og køre uden heste, det er løgn. "Wieder", sagde Petersen, "De er en ung mand, og skal ikke stå her og gøre grin med en gammel mand", så stampede han vredt i jorden, drejede rundt på hælene og gik. Men væver Petersen levede så længe, at han fik lejlighed til at se mange biler støve hans lærred til.

Dengang var der her i Dragør blegere, folk som blegede lærred for væverier i København. Lærred var jo dengang rigtig hørlærred, som er gråt som nyt, og derfor skulle solbleges i sollyset. Lærredet, som lå i meget lange stykker, blev først forsynet med stropper eller hanke, som man kaldte det, i den såkaldte hankestue. Derefter blev det kogt i sæbelud i bygedklen og derefter strakt på blegen med en blegepind igennem hver hanke. Og den tur skulle lærredet have om igen to, tre gange, men så blev det også blændende hvidt. For ikke at nogen skulle finde på selvbetjening af sengelinned, blev der holdt vagt om natten. Alt, hvad der nu er bebygget syd for byen, incl. Idrætsparken, var dengang enge eller blegene, som man kaldte det.

På slutningen af dette blegeri kører vi ind i bilalderen. Den første bil traf jeg selv under stort spektakel uden for den nuværende Borgerforening. Den kom imod mig, ligesom jeg drejede om hjørnet, jeg har været 5 år, kan jeg regne ud, og jeg løb rædselsslagen hjem til min mor. Det var sikkert den allerførste bil i Dragør, for boende ud til Landevejen havde jeg vel nok set eller hørt det, hvis der havde været andre tidlige.

På denne tid var den allerførste rutebilrute i landet startet et sted nede på Lolland Falster, tror jeg, det var. Og Jens Otto havde åbenbart indset, at persontransport med hestevogne snart ville være forbi, og som den driftige mand han var, tog han og Wieder sammen til Tyskland og købte to, efter datidens forhold, store busser, som blev sat i drift imellem Dragør og Ahrensbergs Minde i Sundby. Længere ind har politiet sikkert ikke ønsket kørsel med sådanne nye uhyrer. Hestevogne kørte jo til Christianshavns Torv, og hestene bedede i restauranterne Falken og Løven, hvor konerne kunne få en kop kaffe og børnene en kop salep, et stoppemiddel for ikke de skulle blive trængende af rysteriet, inden de nåede hjem.

Det var svært for unge mennesker, som ville have en videre uddannelse, end de kunne få i Dragør. De måtte tage turen frem og tilbage med hestevogn somme tider liggende oven på taget. Men de nåede det alligevel, og jeg vil nævne nogle enkelte. Kontorchef i Ø.K. Georg Greisen, og skibsrederne Cornelius og Hans Isbrandtsen, nu alle døde. Hvorfor lå I oppe på taget, spurgte jeg engang Greisen. Jo, sagde han, når vi knægte kom, sikrede vi os selvfølgelig de to bedste pladser lige inden for bagdøren, men når damerne så begyndte at ankomme, blev vi kastet længere ind i vognen, fordi der altid var et par stykker imellem, som påstod, at de fik kvalme, hvis de ikke fik dørpladserne, hvor vinduet var til at åbne. Senere kom så kusken og hentede os ud, fordi der stod et par damer udenfor, som skulle have vore pladser. Så blev vi foreløbig anbragt på bukken. Når vi så endelig var klar til at køre, skete det, at der i sidste øjeblik kom et par lodser, og de hørte jo til honoratiores, så blev vi drenge sendt op på taget, hvor vi lå på et hestedækken, til vi kom hjem til Dragør.

Kort efter at Jens Ottes bilrute var startet, kom flere til, først benzinselskabet Brødrene Jansen, og kort efter postvæsenet med hver to busser. Dermed var al persontrafik med hestetrukne vogne forbi. Kun den fire-stolede charabanc kørte, når vejret var fint, i et par år om søndagen i sommertiden til Sundby med folk, som ville mindes "de gode gamle dage". En tidsepoke var forbi. De nu overflødige dagvogne var prima håndværksarbejde og i god stand, så ingen kunne vel tænke sig at brænde dem af i et stort St. Hansbål. Derfor blev de parkeret på en plads under åben himmel bag Wieders væverier. Her døde de i løbet af nogle år, ikke i stilhed, men under råb og jubel, fordi en flok børn fandt en herlig legeplads i dem i deres legen dilige og indianere. Det ville have været morsomt, om Amagermuseet i dag havde haft en af disse vogne i vognporten.

Bustransporten på den endnu ret sløje landevej var langt fra behagelig, også af den grund, at man dengang på så svære vogne kørte på massive ringe. Motorernes driftssikkerhed var heller ikke fremragende, og med koblingen var det ofte galt, den gled, når der var stort læs på. Men det havde chaufføren et probat middel til at ordne. Han samlede en håndfuld grus ved vejsiden og smed det ind i koblingen, så bed den igen. Det var en hestekur for biler, som sikkert har været medvirkende til, at andre skader på vognen opstod.

Imidlertid var vi nået frem til den tid, hvor man overalt i landet byggede jernbaner, og her på Amager var man allerede stærkt i gang med at få en jernbane til Dragør. Her var Wieder igen en af de virksomme, og det var en stor dag, da Amagerbanen i 1907 åbnedes for såvel person- som godstrafik. Foruden at være det uundværlige transportmiddel, var banen også i årene fremover et hyggeligt samlingssted, hvor hver havde sin egen plads, som andre respekterede, og hvor gamle dragørere og tilflyttere havde god lejlighed til at lære hinanden rigtig at kende. Banen gjorde også, at Dragør blev kendt i videre kredse, de billige søndagstog, hvor alle godsvogne også blev taget i brug, bragte mange mennesker herud, ja i tusindvis. Hvis man dengang kunne have taget en film af det liv, som rørte sig på banen en søndag aften, når alle disse mennesker skulle hjem til København igen, og vist den i dag for yngre dragørboere, så ville de tro, at det var løgn.

Men alt får en ende, også Amagerbanen. Mange syntes den var forældet og for langsom, og samtidig var den ikke noget særligt lukrativt foretagende. Men gav dog altid 5% til aktionærerne. Den skulle jo også først og fremmest være et socialt gode.

Imedens var Landevejen blevet til en autostrada, og busserne var blevet til driftsikre luxuskøretøjer, så Landevejen trak igen. Og da Amagerbanen, stærkt trængt af konkurrencen, selv satte busser igang på vejen og tog passagererne fra banen, var dens dage som bane talte. Det gjorde heller ikke sagen lettere, at banen krydsede et lille ubenyttet hjørne af lufthavnen, som gerne så banen nedlagt. Og den 31/3 1938 ophørte persontrafikken på banen. Men den kom dog endnu engang til at gøre nyttigt arbejde for byens borgere. Anden verdenskrig og besættelsen var over os, og en dag var der ikke benzin og olie til bustrafikken, men banen havde heldigvis bevaret to af de gamle lokomotiver og nogle vogne, og banen vågnede op til dåd igen i tidsrummet 6/5 1940 til 31/8 1947. Det var helt hyggeligt midt under al krigsrullen. I toget brændte kun et stearinlys, det var jo mørklægningstider, og det var svært nok at samle damp på kedlerne med brunkul og tørv til at køre med, men ikke til at lave elstrøm.

Det var en svær tid for banens kørende personale. Mon egentlig nogen har sagt dem tak for det.

En dramatisk oplevelse fra dengang. - Vi sad en aften tre-fire mand på vore sædvanlige pladser, men der var kommet en "fremmed" imellem os, en beruset tysk mariner. Om vi havde sagt noget, som havde fornærmet ham, ved jeg ikke, men han trak en pistol, som han sad og svingede med. Togfører Lindberg kom igennem vognen og så det og sagde til os, bare tag det roligt, ham skal jeg nok ordne. Mindre end et øjeblik efter var han tilbage med en tyk knippel i sin højre hånd, og med kommandostemme beordrede han pistolen i hylsteret igen. Og marineren, som var vant til at parere ordre, stak slukøret pistolen i pistoltasken. Han skulle til Dragør, men Lindberg lempede ham af i Tømmerup og sagde, så kan han gå resten af vejen, så er han dampet af, når han kommer hjem.

Nu vil jeg slutte med alt det forbigangne, nu er det ikke Landevejen eller banen mere, som kommer til at skrive historie, fremover ser det ud til, at det igen bliver havnen og søtransporten.

Wieder kæmpede længe for sit hjertebarn Amagerbanen. Og jeg tror, hans tanker var rigtige. Hvis amagerkommunerne havde sat ind med fuld musik, var gøgeungen lufthavnen måske blevet tvunget til at grave banen ned, hvis den rummede en fare for lufttrafikken, det kunne gøres for småpenge dengang. Havde man bevaret sporarealet lige fra Københavns godsbanegård til Dragør, så havde der været plads til S-tog såvel til lufthavnen som Dragør. Men det er allsammen forbi - forbi. Og i stedet for skal der laves en vej tunnel under Jetvejen, man siger til 25 millioner kroner.

1/11 1968

Gustav Wieder

