

Dette værk er downloadet fra Slægtsforskernes Bibliotek



Slægtsforskernes Bibliotek drives af foreningen Danske Slægtsforskere. Det er et special-bibliotek med værker, der er en del af vores fælles kulturarv, blandt andet omfattende slægts-, lokal- og personalhistorie.

Slægtsforskernes Bibliotek:
<http://bibliotek.dis-danmark.dk>

Foreningen Danske Slægtsforskere:
www.slaegtogdata.dk

Bemærk, at biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. Når det drejer sig om ældre værker, hvor ophavsretten er udløbet, kan du frit downloade og anvende PDF-filen.

Drejer det sig om værker, som er omfattet af ophavsret, skal du være opmærksom på, at PDF-filen kun er til rent personlig brug.

ÅRBOG 2008



HISTORISK SAMFUND FOR SORØ AMT

ÅRBOG FOR
HISTORISK SAMFUND
FOR SORØ AMT

2008

Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt, bind 95

Til udgivelse af Årbog 2008 er ved redaktionens slutning medio november 2008 ydet støtte fra:



Kulturregion Midt- og Vestsjælland

Slagelse kommune

Holsteinborg Fonde

Dansk Lokalhistorisk Forening

Repro og tryk:
Malchow A/S, Ringsted
Næstvedvej 32
Tlf. 57 61 15 35

ISBN 978-87-911311-04-8
ISSN 0107-8151

2008

Illustration på forside:

*Opsynsmand ved Bælltransporten Jørgen Dyrhaug, Korsør.
Maleri af ukendt kunstner, i dag i Post- og Telemuseets eje.
Bemærk den gevaldige "fadermorder"!*

Illustration på bagside:

*Rasmine Dyrhaug, f. Vedel. Jørgen Dyrhauges hustru.
Maleri af ukendt kunstner, i dag i Post- og Telemuseets eje.*

*Ang. begge billeder se i øvrigt Hans Burchardts artikel i
årbogen.*

ÅRBOG FOR HISTORISK SAMFUND FOR SORØ AMT

BIND 95

Udgivet af
HISTORISK SAMFUND FOR SORØ AMT

2008

Bestyrelsen:



Formand:
Cand. mag. Helge Torm
Munkevænget 2, II th.
4180 Sorø
Tlf. 57 82 20 15
helge.torm@mail.tele.dk



Arkitekt Preben Bækhave
Parcelvej 27
4690 Haslev
Tlf. 56 31 21 99



Næstformand:
Produktionsmester
Helge Jensen
Fægangen 12, st. th.
4180 Sorø
Tlf. 57 83 22 54



Museumsinsp. og arkivleder
Jørgen Woetmann Andersen
Allégade 54
4690 Haslev
Tlf. 56 31 77 64



Sekretær:
Seniorkonsulent
Carsten Egø Nielsen
Holstebrovej 39
4200 Slagelse
Tlf. 58 50 66 20 - cen@kl.dk



Teknisk assistent
Kurt Rehder
Knivkærvej 72
4220 Korsør
Tlf. 58 38 00 31
kurt.rehder@post.tele.dk



Kasserer:
Ark. Erik Damm Andersen
Havnevej 38
4230 Skælskør
Tlf. 58 19 62 12
erik.damm.andersen@tiscali.dk



Gårdejer
Gunnar Holst
"Hvilchøjsgaard"
Orebyvej 104
4261 Dalmose
Tlf. 58 14 12 32

Medlemskab af Samfundet:

Henvendelse til kassereren.

Ekspedition af årbogen:

Kurt Rehder
Knivkærvej 72, 4220 Korsør
Tlf. 58 38 00 31.

Kontingent:

Pt. er kontingentet 150 kr. årligt.

Bøger til anmeldelse

Bøger o.l., som ønskes omtalt i vores årbog, bedes sendt til redaktionsudvalget.

Årbogens redaktion:

Redaktionsudvalget udgøres af:
Erik Damm Andersen, Helge Jensen og
Helge Torm.
Ansvarshavende: Helge Torm

Artikler med ny viden om eller nye tolkninger af historiske forhold i Sydvestsjælland til optagelse i Årbog 2009 sendes til den ansvarshavende redaktør senest d. 31. maj 2009, helst på diskette eller som vedhæftet fil.

Forslag til illustrationer er velkomne.

I tilfælde af stofrigelighed kan redaktionen prioritere rækkefølgen og udskyde manuskripter til et efterfølgende år.

Indhold

Forord	7
<i>Af Helge Torm</i>	
Den privilegerede købstad Skælskør	9
<i>Af Jørgen Mikkelsen</i>	
”Ringsted havde dengang for mig et forunderligt fremmed Udseende”	15
<i>- kapellan Adolph Petersens øjenvidneberetning om de spanske tropper i 1808, nyudgivet m. kommentarer Af Helge Torm</i>	
Dyrhauge – hvem var det?	23
<i>Af Hans Burchardt</i>	
Kruusesminde – nyt om gårdens ældste bygningshistorie	41
<i>Af Helge Torm</i>	
Lilleø fra fortid til nutid med særligt henblik på øens fortifikatoriske betydning, del 2	53
<i>Af Gyrit Kaaber og Helge Torm</i>	
Jernbaner i den nye Slagelse kommune, del 1	77
<i>Af Carsten Egø Nielsen</i>	
Det politiske folkemøde ved Næsby Bro i 1885 – og andre begivenheder på Sorø-egnen under provisorietiden	113
<i>Af Helge Jensen</i>	
Bestyrelsens årsberetning for 2007-2008	131
Lokalhistorisk litteratur fra Sorø Amt 2007-2008	134

Forord

Af Helge Torm



Årbogen for 2008 er usædvanlig alene ved sin rekordagtige størrelse; den har derved fået en vis vægt, men er bogen sin vægt værd? Er indholdet også vægtigt? Det må vi overlade til læserne at afgøre. Redaktionen kan i al fald igen lægge et værk frem med et ret forskelligt indhold, der spænder vidt både emnemæssigt og i tid og sted.

Der kommer sjældent et år, uden at det byder på jubilæer af den ene eller den anden art, som det kan være værd at markere.

Det gælder også 2008. Det er f.eks. 200-året for de spanske hjælpetropers tilstedeværelse i Danmark, herunder i Sorø Amt, men også for indførelsen herhjemme af skikken med levende lys på juletræet. Begivenheden fandt tilmed sted lokalt, nemlig på herregården Holsteinborg, og så er det i år 425 siden, at Skælskør fik sine første købstadsrettigheder - eller er det?

For at tage det sidste, som også er det ældste emne, først. Ved et lyketræf (ja, receptioner er nyttige i mange henseender, som nu den på arkivet i Korsør på Arkivernes Dag den 8. november d.å.), der fik vi en aftale med arkivar Jørgen Mikkelsen

om en artikel, hvori han gør rede for, hvordan det egentlig forholder sig med udstedelsen af privilegier til Skælskør i middelalderen; resultatet vender lidt op og ned på historien, læs selv.

Det meget yngre, men mere runde jubilæum for spaniolerne kunne nok fortjene fyldig omtale her, for de vakte opsigt på deres færd gennem landet, og her måtte både Korsør, Sorø, Slagelse og Ringsted samt Skælskør yde deres bidrag i form af indkvartering i kortere eller længere tid. Der er skrevet lidt om det i tidens løb i de forskellige byhistorier o.a., men der kan skrives meget mere og på et fælles grundlag. I år må læserne dog nøjes med en belysning af forholdene specielt i Ringsted – ved hjælp af en så godt som samtidig øjenvidneskildring.

Ved indkørslen til Korsør fra syd fanges den forbifarendes blik af ”Dyrhauge og Hustrues Minde”, en ganske stor bygning, men hvem var Dyrhauge? Det får vi svar på i denne artikel af personalhistorisk art, og sådant stof skal der også være plads til i årbogen, når personerne har ydet noget særligt i et lokalt område. Det er tidligere bogtrykker Hans Burchardt, der

med dette bidrag debutterer i årbogssammenhæng. Han skriver om ikke bare én Dyrhauge, men om to, fader og søn, som begge gjorde en særlig indsats i byens historie fra begyndelsen af 1800-tallet og frem til slutningen af det.

Korsør er også i focus i fortsættelsen fra sidste årgang af historien om Lilleø og dette steds fortifikatoriske betydning, her fra o. 1840 og helt op til 2008. Gyrit Kaaber og undertegnede søger at give forklaringerne på, hvordan det betydelige fæstningsværk, der lå oven på banken i 12 m's højde, i tidens løb er blevet på det nærmeste udslettet. Det må erkendes, at dels forsvandt den viden, der var om stedet, langsomt, men sikkert ud af folks bevidsthed, og dels var den antikvariske lovgivning ikke så finmasket endnu. Men skal stedet så plastres til med "boligstænger" i dag? Formelt og juridisk er debatten overstået, men alligevel...

I en meget omfattende og særdeles grundig og oplysende artikel, der fortsættes i Årbog 2009, skildrer Carsten Egø Nielsen jernbanehistorien i Slagelse ny kommune, d.v.s. udover hovedbyen Slagelse bliver også Korsør, Skælskør, Dalmose etc. inddraget i omtalen, så her kommer vi ud i mange kroge. Imponerende er også det billedstof, som forfatteren har opsporet.

Endvidere rummer årbogen et emne af bygningshistorisk art. Det er proprietærgården Kruusesminde på Halsskov, der er i centrum. Har hovedbygningen ikke altid set sådan ud, som den gør? Nej, siger undertegnede; den var oprindeligt kortere

end nu. Forlængelsen kom dog ret hurtigt efter opførelsen, men hvorfor og hvem stod bag? Dette og andet nyt skildres i ord og billeder, så der er syn for sagn. Hertil kommer en beskrivelse af alle de andre oprindelige bygninger i forgården som andre steder, f.eks. et hyrdehus på hjul!

Årbogen rundes af med politisk stof fra slutningen af 1800-tallet. Det er Helge Jensen, som har undersøgt en bestemt begivenhed, et folkemøde ved Næsby Bro i 1885, og inddraget andre hændelser på egnen, hvor partiet Venstre markerede sig i protest mod det let diktatoriske Højre-styre under Jacob Estrups ledelse. Det gik ikke altid stille for sig, og fængselsstraffe ventede de mest opsætsige, som dog derved kun blev martyrer. Da bondevennen Alberti blev begravet fra Slaglille kirke i 1890, var tilstrømningen kolossal.

I anmeldelsesnummeret af "Journalen" 2008, nr. 2, der udkom i oktober d.å., findes ingen værker fra Vestsjælland (bortset fra vores årbog for 2007) omtalt! Og det er jo ikke fordi, der ikke er udkommet nogen i 2007-08, men måske er udgiverne bange for anmeldelser? Tjah, her fortsætter vi i hvert fald traditionen med uhildet bedømmelse af lokale værker, som vi dog som regel vel at mærke selv må støve op.

Af afsnittet fremgår det, hvilken omfattende produktivitet og alsidighed, der gør sig gældende, og så har vi måske ikke fået alt med!

God læselyst!

Helge Torm, Sorø d. 24. nov. 2008

Den privilegerede købstad Skælskør

Af Jørgen Mikkelsen



Skælskør fejrer 525 år i år, men...

Den 25. oktober 2008 stod i historiens tegn i Skælskør. Dagen begyndte med, at en kreds af mere eller mindre udklædte borgere gik i optog fra Skælskør Hallen til det gamle rådhus på Gammeltorv, hvor borgmester Lis Tribler modtog et "historisk" dokument af en posttrytter og kvitterede med en tale om byens fortid, nutid og fremtid. I de følgende timer kunne man forskellige steder i den indre by opleve markedshandel, ridderkampe, renæssancemusik og -dans, demonstration af ældre håndværk, foredrag om byens fortid og mange andre aktiviteter af historisk tilsnit. Ordenshåndhævelsen var i dagens anledning lagt i hænderne på to patruljerende panserbasser og to vægttere. Sidstnævnte var naturligvis behørigt udstyret med morgenstjerner. Desuden var der mulighed for at opleve køreture med hestevogn, veterantog og sporvogn samt en sejl-tur med det stolte skib Skjelskør V. Herlighederne sluttede af med en stor fest for alle interesserede. Af praktiske grunde var festlighederne ganske vist henlagt til en lokalitet uden for byen, nemlig Tjæreby Forsamlingshus, men det er jo også en

værdig historisk ramme for en folkefest.

Baggrunden for byfesten var, at det på denne dag var præcis 525 år siden, Kong Hans udstedte de ældste bevarede købstadsprivilegier til Skælskør. Mærkedagen gav imidlertid også anledning til en kortvarig pennefejde i *Sjællandske* om byens rette alder. Denne diskussion tog afsæt i, at der på en hjemmeside af autoritativ karakter havde indsneget sig en fejlagtig oplysning om, at Skælskør allerede havde købstadsstatus i 1240¹. I det følgende vil jeg derfor dels give en kort redegørelse for købstadsbegrebet og dels fortælle om de ældste Skælskør-privilegier og deres indhold.

Købstadsbegrebet

Godt 80 danske byer har tidligere haft købstadsstatus. Disse byer udgjorde selvstændige retskredse indtil 1919 og havde egen kommunal forvaltning indtil 1970. Desuden var det lige fra 13-1400-årene og indtil midten af 1800-tallet statsmagtens officielle politik at koncentrere så meget som muligt af Danmarks handel, håndværk og søfart i købstæderne. Mange købstæder har således været

forsynet med et såkaldt læbælte på en mil (7.5 km) eller mere. Inden for denne radius havde købstadens borgere monopol på de fleste former for håndværksarbejde, og områdets bønder var desuden forpligtet til at handle i netop denne by. Derimod kunne godsejerne købe varer til eget forbrug og sælge deres egen produktion, hvor de havde lyst. Der kendes dog masser af eksempler på overtrædelse af købstædernes monopolrettigheder. Men vi ved også, at de lokale myndigheder og borgere i mange købstæder gennem århundrederne har kæmpet hårdt for at få landbefolkningen og nabobyerne til at respektere deres privilegier. Så der er ingen tvivl om, at købstadsprivilegierne har haft stor betydning for økonomien og beboernes identitet i de enkelte købstæder.

En by blev købstad ved at modtage et privilegiebrev om dette fra byherren – det vil i langt de fleste tilfælde sige kongen. I middelalderen var enkelte danske byer dog ejet af en biskop eller et kloster. Hovedparten af købstæderne fik deres privilegerede status mellem ca. 1200 og 1500, men for nogle enkelte skete det først i 15-1700-årene. Det var bl.a. tilfældet med Sorø, der fik privilegium efter oprettelsen af akademiet i begyndelsen af 1600-tallet. Endelig blev en række stationsbyer, handelspladser og forstæder ophøjet til købstæder i løbet af 1900-tallet. Den sidste af dem var Skjern, der blev købstad i 1957.

Skælskørs privilegier

I middelalderen og renæssanceårene var det almindelig praksis, at en køb-

stad sørgede for at få bekræftet sine privilegier af hver ny konge, der kom på tronen. I nogle tilfælde lykkedes det da en by at få udvidet de hidtidige privilegier, fx ved en forøgelse af læbæltet². For Skælskørs vedkommende er der bevaret bekræftede købstadsprivilegier fra 1483, 1534, 1544, 1560, 1598 og 1648. De opbevares alle i Skælskør rådstues pergamentsamling på Landsarkivet i København³. Da byens præst Peter Friis Edvardsen i 1759 udgav sit store værk *En ringe Underretning om Schieleschiør Kiøbstæds gamle og nu værende Tilstand*, eksisterede der imidlertid også privilegiebreve fra 1414, 1441, 1524 og 1529. Edvardsen skrev dem af sin bog, og i betragtning af, at hans

Middelalderen holdt sit indtog i Skælskør den 25. oktober 2008. Men også mange andre historiske perioder satte deres præg på byen denne dag. Fotos: Henrik Falch. →



gengivelse af de øvrige privilegietekster er stort set fejlfri, er der grund til at tro, at dette også gælder for de fire dokumenter, som ikke længere eksisterer.

De fleste af Skælskørs privilegiebreve er holdt i korte og generelle vendinger. Det gælder bl.a. for Kong Hans' brev af 25. oktober 1483, som blev udstedt under et ophold i Antvorskov Kloster. Her meddelte Hans, at borgmestrene, rådet og befolkningen i Skælskør samt al deres ejendom var omfattet af kongens værn og beskærmelse, og desuden stadfæstede han alle de friheder og rettigheder, som faderen, Christian I, og andre tidligere konger havde givet byen. Og – tilføjede Hans – hvis der måtte vise sig mangler i disse bestemmelser, kunne skælskoreanerne gøre brug af de privilegier, som gjaldt for befolkningen i Køge.⁴

Men hvilke rettigheder havde indbyggerne i Køge da fået, er det naturligt at spørge. Det er muligt at svare på dette spørgsmål, for det næstældste dokument i Skælskør rådstues pergamentsamling er et brev fra 1488, hvori borgmesteren og rådmændene i Køge meddelte, at de havde haft besøg af Skælskørs borgmester Jep Esbensen, som gerne ville se Køges privilegiebrev⁵. Køgenserne havde derfor besluttet i et åbent brev⁶ at gengive deres privilegier "Ord fran Ord". Det drejer sig om seks punkter om retslige og økonomiske emner, og vi ser her, at der undertiden kunne indgå meget konkrete bestemmelser i sæt købstadsprivilegier. Et af punkterne handler således om, hvor meget en mand eller kvinde skulle betale i bøde til kongen og til byen, hvis den pågældende havde udtalt sig æreskrænkende om en anden person i byen og ikke kunne bevise

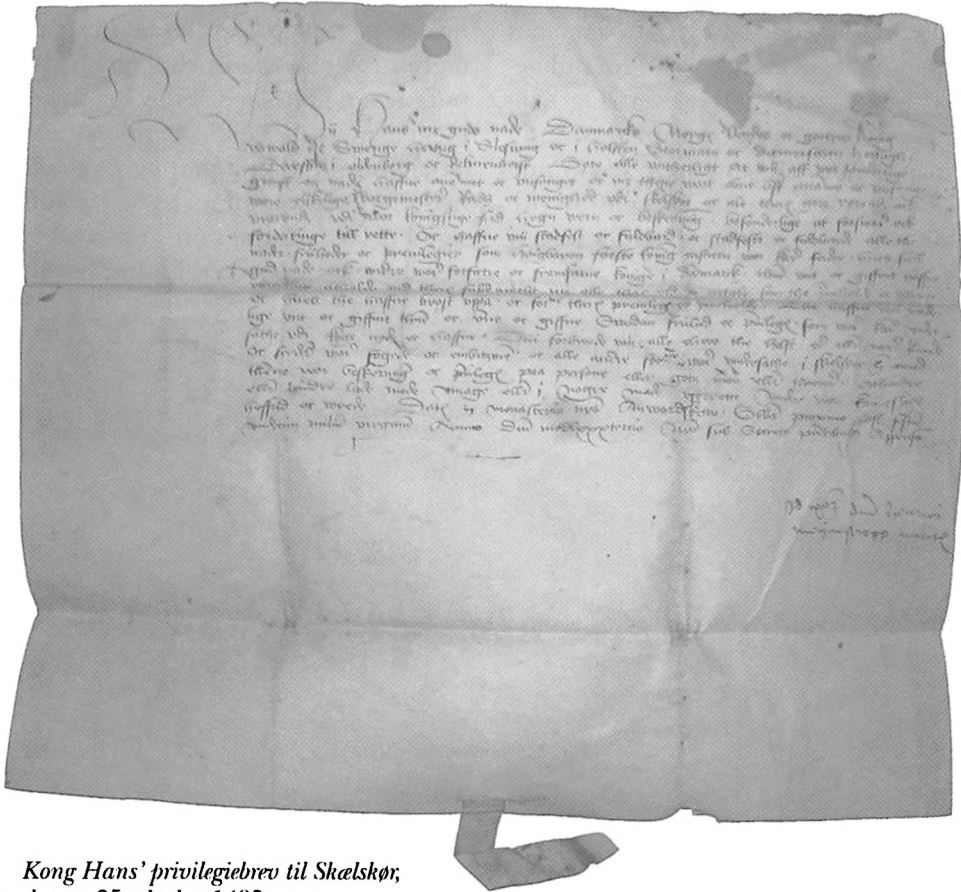


denne påstand⁷. Et af de andre punkter fastslår, at retssager mod beboere i byen skulle føres ved byens eget ting. Hvad økonomien angår, kunne køgenserne meddele, at kongen havde givet dem toldfrihed overalt i Danmark. Dog skulle de betale told ved de store internationale sildemarker på Skanør, Falsterbo, Dragør og andre steder i Øresundsregionen. En anden af bestemmelserne forbød udefrakommende købmænd at føre levende kvæg og svin samt usaltet okse- og svinekød og saltede dyrehu-

der ud af byen. Bestemmelsen skal formentlig forstås som et forsøg på at beskytte byens egne købmænd. Man ville gerne lokke fremmede købmænd til, men man begrænsede samtidig deres rettigheder af hensyn til de lokale folk.

Privilegiebrev fra 1414 er det ældste

Som nævnt har Peter Friis Edvardsen også publiceret to privilegiebreve fra tiden før 1483⁸. Dokumentet fra 1414 er ganske kort, idet kongen –



Kong Hans' privilegiebrev til Skælskør, dateret 25. oktober 1483. Landsarkivet i København, Skælskør Rådstue. Foto: Peter Wodskow.

Erik af Pommern – blot kundgjorde, at han tog Skælskør og dens borgere under sin beskyttelse, og at han tildelede byen alle de privilegier, ”som Wore Forældre⁹ vnt oc stadfæst haue Wore Borghere aff Slawelse”. Christoffer af Bayerns privilegier fra 1441 hører derimod til de detaljerige. Der blev nemlig her udtrykkeligt tilføjet en række nye artikler til de bestående rettigheder. Den første bestemmelse fastslog, at når en udlænding døde i købstaden, skulle byen og kongen hver især modtage 1/20 af hans efterladte gods. De næste to punkter handler om opretholdelsen af ro og sikkerhed i den lille by. For som der står: ”Item (således) schall eller maa engen gange eller riidhe i forskreffne Wor Køpstædh Schelskøør, meth spænte Armbørst Dagh eller Natt” og ”Item schall ther engen gange meth Swerdh eller Armbørst lenger æn han er kommen i sit Herberghe.” Privilegiebrevet fra 1441 gør også en del ud af borgmestrenes, rådmændenes og byfogedens magtbeføjelser og påpeger bl.a., at det ikke var tilladt at etablere et gilde eller noget ”Samfund”, dvs. et lav eller anden form for faglig eller social sammenslutning, uden tilladelse fra den lokale øvrighed. Det bemærkes desuden, at borgmestrene og rådmændene havde ret til at udpege et nyt medlem af rådet, når et af de gamle medlemmer forlod rådet. Kongen forbeholdt sig dog ret til at udpege byens borgmestre, men formodentlig er disse altid blevet valgt blandt de mænd, som allerede sad i byens råd. 1441-privilegierne indeholder også en enkelt bestemmelse af økonomisk art.

Det er et påbud om vejning af købmandsvarer – vel for at sikre, at der ikke foregik snyderi ved købmandshandel. Og til allersidst kommer så dette forbud: ”Item hwo (hvem) som kaster Ballast eller anner Brensle (...) i theris Haffn, han bødhe Koningen three Marck oc Byen three Marck”. Henkastet affald i havne og andre vandløb har åbenbart altid været et stort problem!

Men hvornår har Skælskør så fået sit allerførste købstadsprivilegium? Vi ved det faktisk ikke. Men vi ved, at byen allerede eksisterede omkring 1230-40, idet Kong Valdemars Jordebog omtaler den som en del af kongens ejendom. Byen nævnes også i flere kilder fra midten og slutningen af 1200-tallet, og i 1310 dannede den ramme om politiske forhandlinger mellem danske adelsmænd og den norske konge¹⁰. Der i det hele taget en del, som tyder på, at Skælskør har været en ret vigtig by på Sjælland i 12-1300-årene, og det er da også en udbredt opfattelse, at Skælskør på denne tid var det vigtigste overfartssted mellem Sydvestsjælland og Fyn.

Ikke desto mindre er det meget sandsynligt, at privilegiebrevet fra 1414 virkelig er det ældste i byens historie. For det første henviser dette dokument ikke til andre kongers privilegiebreve til Skælskør, men derimod til nogle ældre privilegier, som var givet til Slagelse. For det andet var det Erik af Pommern, der udstedte privilegiet i 1414. Han er kendt som en af de konger, der har interesseret sig mest for købstædernes forhold.

Således stod han bag flere købstadsgrundlæggelser i Øresundsområdet, og det var i hans regeringstid, at man for alvor knæsatte princippet om, at købstæderne så vidt muligt skulle have monopol på handel, håndværk og søfart.

Hvis det er rigtigt, at Skælskørs første købstadsprivilegium er fra 1414, er der altså kun seks år til, at byen kan fejre sit næste jubilæum. Til den tid handler det om 600 år. Og herefter vil der så i øvrigt kun gå ca. 16 år, før det er muligt at fejre 800-års jubilæet for den første omtale af byen i en skriftlig kilde, nemlig Kong Valdemars Jordebog. Man kan altid finde en god grund til at holde byfest i en smuk gammel købstad!

Noter

- 1 Om markeringen af jubilæet, se bl.a. www.skaelskoer525.dk, *Skælskør Avis'* jubilæumsnummer "Skælskør 525 år", ca. 20. oktober, samt *Sjællandske* 22. og 23. oktober 2008.
- 2 Det hører vist nok til sjældenhederne, at en konge tog forbehold, når han bekræftede sine forgængeres privilegieudstedelser. Men dette var tilfældet, da Christian III i 1544 stadfæstede Skælskørs rettigheder. Han erklærede da, at hvis nogle af artiklerne i byens privilegier på et senere tidspunkt måtte vise sig "besuerligh" (besværlige) for kongen eller andre af hans undersåtter, ville han føle sig berettiget til sammen med Rigsrådet at "forandre och remedere" disse bestemmelser. Jfr. Peter Friis Edvardsen: *En ringe Underretning om Schielschiør Kjøbstæds gamle og nu værende Tilstand ...*, 1759 (genoptrykt 1983), s. 394f.

- 3 Hvert af disse dokumenter betragtes nu som en selvstændig arkivserie i Skælskør rådstuearkiv. Se Statens Arkivers database: www.daisy.sa.dk.
- 4 Gengivet i Friis Edvardsen 1759, s. 380f.
- 5 Gengivet i Friis Edvardsen 1759, s. 503f.
- 6 Dvs. et brev, der er henvendt til alle interesserede.
- 7 Æresbegrebet spillede en stor rolle i Danmark i ældre tid, og der blev derfor ført et væld af sager om æreskrænkelser ved lokale domstole (i alt fald i 15-1600-tallet).
- 8 Friis Edvardsen 1759, s. 378-80.
- 9 Dette må vel her forstås som forfædre.
- 10 Jfr. L.F. la Cour: *Skælskør. Bidrag til Byens Historie*, 1932, s. 13ff.

Forfatter

Jørgen Mikkelsen

Arkivar og seniorforsker, ph.d. Ansat ved Rigsarkivet og Landsarkivet i København. Beskæftiger sig især med dansk og europæisk byhistorie, men har også skrevet om landbrugs-, rets- og kriminalitets-, social-, militær- og uddannelseshistorie. Artikler i *Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt* 1986, 1990 og 1995. Adresse: Borgmestervangen 4, 4.t.h., 2200 København N.

”Ringsted havde dengang for mig et forunderligt fremmed Udseende”

- kapellan Adolph Petersens øjenvidneberetning om de spanske tropper i 1808, nyudgivet m. kommentarer

Af Helge Torm



Indledning

200-året for de spanske hjælpetroppers tilstedeværelse i Danmark under den 2. Englandsrig 1807-14 er naturligvis blevet markeret på forskellig vis landet over i år, bl.a. med en meget informativ vandreudstilling, senest og indtil 2. november vist på Roskilde Museum, mens der ikke er gjort noget særligt ud af det i vores område. Det må der rodes bod på her på falderebet med denne lille artikel, hvor hovedvægten bliver lagt på en enkelt, men til gengæld meget værdifuld kilde fra samtiden, som nok belyser forholdene i Ringsted, men hvis indhold i grundtrækkene også er dækkende for, hvad der rørte sig i de andre købstæder i Sorø Amt, hvor spaniolerne dukkede op: Korsør, Slagelse og Sorø.

Denne kommenterede kildeudgivelse overflødiggor dog ingenlunde behovet for en ny og samlet fremstilling af spaniolerens ophold her i Sorø Amt, og den vil da efter planerne komme med et års forsinkelse i årbogen næste år, og deri vil den storpolitiske baggrund for de sælsomme begivenheder blive ridset op. Her kaster vi os ud i det: ad fontes!

Præsentation af kilden

Kilden, som jeg tænker på, er en fremragende og i forvejen velkendt kilde til begivenhederne i Ringsted:



”Mange Officerer havde Mulæster, og naar de reed ud paa dem, var Halen ombunden med røde Baand.” Sådan beretter Adolph Petersen ca. 1810 – her ser man hvordan! Den spanske officer både rider og ryger en ”cigarro” (d.v.s. papircigar eller hjemmerullet cigaret), alt i alt et mageløst syn for den gode danske borger, som kom ud for det.- Fra billedværk om de spanske soldater af Christoph og Cornelius Suhr, Hamborg 1808.

en øjenvidne-beretning, nedfældet på 1½ folioside i en kirkebog for Ringsted-Benløse sogn¹, så at sige skrevet ned ud i én køre, dog med et par, ved linjeskift markerede afsnit.

Den pågældende kirkebog dækker perioden 1645-1754, så man kan undre sig over, at der langt senere er indføjet en beretning, som ikke har med denne periode at gøre og ej heller i det hele taget er særlig kirkebogsrelevant, men sagen må være den, at skribenten dels selv har fundet beretningen værdifuld, hvad vi allerede har givet ham ret i, dels udnyttet nogle ledige sider i en ældre kirkebog – sparsommelighed er vel en god ting.

Skribenten eller forfatteren har imidlertid ikke underskrevet beretningen, så den fremtræder anonym, men allerede for over 100 år blev denne lille gåde omkring forfatter-skabet løst, herom mere i næstfølgende afsnit.

Affattelsestidspunkt

Ang. spørgsmålet, om præcist hvornår beretningen er nedfældet, må man ud fra indre og ydre kriterier konkludere, at beretningen stammer fra tidligst foråret 1809 og senest 1811, og da snarere fra slutningen af denne periode frem for i begyndelsen.

Terminus post quem er foråret 1809, idet dette tidspunkt er anført af forfatteren i slutningen af teksten, og terminus ante quem er november 1811, da beretteren forlod Ring-

sted og dermed ikke længere havde adgang til kirkebøgerne dér.

Præsentation af forfatteren

Hvem er da denne person? Det er pastor Th. Hansen, der virkede som kaldskapellan i Ringsted o. 1890², der i en udgivelse af denne kilde og en anden kilde ved samme forfatter, omhandlende englænderne i Ringsted 1807, ikke overraskende har identificeret forfatteren med en gejstlig person, nemlig residerende kapellan Adolph Petersen, som sad i dette embede i Ringsted-Benløse pastorat fra 1799-1811³.

Adolph Petersen havde sin embedsbolig i Sct. Bendtsgade nær kirken⁴.

Nyudgivelsen af kilden in extenso

Ved udgivelsen i 1893 blev hele teksten transskriberet, men ikke helt korrekt i alle enkeltheder, så derfor, da den første udgivelse dels er svær at få fat i og dels kan forbedres en smule, har undertegnede foretaget en ny transskription af hele teksten på basis af den filmiske gengivelse på Landsarkivet for Sjælland etc., hvad der ikke er optimalt, men alligevel går an⁵. Jeg har som Th. Hansen valgt at bibeholde Adolph Petersens ortografi, idet jeg har tillid til læserne evne til at fordøje den.

Da Th. Hansen udgav kilden i 1893, lavede han ikke nogen kommentarer til den, selv om det kunne synes påkrævet, så da der nu byder sig en lejlighed, vil jeg ikke undlade at gøre det – med det forbehold, at jeg ikke - endnu - er helt inde i alle de kommenteringsværdige spørgsmål.

"Ringsted i Someren 1808⁶

I Foraaret var alt beredt til at tage imod franske Tropper. Det slap længere hen op til Spanske. Christi Himmelfartsdag d. Junii 1808⁷ marcherede Regimentet Asturias⁸ under Oberst Don Antonie Falyves herind. De vare alle i hvid Uniform med grønne Opslag; Grenader Corpset, som siden aflöste disse, havde den fortræffeligste Musik. Hver Aften trak de op med fuld Musik. Ringsted havde for den gang for mig et forunderligt fremmed Udseende. Byens Indvaanere bleve ligefrem borte i den Sværm af Fremmede, der altid særledes paa Gaderne. Det Spanske löd bestandigt i Örene, og istedetfor Lars, Niels og Hans, löd det Fernando, Josepho, Pietro. De vare ualmindeligt gode at omgaas. Jeg troer, at ingen Vert (Patron kaldte de Verten, og Vertinden Patronna) havde Aarsag at klage; ogsaa blev der saa vel betalt for dem (2 Mk. for en Gemeen⁹ om Dagen) at fra den Side det var mindre besværligt. Iblant de hos mig indquarterede Officerer ere os altid Ponce de Leon, Don Pedro Basto, og især den gode Casal i behageligt Minde. De bibeholdt noget af det ejendommeligt Spanske. De gik jævligt om Aftenen med Kappe. I Begyndelsen gik Officererne om Natten med Musik op og ned af Gaderne; hvilket de siden aflod paa Pluds-Comandantens¹⁰ Forestilling. Overalt saae man dem rögende deres Cigarros, i Stuen, paa Gaderne, i Staldene etc. hvor de opvakte Frygt for Ildebrand. Mange Officerer havde Mulæsler, og naar de reed ud paa dem, var Halen ombunden med röde Baand. Stigböilerne lignede meget Træsko og vare ogsaa af Træ. De vare meget muntre og altid höflige i Gebærder, naar de talede sammen. Deres La Ciesta (Middagsövn) holdt de meget over, baade Officerer og

Gemene, og i Middagsstunden var alt lyst. Naar de kaldte paa nogen og vinke- de, sloge de med Haanden fra sig. Deres Gudstjeneste holdt de paa Torvet. Alteret var opreist ved Districts Chirurg Grabels Huus (thi der var Vagten baade i deres og de Engelskes Tid)¹¹. Alteret var meget smukt beklædt og Vasa sacra vakre. Paa Alteret laa en stor prægtig indbundet Foli- ant, hvori jeg under Præstens Ombladen især blev vaer den Korsfæstedes Billed¹². Præsten var iført Messedragt og indviiede Sacramentet med de sædvanlige katholske Ceremonier. Naar de fik Öie paa Alteret i lang Afstand, blottede de Hovedet. Ogsaa Protestanterne stode med ubedækkede Hoveder i Kredsen. Spanierne viiste en brændende Andagt, man kunde læse den i deres Ansigt og den inderlige Fölelse, hvormed de betegnede sig med Korset. Det var et paafaldende Syn at see den hele Forsamling kaste sig paa Knæ. Soldaterne med strakte Gevæhre, og Musikchoret med sine forskjellige Instrumenter. Selv de, som vare i Værelserne, knælede for Vinduerne. Jeg lagde siden Mærke til, at naar jeg i Benlöse Kirke ombar Bægeret, kastede de sig paa Knæ.

Overalt vare de deres Religion meget hengivne, men ikke bemærkede jeg selv hos Præsterne (der talte temmeligt maadeligt, men flydende Latin) Intolerance. De bare næsten alle Mariebilleder paa sig og tillagde dem beskyttende Kraft. Kun faa af Officererne talte fransk. Derfor var Conversatjonen temmeligt vanskelig, men bedre kunde de forklare sig ved Gebærder. De talte med Henrykkelse om Spanien, got om Kongen af Danmark, ondt om Franskmændene, der bevirkede Thronforandringen netop i den Tid, som opvakte hos dem den yderste Harme. At gaae ombord paa engelske Skibe for at

redde Fædrelandet var en Idee, som de vist længe forud havde her¹³. Jeg erindrer at Don Pedro Basto i min Have sagde det ligefrem til mig og 2de Venner, men aldrig drömte jeg om, at det kunde være Plan, naar han talte derom til en Fremmed, hvis Pligt var at røbe det. Jeg ansaae det for et Indfald, eller troede at jeg misforstod hans blandede Sprog. Omsider efter at den franske General Fririon¹⁴ her havde taget dem i Öiesyn, beordredes de til Roeskilde, hvor den bekendte Catastrophe forefaldt¹⁵. De kom da atter hid i Sept.¹⁶, hvor de af General Castenschjold¹⁷ bleve afvæbnede. Deres gode Opsørsel og den Hjertelighed, hvormed de havde omgaaedes os, gjorde, at man med Rörelse saa denne Afvæbning, der kostede dem de bitreste Fölelser. Don Antonio Falyves skjelvede af Harme, og det var med Taarer, han afleverede sin Fane. Mange, deriblant vor gode Casal, sönderbröd sin Kaarde, (længe bevaredes Levningerne her). Et afvæbnet Officer Corps af Regimentet Guadalaxara laae her til langt ud paa Efteraaret. I Octobr.¹⁸ reiste de. Den gode Casal, der saa kjærligt elskede os og vor lille Lai¹⁹, tog den ömmeste Afsked fra os. Maatte han dog engang finde Roe i det sönderslidte Fædreland. Længe, til langt ud paa næste Foraar, var her Syge i Lazarethet paa Spindeskolen²⁰. Mange bleve begravne her. Og endnu er en tilbage, Vega²¹, der har giftet sig her.

De har i Almindelighed efterladt sig et got Minde her. Deres Heflighed lod dem vel gribe til Kniven, men dog veed jeg ikke de anfaldt nogen, uden en dansk Soldat, som blev ubetydeligt saaret. Tyverier forefaldt slet ikke²².

Vurdering af beretningen

Denne skildring er som den eneste fra samtiden på mange måder værdifuld, dels ved information om eksakte optrin, men også ved på levende og ret detaljeret vis at fastholde et billede af et ganske usædvanligt afsnit i byens historie, der også kan have betydning for "en videre Kreds", som Th. Hansen skrev i sin indledning til udgivelsen. Dette var hans bevæggrunde for denne, hvad man sagtens kan bifalde den dag i dag. Dog synes Hansen at overse et par interessante aspekter.

Særlig interessant er det, må det fremhæves, at ophavsmanden ikke kalder de fremmede for "spaniolere", men for "spaniere". Begrebet "spaniolere" er kommet ind i vores sprogbrug og historiefremstilling på et senere tidspunkt.

Det er tillige bemærkelsesværdigt, at den danske fortæller omfatter det spanske militær med sympati, også selv om de så at sige "gik over til fjenden" nogen tid efter deres ankomst, ligesom det er påfaldende, at den samme fortæller, en god lutheransk præst, udtrykker en vis beundring for sine katolske trosfællers gudsyndighed og hele religiøse adfærd. Det er lige før, man mærker en vis beklagelse af den lutheranske menigheds afdæmpede facon i den henseende!

En afgørende svaghed er den manglende præcision og i visse tilfælde den direkte fejlinformation, når det gælder tidspunkterne for de spanske troppers ophold i byen. En

fuldstændig afklaring af disse ydre omstændigheder kan ikke gives for nærværende, men oplagte fejl er rettet i kommentarerne.

Udnyttelsen af kilden i den lokalhistoriske litteratur

Ringsteds første store lokalhistoriker J. V. Christensen (1876-1934), der var redaktør på Ringsted Folketidende, begik blandt mange artikler, der bragtes i avisen, en under titlen "Det store Fremskridts Aarhundrede", hvori findes et afsnit "Da Spaniolerne kom i 1808"²³.

Christensen oplyser ikke sine kilder, men afsnittet bygger i overvejende grad på Petersens beretning, heldigvis dog med korrektion af de tidspunkter, som er fejlagtigt anført af Petersen, velsagtens på basis af

de generelle fremstillinger af emnet på landsplan, som udkom efter 1890'erne, men han har også benyttet en anden kilde af lokal karakter, som supplerer Petersen.

Således er Christensen på det rene med, at spaniernes ankomst fandt sted "i Maj", men dette det første ophold omtaler han mindre korrekt som "kort". Iflg. Christensen kom soldaterne tilbage fra Roskilde natten mellem den 2. og 3. august 1808²⁴. Hvornår de forlod byen igen, angiver han ingen dato for.

I "Ringsted fortæller", der udkom i 1968, nævner J. Jeppesen i kapitlet "Ufred i Ringsted" til sidst meget kort spaniernes ophold. Han kommer således ikke nærmere ind på, hvornår de præcist var indkvarteret i



Soldaterne fra regimentet Asturias, som Ringsted fik besøg af, bar hvide uniformer med grønne rabatter og opslag. Yderst t.v. ses en musketer fra dette regiment. Det andet regiment, der kom til byen, Guadalajara, havde også hvide uniformer, men med røde applikationer og sorte strømper, som man kan se det på soldaten, der vender ryggen til. På billedet ses også musketerer fra regimentet Princesa.- Fra serien om de spanske soldater af Christoph og Cornelius Suhr, Hamborg 1808.

byen²⁵. Hans unavngivne kilder kan ikke være andre end Adolph Petersen og J.V. Christensen.

Mindst lige så udførlig som J. V. Christensen i omtalen af det spanske islæt i Ringsteds historie er byens anden store lokalhistoriker, nu afdøde arkivleder Niels-Jørgen Hansen (1930-2003), hvis bidrag på området findes i hans trebinds byhistorie. Her, både i forordet og i selve artiklen, anfører han sin kilde: Adolph Petersen, men sin afhængighed af Christensen erkender han også²⁶.

Niels-Jørgen Hansen har så afgjort benyttet sig af den originale beretning i kirkebogen, som han henviser til og citerer flittigt fra, men uden at bemærke, at kilden er blevet offentliggjort i Museum 1893.

Niels-Jørgen Hansen er tydeligvis glad for Petersens beretning, som han kalder for "et interessant stykke kulturhistorie"²⁷, men han er også delvis for ukritisk overfor sin kilde, når det drejer sig om tidspunkterne for de spanskes optræden i byen.

Med hensyn til tidspunktet til den første indrykning i Ringsted anfører Niels-Jørgen Hansen som Petersen "juni 1808"²⁸, og Niels-Jørgen Hansen udtaler sig lige så lidt som Petersen om varigheden af dette første ophold, således at man får det indtryk, som Petersen også efterlader, at de var der i ret lang tid, hvad der nu heller ikke er så forkert. Men hvad angår tilbagekomsten fra Roskilde, hævder Niels-Jørgen Hansen

på linje med Petersen, at det var i "september"²⁹.

Afslutning

Med sin beretning er Adolph Petersen årsag til, at vi ved en hel del om livet i Ringsted, da byen blev sat på den anden ende af de sydlandske soldater med følge af kvinder og børn. Der er andre kilder, men knap så flydende.

Det kan under alle omstændigheder konstateres, at det hele heldigvis forløb fredeligt, men det var tredje gang på bare tre år, at byen måtte bringe store ofre for at håndtere usædvanlige begivenheder.

Vel har nogle med vemod taget afsked med de fremmede, men for de fleste var det sikkert trods alt en lettelse, at byen fik civiliserede forhold igen.

Noter

- 1 Kirkebog for Ringsted-Benløse 1645-1757, folio 79-80, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Møn (herefter Landsarkivet for Sjælland etc.).
- 2 Th. Hansen (1858-1933) var kaldskapellan i Ringsted fra 1885-97. Se C. Nedergaard: Dansk præste- og sognehistorie 1849-1949, II, Kbh. 1954, s. 350.
- 3 Kilderne udkom med Th. Hansen som "Meddelelser" under den fælles titel "Fremmede Tropper i Sjælland 1807 og 1808. En Samtidigs Optegnelser" i: Carl Bruun, A. Hovgaard og P. Fr. Rist (red.): Museum. Tidsskrift for Historie og Geografi, årg. 1893, I. halvbd., Kbh. 1893, s. 234-244, med beretningen om spaniolerne 1808 på s. 242-244.- Mere præcist blev Petersen

- ansat i Ringsted pr. 18. oktober 1799 og pr. 29. november 1811 ansat som sognepræst i Slangerup-Uvelse sogn. Her døde han d. 31. oktober 1814. Se S. V. Wiberg: anf. værk, bd. II, Odense 1870, s. 627 (Ringsted) og bd. III, Odense 1871, s. 133 (Slangerup). Det er i øvrigt også Petersen, der i samme kirkebog har skrevet om storbranden i Ringsted i 1806 og om englænderne i Ringsted i 1807.
- 4 Her boede han med sin familie, som i 1801 dog kun udgjordes af hans kone Christine, f. Schartau, og en ældre søster ved navn Abiguel Petersen. Til husstanden hørte en ung stuepige. Se Folketællingen for Ringsted 1801, Landsarkivet for Sjælland etc. Iflg. denne folketælling var Petersen på dette tidspunkt 29 år gammel, mens Wiberg (se n. 3) oplyser, at Petersen var født i Køge den 20. oktober 1768, hvorefter Petersen skulle være o. 32-33 år gammel i 1801!? Om Petersens rolle i byens skolevæsen se Niels-Jørgen Hansen: Ringsted - en by i Midtsjælland, bd. III, Ringsted 1995, s. 19-32.
 - 5 Brug af den filmiske gengivelse i mit øjemed her anser jeg for acceptabel, men et problem er visse mørke partier på foliobladene, formentlig grundet alder. Læsning af kilden in originalo ville dog næppe ændre noget ved den transskription, som hermed lægges frem. Ang. divergenserne mellem Petersens og min læsning af hovedteksten: de er så uvæsentlige, at jeg ikke vil anføre tilfældene specifikt i kommentarerne.
 - 6 Denne overskrift er ikke taget med af Th. Hansen, som til gengæld satte årstallet 1808 ind i hovedteksten lige efter "Foraret". "Somerén" skriver Petersen uden at sætte streg over m'et, som ville indikere et dobbelt-m. Bortset fra det skriver Petersen et pænt dansk, dog f.eks. uden `d` i "blandt" og "godt".
 - 7 Denne ufuldstændige datering er forkert, idet Kristi Himmelfartsdag i 1808 faldt på den 26. maj.
 - 8 Dette regiment og det senere nævnte regiment fra Guadalajara (af Petersen skrevet som Guadalaxara) var de to regimenter, der udgjorde den del af den samlede spanske hærstyrke, som oprindeligt blev forlagt til Sjælland.
 - 9 Menig soldat.
 - 10 I perioder var den danske officer Frederik d'Origny (1774-1838) pladskommandant i Ringsted, se kommende artikel i Årbog 2009.
 - 11 Friedrich von Grabel var distriktskirurg i Ringsted fra 1808-31. Han døde i Ringsted i 1838. Hans hus findes ikke mere. Jfr. n. 46 til min artikel "Militære operationer i Sorø Amt 1811-15" i: Årbog 2007 for Historisk Samfund for Sorø Amt, s. 52.
 - 12 Med foliant og korsfæstelsesbilledet må være ment en spansk bibel med kobberstukne plancher.
 - 13 Napoleon indsatte i begyndelsen af 1808 sin bror Joseph Bonaparte som konge på den spanske trone, hvad der i maj medførte opstand mod det franske herredømme. De spanske soldater i Danmark ville da hjem og kæmpe for deres lands frihed. Englænderne hjalp en stor del af dem med at flygte i skibe fra Langeland sidst i august 1808.
 - 14 Francois-Nicholas Fririon (1766-1840).
 - 15 Katastrofen bestod i, at de oprørske spanske soldater i Roskilde den 31. juli 1808 nægtede at aflægge faneed til den franske fane og under tumulter dræbte en fransk officér.
 - 16 Her husker Petersen også forkert – det var i begyndelsen af august, se min artikel næste år.
 - 17 Joachim Castenschiold (1743-1817), kendt bl.a. fra "træskoslaget" ved Køge den 29. august 1807. Ejer af Borreby 1783-1817.

- 18 Det var i august 1808, at de fleste soldaterne brød op for at drage mod Korsør, jfr. n. 16.
- 19 Om Lai vides ikke nærmere.
- 20 Spindeskolen var anbragt i en bygning på Nørregade 5 nær Torvet. Se Niels-Jørgen Hansen: anf. værk, s. 18. Også byens skole, der dengang lå på hjørnet af Sct. Bendts-gade og Nørregade, blev inddraget som lazaret for syge spanske soldater, se *ibid.*, s. 30.
- 21 Vega blev gift med Juliane Benith. Hun døde allerede i 1809. Han fik senere en gård i Sandby i Tybjerg herred i fæste. Der findes stadig efterkommere af Vega på Sjælland. Se Niels-Jørgen Hansen, anf. værk, s. 11 + n. 5.
- 22 Jfr. dog J. V. Christensen (herefter JVC): Ringsted fra Saga- til Samtid, Ringsted 1935, s. 151, hvor Christensen gør gældende, at der blev røvet "Høns og andet spiseligt". JVC oplyser dog ikke sin kilde, men synes i den givne sammenhæng at benytte sig af en kilde, som ikke er specifikt Ringsted-relateret.
- 23 Datoen for udgivelsen i avisen kendes ikke, men artiklen blev genoptrykt i JVC's sidste værk: Ringsted – fra Saga- til Samtid på s. 151-153, Ringsted 1935.
- 24 JVC, anf. værk, s. 151 f. og 152. Om det første ophold var så kort, står dog for en nærmere prøve.
- 25 Hj. Thorsteinsson (red.): Ringsted fortæller, Ringsted 1969.
- 26 Se forordet og afsnittet "Ringsted atter besat" i: Ringsted – en by i Midsjælland, bd. 3, Ringsted 1995, hhv. s. 7 og s. 9-11 og n. 2 og 3 til sidstnævnte.
- 27 Se NJH, anf. værk, s. 11
- 28 *Ibid.*, s. 9

29 *Ibid.*, s. 10. Det var i begyndelsen af august 1808.

Kilde- og litteraturfortegnelse

Utrykte kilder:

Kirkebog 1645-1757 for Ringsted-Benløse, Landsarkivet for Sjælland etc.
Folketælling for Ringsted Købstad 1801, do.

Opslagsværker:

Wiberg, S. V.: En almindelig dansk Præstehistorie, bd. II og III, Odense hhv. 1870 og 1871

Litteratur:

Christensen, J. V.: Ringsted fra Saga- til Samtid, Ringsted 1935
Hansen, Niels-Jørgen: Ringsted - en by i Midsjælland, Ringsted 1995
Hansen, Th.: "Fremmede Tropper i Sjælland 1807 og 1808. En Samtidigs Optegnelser", art. i Carl Bruun, A. Hovgaard og P. Fr. Rist (red.): Museum. Tidsskrift for Historie og Geografi, årg. 1893, 1. halvbd., Kbh. 1893
Nedergaard, P.: Dansk præste- og sognehistorie 1849-1949, II, Kbh. 1954
Thorsteinsson Hj. (red.): Ringsted fortæller, Ringsted 1968
Torm, Helge: "Militære operationer i Sorø Amt 1811-15", art. i: Årbog 2007 for Historisk Samfund for Sorø Amt
Torm, Helge: "De spanske soldaters ophold i købstæderne Korsør, Slagelse, Sorø og Ringsted i 1808", art. under forberedelse til den kommende årbog 2009 for Historisk Samfund for Sorø Amt.

Forfatter

Helge Torm er uddannet historiker fra KU 1975. Museumsleder i Sorø 1978-2001. Udarbejdet talrige lokalhistoriske og andre historiske værker. Adr.: Munkevænget 2, II t.h., 4180 Sorø.

Dyrhauge – hvem var det?



Af Hans Burchardt

Indledning

For folk med kendskab til Korsør vil **Dyrhaugesvej (1)** og specielt **Dyrhaugesminde (2)**, der ligger ved indkørslen til Korsør fra syd, være velkendte begreber. Men hvem var denne Dyrhauge i grunden? Ja, det må have været en mand, der på en eller anden vis har gjort sig fortjent til at få en gade opkaldt efter sig, og som har haft et vist økonomiske vingefang, siden han har kunnet bekoste en fribolig eller legatbolig.

Det er altså det, der skal berettes om her. Og faktisk taler vi om 2 personer ved navn Dyrhauge – far og søn. Men det er mest sønnen, vi ser på. Slægten havde i 2 generationer virket som bæltpostførere på Storebælt i 1800'tallet og der præsteret en bemærkelsesværdig indsats. Hovedpersonen her, Jørgen Dyrhauge, gjorde efterfølgende en flot karriere og skabte sig en stor formue, der gjorde muligt testamentarisk at opføre denne legatbolig "Dyrhauge og Hustrus Minde".

Obs! De tal, der står i teksten med fed type og i parantes - fx som ovenstående **(1)** og **(2)** - henviser til de

relevante illustrationer. Der er altså tale om en sammensmeltning af tekst og billedunderskrifter.

Post- og personoverførsel på Storebælt, ca. 1775-1850

Danmark er i grunden et ejendommeligt land – geografisk set. Vi finder intet andet lignende i Europa eller for den sags skyld i Amerika og Afrika. Man skal helt til Østasien og kan her sammenligne med fx Japan, Philippinerne og Indonesien.



Figur 1.



Figur 2.

Fælles for ovennævnte lande er, at de er opdelt i et større eller mindre antal øer – uden en kompakt hovedlandmasse. Gennemskåret af mere eller mindre nemt sejlbare farvande.

Se nu på Danmark. I 700 år var vi opdelt i Jylland, Fyn, Sjælland og Skånelandene samt Norge. Og farvandene var Lillebælt, Storebælt, Øresund og Skagerak. Efter tabet af Skånelandene i 1658 og Norge i 1814 er der så stort set det nuværende landområde tilbage – med en hovedstad, der som bekendt ligger så langt mod øst, som det næsten er muligt.

Det er nærmest en bedrift, at vi har kunnet holde sammen som nation – sprogligt, kulturelt, sindelagsmæssigt samt ikke mindst med hensyn til kommunikation.

Det har været meget, meget vigtigt for centralmagten i København at

kunne kommunikere sikkert og stabilt med landsdelene. Der er gået tid med at sende administrativ post fra hovedstaden København langt over til fx Jylland – og få svar tilbage. Over land har man haft forskellige postsystemer, mere eller mindre stabile. Men hvad med bælteerne? Hvad med modvind eller som dengang næsten hver vinter, isproblemer? Hvad med forholdene på Storebælt, der på det smalleste sted er 20 km bredt, og som jo er det farvand, vi her skal beskæftige os med?

Allerede på Christian den 4.s tid blev Postvæsenet stiftet. Ved alle større overfartssteder havde enkeltpersoner eller – mere almindeligt – færgelaug kongeligt privilegium på færgedriften. For at opnå dette måtte man overholde bestemte krav til antallet af fartøjer af forskellig art, afgangstider, takster osv.

I 1711 blev postvæsenet overtaget af

staten. Det understreger den vægt, man lagde på en driftsikker postgang.

Da man ofte måtte påregne ventetider på grund af dårligt vejr, opstod der behov for overnatningsmuligheder i Nyborg og Korsør. Der har nok været tale om forskellig standard og dermed priser. Kendt i den dyre ende i Korsør var jo Madam Bagger og Kongegården. Så når Korsør ofte i litteraturen ikke bliver omtalt så rosende, skyldes det utvivlsomt langvarige og irriterende ventetider i overfartsbyen.

Mange skibstyper blev anvendt. I 1600-tallet var det en type, der hed *galiot*. Den kan bedst sammenlignes med den senere tids galeaser. Efterhånden gik man over til at bruge en anden type, en såkaldt *smakke*. En tredje type var den mere velsejlende *jagt*, og på billedet her ses en sådan (3). Det er forøvrigt en model, som



Figur 3.

man har på Korsør By- og Overfartsmuseum.

Det kunne ofte knibe med at få skibene af sted. Hvornår er vejret for dårligt? Hvormeget kunne man krydse op imod vinden? Et problem var også at få gode besætninger. Lønnen var ussel, så skippere og mandskab bødede på dette forhold ved at modtage erkendtligheder fra gæstgiverne mod at finde et påskud til at udsætte sejlsadsen.

I vindstille kunne man anvende robåde, og det kunne da gå. Men da kongen i 1742 gav ordre til, at både med 6 roere skulle overføre posten, når det var modvind, sagde Generalpostamtet nej. Det var trods alt for risikabelt for besætning – og for den dyrebare post.

Under englandskrigen i begyndelsen af 1800-tallet erstattede man dog jagterne med chalupper (som også blev roet), når der var fjendtlige skibe på Bæltet. Og så tog man helst turen over bæltet i det mere grundede vand ved Langeland.

I 1793 fik man bygget en postjagt, der fik navnet "Mercurius". Og allerede året efter kunne man tage et større skib i brug, nemlig jagten "Ørnen", som for øvrigt var i brug i mange år på Storebælt.

Alle i Korsør kender de berømte isbåde, som var mindre robåde, der under isvintre, hvor bæltet frøs til, blev skubbet/roet over Storebælt. Der er endog et museum om dem ude ved Halsskov Rev, som grun-

digt belyser hele denne trafik. Det skal der ikke kommes nærmere ind på her. Men det har givet været et meget stort problem at få opretholdt forbindelsen over Storebælt, for næsten hvert år lukkede isen Storebælt i op til flere måneder.

Der har været tale om et betydeligt antal isbåde. Således kan man se, at der i 1794 var ialt 61 både, stationeret i Nyborg, på Sprogø og i Korsør. Pudsigt nok: I dag, hvor vi kan køre over Storebælt, har vi ingen isvintre. Men dengang der var isvintre, kunne man ikke køre over!

Men så skete der noget. En skibsteknisk revolution så at sige. Det var fremkomsten af dampskibe i begyndelsen af 1800-tallet.

Postvæsenet gik dog ikke ubetinget ind for den nye teknik. Der blev nedsat en kommission, tiden gik

og mange mere eller mindre gode undskyldninger blev fremført for at sinke udviklingen. Bl. a. at det var et problem for de mange gæstgiverier og overnatningssteder, der nu mistede deres kundegrundlag, da dampskibene jo også kunne sejle i stik modvind.

Men et skib blev dog omsider bestilt i England. Det fik navnet "Mercurius" – samme navn som postjagten, der var blevet ødelagt under Englandskrigen (4), havde. Også denne model kan ses på museet.

Specifikationerne på dette dampskib var:

Længde 22 meter, bredde 4 meter. Tonnagen var på 20 tons, og den dobbeltcylindrede dampmaskine ydede 32 HK, hvilket kunne give fartøjet en fart på 7½ knob. Den var nærmest et søsterskib til "Hjejlen" på Silkeborgsøerne.



Figur 4.

I året 1828 kunne man så sætte det nye vidunder i drift. Sejltiden var 1 time og 3 kvarter mod jagternes 3-4 timer – i bedste fald. Dog var skibet ikke meget værd i isvintre. Dette problem kunne delvis afhjælpes ved senere at tage skruedampere i brug. Det skete i 1867, og de to skibstyper anvendte man så sideløbende i mange år.

Den gode gamle isbådstransport kunne man dog ikke undvære i de ofte meget strenge vintre, så denne praksis fortsatte helt hen til 1940.

I 1856 kom jernbanen til Korsør. Det satte yderlige skub i post- og persontrafikken, samt nu også godstrafikken og med statsbanernes overtagelse af overfarten i 1883 og med indsættelse af togfærger fik man skabt et koncept, der for så vidt fortsatte, indtil broen og tunnelen indviedes omkring årtusindskiftet 2000.

Det var så i store træk lidt om post- og persontrafikken på Storebælt i ovennævnte periode. Og nu skal vi se på Dyrhauge-familien, som jo i højeste grad var medspillere i hele denne trafikale udvikling.

Bæltpostfører Lars Dyrhauge

Lars Pedersen Dyrhauge blev født i Nyborg i 1773 som søn af skibsmand og litzer Peder Larsen Dyrhauge og Marie Hansdatter. Slægten stammer oprindeligt fra Norge, hvorfra sømanden Niels Jensen i 1600-tallets slutning kom til Nyborg. Han fik ansættelse på Holckenhavn, bl. a. for at besørge færgefarten mellem Holckenhavn og "Dyrhauge"

(hedder i dag "Dyrhave"), som var lokaliteten på den anden side af Holckenhavn Nor. Han blev i det daglige kaldt "Niels Jensen i Dyrhauge". Hans efterkommere beholdt tilnavnet.

Da slægten og flere af dens medlemmer gennem generationer havde tilknytning til storebæltsoverfarten, var det naturligt, at også Lars Dyrhauge trådte i fædrenes spor.

Han begyndte som matros og avancerede til stillingen som reservestyrmand i 1792.

Jørgen Dyrhauge, hans søn, fortæller i sit erindringsværk, som er skrevet 1872, om de vanskelige forhold, der ofte kunne være forbundet med at sejle på overfarten, specielt under Englandskrigen i 1800-tallets begyndelse, hvor engelske orlogsskibe patrouillerede i de danske farvande. Bl. a. var der en episode, hvor postchaluppen blev forfulgt af 3 engelske chalupper og kun med nød og næppe undgik at blive opbragt.

Så Lars Dyrhauges kone og børn var ofte ængstelige, når husfaderen var på tjeneste. Dertil kom en ussel gage, der gjorde det svært at få det hele til at løbe rundt.

I 1812 blev han midlertidigt forflyttet til Korsør, hvilket ikke lige var efter hans hovede. Dog skriver han til Generalpostdirektionen, at hvis man nu samtidig udnævnte ham til postfører (skipper), var det til at leve med.

Udnævnelsen kom samme år, og han var nu skipper på postjagten

”Ørnen”, som vi hørte om i foregående kapitel.

Udover sin tjeneste som postskipper fik han også ansvaret for den vigtige isbådstransport herunder bådenes vedligeholdelse og for at antage folk til tjenesten. Det sidste var nok så vigtigt, idet der krævedes et godt sømandsskab og en god fysik. Han var meget påpasselig med sit hverv, og da meget af hans korrespondance er bevaret, kan man nøje følge hans initiativer. Vi kan bl. a. se hans omsorg for at folkene havde solidt fodtøj – og sokker, som han personligt selv prøvede af.

Men engang var det lige ved at gå galt! I januar 1814 skulle han overføre posten fra Knudshoved til Halsskov, men undervejs blev transporten overrasket af uvejr, og man måtte tilbringe 3 døgn på isen. Det var en enestående præstation for at redde posten og viser hans personlige mod og pligttroskab. Han fik derfor for sin store indsats Dannebrogskorset i sølv.

Desværre gik det ud over helbredet, og han fik koldbrand i fødderne. Et langvarigt sygeleje fulgte, og den stramme økonomi, der i forvejen herskede i hjemmet, anspændtes yderligere. Men han kom dog over problemerne og kunne fortsætte sin tjeneste.

Det kneb stadig med økonomien. Det var nemlig således, at det forventedes, at de ansatte på overfarten skulle kunne supplere deres indtægter med forskellige biindtægter. I et

brev til Generalpostdirektionen skriver han, at på grund af sit job som postskipper, kunne han ikke påtage sig ekstrajobs, så han havde kun sin løn at leve af.

Udover isbådstransporten, som han jo var ansvarlig for, havde han nemlig også opsynet med postvæsenets bygninger på Sprogø.

Vi kan se, at han i 1814 købte en ejendom beliggende Fiskergade 29, og den ejede han til 1835.

I 1819 søgte han tjeneste som bæltpostfører, en stilling, der kunne rangeres på linie med postmester – og som var vellønnet. I sin ansøgning påpeger han sin omtalte bedrift for at redde posten i 1814, og at han har tjent postvæsenet ”troeligt og nid-



Figur 5.

kært" i over 27 år. Han fik stillingen året efter.

I 1829 tog han så sin afsked efter en flot og glørværdig indsats på Storebælt.

Ved folketællingen i 1834 kan vi se, at han er blevet enkemand. Og så i 1838 afgik han ved døden i en alder af 65 år.

Vi har naturligvis ikke fotos af Lars Dyrhauge. Det at kunne fotografere var knapt nok opfundet på det tidspunkt. Men vi har dette enestående portræt af ham, malet ca. 1834 (5). Jeg vender tilbage til omstændighederne ved maleriet senere.

Jørgen Dyrhauges virke som bæltpostfører

Jørgen Thorø Larsen Dyrhauge var søn af Lars Dyrhauge og Anna Dorteia Andersdatter. Han blev født i Nyborg i 1799, men flyttede med sine forældre og søskende til Korsør i 1812. Om sin barndom i Nyborg og Korsør har han berettet meget interessant i de erindringer, som han senere i livet nedskrev.

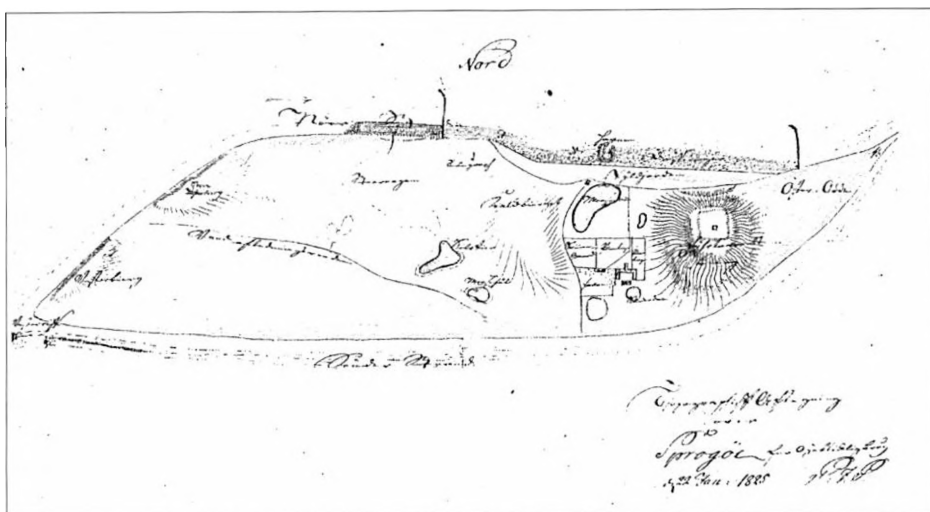
Efter sin konfirmation kom han ud at sejle, som så mange Korsørdrenge har gjort gennem tiderne. Hans stilling har nok i starten været som skibsdreng. Rejsen – eller rettere: rejserne – varede fra foråret 1815 til foråret 1817, og han kom vidt omkring. Bl. a. til Norge, England, Nederlandene og tilbage igen et par gange. Meget dramatisk fortæller han om et skibsforslis ved Lindenæs i Norge. Vi kan se, at han i 1819 påmønstrede en galease, der var

hjemmehørende i Korsør. Med den gjorde han flere rejser til Norge og i Østersøen.

Da hans fars helbred vaklede, ønskede denne at få sønnen med ombord, og han påmønstrede postjagten "Ørnen" i 1820 som matros. I 1823 blev han poststyrmand og forestod allerede da istransporterne for sin far. Det var i ung alder at få et sådant stort ansvar, og han beretter i sine erindringer, at han allerede i december 1821 havde taget sin styrmandeksamen med bedste karakter. Pengene til studie havde han selv sparet op, og som han skriver: "Pengene til min eksamen havde jeg ved flid og sparsommelighed samlet uden lån, som allerede dengang var mig modbydelig".

I 1824 bragte et tilfælde ham i forbindelse med en ingeniør Petersen fra Haderslev. Denne fik til opgave af postvæsenet at anlægge et forstærkningsarbejde på Sprogøs nordlige kyst, og Jørgen Dyrhauge blev antaget som opsynsmand. Det var et hårdt arbejde for en sådan ung mand at styre dette, der var lange arbejdsdage, men han klarede sin opgave til sine foresattes fulde tilfredshed. Han lærte meget af dette job og havde god fortjeneste derved, som han skriver.

Samme år skete der to afgørende ting for Jørgen Dyrhauge: Han blev forlovet med Johanne Rasmine Wedel, og han blev om efteråret ansat - som styrmand - på ovennævnte "Ørnen" som bæltpostfører.



Figur 6.

Det store molearbejde på Sprogø havde desværre ikke kunne modstå et par voldsomme vinterstorme i 1825 og 26. Jørgen Dyrhaug blev så forespurgt, om han ville påtage sig at udføre det nødvendige reparations- og ombygningsarbejde, medens hans styrmandsjob så skulle varetages af en anden styrmand (6).

Det sagde han ja til, og med 50 mand i arbejde i 4 måneder fik han så bragt forholdene i orden. Hans overordnede tilfredshed manglede ikke, og han fik overdraget ansvaret for Sprogø og Knudshoved strandværn.

Som før nævnt anskaffede postvæsenet i 1828 sit første dampskib – Mercurius – til storebæltsoverfarten. Jørgen Dyrhaug blev ansat som andenstyrmand for at gøre sig bekendt med dets føring. Samtidig blev han overdraget entreprenørarbejder på Sprogø, så det har været en meget travl tid i hans liv.

På den private front skete der også ting og sager: Huskøb og giftermål. Det læser vi om lidt senere.

I 1829 blev han så udnævnt til bæltpostskipper på "Mercurius" og fik bestilling herpå. To år efter steg han lidt i graderne, idet han blev udnævnt til bæltpostfører.

De følgende år er også aktive år. I sin dagbog beretter han om isvintre, om tjenesterejser (i 1838 var han således i England for at få sat nye kedler i "Mercurius") og om anlægsarbejder på Sprogø og ved Knudshoved.

Persontrafikken steg mærkbart i disse år. Det gav ham en god fortjeneste, da han også stod for forpagtningen af restauranten ombord. Også overførsel af kongelige rejsende hører vi om – ja, han har forstået at styrke sin stilling som en meget kompetent chef.

Anerkendelsen kom så i 1835, da han blev udnævnt til Dannebrogsmænd.

Efter et par vellykkede overførsler med kong Christian den 8. og dennes dronning, som han derved lærte at kende, fik han i 1841 overrakt som gave et guldur med dobbelt kasse. Af hendes majestæt selv med ønsket om at måtte bære det i mange år.

Også økonomisk gik det godt for Jørgen Dyrhauge og hans kone. Det læser vi om senere. I sin dagbog fortæller han endog, at han gjorde en meget god spekulation med 1000 rigsdaler.

Som ved hans far, Lars Dyrhauge, har vi heller ingen fotos fra disse år. Dog er der dette maleri, malet sam-



Figur 7.

me år som maleriet, vi før så af hans far. Det vender vi tilbage til (7).

Det videre karriereforløb

Jørgen Dyrhauge fik i 1844 sin afsked som bæltpostfører, men han blev ved samme lejlighed konstitueret som opsynsmand ved post- og færgetransporten i Korsør. Det var et stort skridt frem ad karrierens stige, idet han fik det overordnede ansvar for al postvæsenets trafik over Storebælt.

Han blev også beskæftiget ved andre aktiviteter indenfor etaten, bl. a. opholdt han sig samme år et stykke tid i København for at bistå ved reorganiseringen af posttjenesten til Bornholm. Yderligere opgaver blev udført, og i 1847 var han beskæftiget ved færgedriften i Randers fjord.

I 1848 startede 3-års krigen i Sønderjylland. Det gav forøget trafik mellem landsdelene, og han var med til at oprette en ny rute mellem Bøjden og Fynshav. Samme år kom han uheldigt af sted, idet han under udførelsen af sin tjeneste brækkede 3 ribben. Det gav ham langt sygeleje, og da han var uheldig atter at brække de samme ribben, måtte han igen sygemelde sig.

Alt i alt var han meget aktiv som opsynsmand/igangsætter på de mange overfartssteder mellem Jylland og de øvrige landsdele. Hans dagbog vidner om megen travlhed, og da krigen omsider i 1850 endte, var der så også hjemtransport af de mange soldater.

Fra postvæsenet modtog han fortjent stor påskønnelse for sin indsats.

Og så skal man huske på, at han samtidig havde sine mange gøremål ved storebæltsoverfarten. I sandhed en travl halvtredsårig.

Den markante store anerkendelse for sit arbejde fik han ved udnævnelsen til "virkelig krigsråd" i 1853. Hvad er nu det for en titel? Det er – eller var – en såkaldt honorær titel uden løn. Samtidig bliver man indordnet i rangklasserne, der er nummererede. Vi kender titlerne: konferensråd, etatsråd, justitsråd og som her krigsråd, som er i 6. rangklasse. De gives til personer, der har ydet en bemærkelsesværdig indsats indenfor kunst, videnskab, økonomi eller til gavn for fædrelandet.

Et par meget kendte etatsråder Andersen, rangklasse 2, er: H. N. Andersen, Øk's skaber og H. C. Andersen, eventyrdigteren. At være "krigsråd" betyder altså, at man er i rangklasse 6, og "virkelig", at det er nummer 5.

Det var også året, hvor man udlagde det første søtelegrafkabel mellem Sjælland og Fyn, og der var han også med – selvfølgelig, nær sagt. Kommunikationsmæssigt var det en stor gevinst for det danske samfund. Samtidig blev der også lagt kabel mellem Fyn og Jylland.

Jernbanen kom som bekendt til Korsør i 1856, og rejseaktiviteten steg mærkbart over bæltet. Jørgen Dyrhaug blev nu atter forfremmet, denne gang blev hans titel: "Ekspeditor for de kongelige postskibe."

I september samme år udbrød kole-

raen i Korsør – og også andre steder i landet. Man tilrådede folk at forlade byen. Således også Jørgen Dyrhange, hans kone og deres plejedatter. Og det blev så en tur til Skåne.

I 1857 berettes om en større Tysklandstur med besøg i bl. a. Berlin, Prag, Dresden og Hamborg. Var det fornøjelse eller forretning? Vel nok det første.

Året efter var der tjenesterejse til Fyn og de sydfynske øer.

Så slutter Jørgen Dyrhauges optegnelser. Hvad han har udrettet fra 1858 til han tog sin afsked i 1873, kunne man finde ud af ved at gå til diverse arkiver inden for post- og telegrafvæsenet. Men det vil nok blive en gentagelse af aktiviteterne i de foregående år – så her er sprunget lidt over, hvor gærdet er lavest.



Figur 8.

Der skal da ikke herske nogen tvivl om, at vi har mødt en mand med en usædvanlig succes i sit arbejde. Store opgaver, der er blevet løst til ledelsens tilfredshed, stort ansvar, mange mennesker at være chef for, almindelig agtelse i byen for sit virke og fremgang også på det pekuniære gebet. Og her har vi ham så, foto fra ca. 1860 (8).

Ved sin afsked blev han udnævnt til ridder af Dannebrog – en meget stor ære.

Han døde i en høj alder i 1888 i Korsør.

Tænk engang! Jørgen Dyrhaug har været vidne til og deltaget som frontfigur i en gevaldig udvikling i trafikken over Storebælt i sit lange liv. Startende med sejlskibe, dernæst det epokegørende første dampskib "Mercurius", videre med forbedrede skibstyper bl. a. skruefærger og sluttelig med det helt eventyrlige: Jernbanefærger, der kunne overføre hele togvogne, og som teknik er anvendt helt op til vor tid.

Ægteskab, familierelationer og økonomi

I det foregående har vi læst om Jørgen Dyrhauges far og farfar. Om armoden i hans barndomshjem, at han havde søskende (dem hører vi for resten slet intet om i hans erindringer) og om hans karriere inden for postetaten.

Alt dette går vi ikke nærmere ind på nu igen.

Nej, vi skal starte her med lidt romantik. Dog skriver han kort og

godt i sine erindringer under året 1824. "Jeg var samme år blevet forlovet med min kone".

Den udkårne hed Johanne Rasmine Wedel, kaldet Rasmine.

Hun var født i 1804 som datter af den velhavende murermester i Korsør, Niels Wedel, der ejede flere ejendomme i byen bl. a. Fiskergade nr. 33 og 37.

Jørgen Dyrhaug havde allerede da skaffet sig et godt navn og omdømme som en ærlig, flittig mand med også lidt på kistebunden. Ellers havde han vel næppe kunnet fri til en pige fra et velstående hjem.

I 1827 købte Jørgen Dyrhaug Algade 52 (nuværende husnr.). Han rev det gamle hus ned og byggede det hus, vi kan se på det billede, som er fra ca. 1900 (9). Det var så ægteparrets hjem indtil 1856.

Han skrev bl. a. ganske kønt i sine erindringer (10) om året 1828, og det vil her blive transskriberet, da



Figur 9.

Handwritten text in Gothic script, likely a letter or document related to the author's life.

Figur 10.

det måske ikke er alle, der kan læse gotisk håndskrift:

"Et for mig meget mærkværdigt år. 15. februar havde jeg bryllup med min nulevende kone, Rasmine Wedel, en datter af muremester Wedel. Kongebrev, som dengang var brugeligt, gav mig stuevielse af pastor Thestrup.

Om aftenen tog vi vor nye bolig i besiddelse. Med lidt var vi tilfredse og havde ikke alle vore værelser møblerede. Da vi havde klaret håndværkerne, var vor hele formue 100 rigsdaler. Vort spisekammer var som unge menneskers temmelig godt forsynet. Glæden fandt sted i vort lykkelige hjem."

Samme år mistede han sin mor, og det berørte ham dybt. Og så døde hans svigermor kort tid efter, og vi kan se, at det var i relativ ung alder. Hans svigerfar giftede sig meget snart igen, og selvom det - trods den tids skik - var lige tidligt nok efter konens død, fortsattes det gode forhold dog i familien.

I de år som fulgte, er der kun ganske korte, lakoniske optegnelser i

Jørgen Dyrhauges erindringer. Og i hvert fald ingen, der berører de hjemlige forhold. Dog har vi dette meget smukke portræt af Rasmine Dyrhauge (11), malet samme år som portræterne af hendes mand og svigerfar. De tre portrætter omtales samlet lidt senere.

Vi kan regne ud, at ægteparret har ført et normalt liv, som man nu gjorde det i de lidt højere kredse i byen. En økonomisk livsførelse har gjort muligt for dem at lægge penge til side, og som jeg før omtalte, foretog Jørgen Dyrhauge en vellykket spekulation i 1838. Det gav formodentlig blod på tanden til flere økonomiske tiltag?



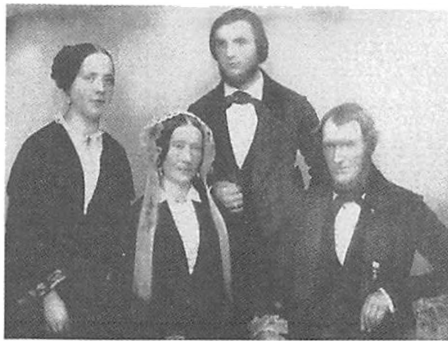
Figur 11.

Men vi kan forestille os, at der har manglet noget, nemlig børn. Hvorfor vides ikke – barnløse var og forblev de. Men så fik de en plejedatter. Hun hed Wilhelmine og var knap 1½ år gammel. Moderen, der stammede fra Norge, hed Olivia Pedersdatter, og af et overdragelsesdokument kan vi se, at det skete i 1836. Faderen var en snedker Christensen fra Forlev.

Barnet blev snart plejeforældrenes et og alt og voksede op til at blive en smuk og nydelig ung pige, der senere viste sig også at være en personlighed. Hun kom til at hedde Dyrhauge efter sine plejeforældre. Ved folketællingen i 1850 optræder hendes navn på adressen Algade 52. Men bemærk, hun blev ikke adopteret!

I 1851 blev Wilhelmine anbragt hos en pastor Oldenborg på Falster for at lære husholdning. Og samme år foretog hun sammen med sine plejeforældre en rejse til Møns Klint.

Kun 17 år gammel blev hun i 1852 forlovet med styrmand Jens Herskind Elmquist, der året efter fik ansættelse ved Postvæsenet som styrmand. Denne kom så til at virke i nært samarbejde med sin tilkommende svigerfar, og det tyder på, at man har været godt tilfredse med at kunne se frem til at få denne unge, dygtige styrmand som svigersøn. Vi har dette daguerreotypbillede fra ca. 1856 forestillende Jørgen Dyrhauge og hustru samt deres plejedatter Wilhelmine og dennes forlovede Jens Herskind Elmquist (12). Det er jo i fotografiets barndom, så nu kan



Figur 12.

man se, hvordan de rigtigt så ud - malerier er jo ikke altid vellignede. Iøvrigt blev Wilhelmine og Jens gift samme år i november.

Brudeparret flyttede ind i Algade 52, og Jørgen og Rasmine Dyrhauge flyttede ned i Slottensgade 9 – en stor og statelig ejendom, som de havde købt nogle år i forvejen og som ses på billedet her (13).

I 1857 døde murermester Niels Wedel, og hans datter, Rasmine Dyrhauge, arvede hans to ejendomme i Fiskergade. Det dyreste af husene blev hurtigt solgt, mens det andet blev bygget om og udvidet for derefter at blive solgt. Det kræver planlægning og et økonomisk overskud at foretage en sådan transaktion, og fortæller noget om ægteparrets økonomiske formåen.

Så ramte tragedien familien hårdt, idet Wilhelmine døde i barselseng i 1858, 10 dage efter at have bragt et drengbarn til verden. Den lille kom til at hedde Vilhelm Dyrhauge Elmquist. Fra Wilhelmnes hånd er bevaret et meget rørende afskedsbrev, som kan ses på Korsør Lokalhi-



Figur 13.

storiske Arkiv, skrevet kort tid inden fødslen, som havde hun en forud-anelse om, at hun måske ikke ville overleve nedkomsten.

"Det var en stor sorg for mig og min kone, og den kan næppe forglemmes", skrev Jørgen Dyrhauge i sine erindringer, der hermed slutter.

På et eller andet tidspunkt derefter flyttede man fra Slottensgade tilbage til Algade.

Ja, der er i det allerede fremførte blevet givet eksempler på Jørgen Dyrhauges voksende økonomiske formåen. Det har just ikke været den simple løn som skipper, der har givet så stort et afkast.

Men nu skal det hele ikke gentages, så man kan da derfor nøjes med at konstatere, at han ved sin død efterlod til sin enke en betragtelig

formue på, hvad vi i dag i nutids-kroner kunne løselig anslå til ca. 8 – 9 millioner. Og hvad der skete med disse penge, hører vi om i afsnittet om "Dyrhaugesminde".

Og til allersidst:

Gravstenen på Korsør Kirkegård. (14). Teksten kan stadig læses. Også her. Det er meget nemt at finde placeringen: I det nordøstlige hjørne – tæt ved lågen og lige overfor kirkegårdskontoret.

Kommentarer til de tre malerier

Der har jo været vist her tidligere de tre malerier med tilsagn om, at der vendes tilbage hertil. Det sker så nu. Først billedet af Lars Dyrhauge (5), dernæst af sønnen, Jørgen Dyrhauge (7) og til slut svigerdatteren og hustruen Rasmine Dyrhauge (11).

Det er jo højst usædvanligt, at folk i deres miljø og samfundsstilling har ladet sig portrættere. Og så i en lille provinsby som Korsør. Bevares, vi ser mange malerier af konger, adelige og velstående folk, men det er jo noget ganske andet. For det var en bekostelig affære at blive malet, så disse billeder fortæller lidt om Jørgen Dyrhauges økonomiske formåen.

Malerierne, eller rettere oliepastel-lerne, måler 34x37 cm og befinder sig på Post- og Telegrafmuseet i København. De er malet i årene før 1838, men desværre kender vi ikke kunstnerens navn. Det var meningen, at de tre smukke portrætter skulle hænge på række. Fruen skulle hænge i midten med sin ægtefælle

på højre side og sin svigerfader på den venstre.

Vi starter med **Lars Dyrhauge**. Han var på det tidspunkt midt i tresserne. Han har sin mørkeblå transportforvalteruniform på. Næsten skaldet var han, kun en krans af tynde hvide hår ses som en slags glorie. Munden er lidt indfalden – han har sikkert tabt sine tænder. Bemærk den fine krave med de fornemme broderier. Vi ser også det smukke broderi på halsbindet, hvorpå der er fastgjort en guldbroche med blå sten. Og så ser vi på hans bryst Dannebrogordenen, som vi husker han fik for sin redningsaktion med den reddede

post i 1814 – og vel også for sin lange og tro tjeneste.

Jørgen Dyrhauge er også i den uniform, der hørte med til hans embede. Han har vel været ca. 36 år gammel her. Det lyse krøllede hår er redt lidt frem – måske for at skjule en begyndende skaldethed? Ellers ser han frisk ud med røde kinder som en rigtig sømand, der færdes ude på det ofte barske Storebælt. Også her ser vi den broderede krave som på faderens billede. Skjortens høje, hvide flip er en såkaldt ”fadermorder”, der skulle beskytte huden på halsen mod jakkens kradsende uld.

Alt i alt en nydelig mand, men synes man, at billedet ligner ham - sammenlignet med det foto, vi lige har set før, og som er taget ca. 20 år senere?



Figur 14.

Så kommer vi til maleriet af **Rasmine Dyrhauge**. Et bemærkelsesværdigt og flot portræt. Dygtigt malet. Hun er afbildet i sit aller stiveste puds med tidens mest moderne frisure. Det ligner just ikke nogen lille provinsskipperkone, nej, snarere en renæssancedronning. Se på den kyse, hun bærer: Kniplinger med sommerens smukke blomster. Og mon ikke hendes ørenringe er af purt guld? Hendes hud er skær og lys og slet ikke solbrændt. Det tyder på, at hendes sysler i det daglige har været indendørs.

Hun ser lidt selvbevidst ud. Det er en bydame, solidt forankret i det højere borgerskab her i byen. Hendes far var velhavende, og hendes mand var også i gang med at skabe

sig lidt på kistebunden. Så hun har vel haft grund til at lade sig male på den måde her.

Det var så de tre portrætter. De har hængt i stadsstuen hos ægteparret Jørgen og Rasmine Dyrhauge til almindelig beundring. Hvordan de er havnet på Post- og Telegrafmuseet hører vi intet om. Barnebarnet Vilhelm Elmquist eller snarere en af hans efterkommere må på et eller andet tidspunkt have doneret det til museet.

Det anbefales, når man nu er i København og måske har lidt tid til overs at gå ind på museet, der ligger ganske centralt på Købmagergade. Dog hænger kun Jørgen Dyrhauges portræt fremme. De to andre billeder er i museets arkiv.

Iøvrigt er det et ganske interessant museum, som nok er et besøg værd.

Dyrhaugesminde

eller som det retteligt hedder: "Dyrhauges og Hustrus Minde". Den statelige bygning som falder en i øjnene på venstre hånd, når man kører ad Skovvej ind mod byen. (2).

Hvorfor finder man nu på at skabe en sådan institution? Kunne formuen (som oprindeligt var på ca. 175.000 kr. – svarende til 8 – 9 millioner i nutidskroner) ikke være gået til arvinger? Vi kender ikke de overvejelser, som ægteparret givetvis har haft og drøftet med hinanden. De har måttet være enige, for allerede i 1882 oprettede Jørgen Dyrhauge et testamente, der nøje beskrev, hvad der skulle ske med formuen.

Han døde så i 1888, og hans hustru i 1891. Og af fundatsen kan vi se, at den er blevet konfirmeret ved allerhøjeste resolution i 1892.

Ægteparret havde ikke, som vi ved, arvinger. Men der var jo plejedatteren Vilhelmine. Selvom hun døde i 1858, nåede hun at få en søn, Vilhelm. Er så ikke han arving? Nej, hans mor var plejedatter, hvilket er noget ganske andet end det at være adopteret, hvor man så juridisk naturligvis har arveret. Og sønnen havde heller ikke arveret, selvom han i fundatsen omtales som "plejesøn".

Men han blev dog tilgodeset alligevel.

Nu er det ikke hensigten, at gennemgå hele fundatsen. Lad os tage et par væsentlige ting derfra:

1. Bygningen kostede 31.357,62 kr. at opføre. Der var indrettet 12 lejligheder, hver med en lille have. Det var en fribolig for livstid for 6 familier af borgerstanden og 6 af søstanden. Så var der naturligvis forskellige bestemmelser vedr. fortabelse af friboligretten, vedligeholdelse og ordensbestemmelser etc. Alt ganske normalt for den slags friboliger.
2. Og så kom noget særligt: Sålænge legatstifternes plejesøn, Vilhelm Elmquist, levede, skulle han have renterne af 100.000 kr. af legatets formue. Efter hans død skulle hans søn, Jørgen Johan Dyrhauge Elmquist, nyde samme rettilighed.
3. Af de tiloversblevne renter dan-

nedes så mange legatportioner som muligt á 100 kr. årligt. Her nævntes 9 personer, hvoraf de 6 var efterkommere af Jørgen Dyrhauges søsterdatter. Men også plejesønnens efterkommere kunne tilgodeses og være fortrinsberettigede. Iøvrigt var det nøjere defineret, hvem der i fremtiden kunne være berettiget til legatportioner, ligesom størrelsen kunne sættes op til 150 kr.

4. Korsør byråd indsattes som legat- og friboligbestyrer. Borgmesteren tillagdes et årligt honorar.
5. Af legatets indtægter skønnede man, at en årlig udgift på ca. 200 kr. til vedligeholdelse ville være passende!

For nu ikke at fortabe sig i yderligere detaljer ser vi på, hvorledes det så er gået med legatboligen. Der er jo sket en samfundsudvikling, der ikke kunne forudses i 1880'erne: Et par verdenskrige, op- og nedgangstider i samfundet, inflation og at legatboligerne med tiden ville være ganske utidssvarende. Kapitalgrundlaget har selvfølgelig ikke kunnet modsvare alle disse krav.

Efterhånden overtog kommunen hele administrationen af ejendommen samt stod for tildeling af boliger.

Som et led i Byrådets byfornyelsesplaner gennemførte kommunen så for ca. 8-10 år siden en tiltrængt og omfattende sanering/renovering af ejendommen. Til delvis dækning af udgifterne fik kommunen en andel i statens befornyelsespulje. På bag-

grund af kommunens andel i udgifterne, fik kommunen dispensation fra fundatsens krav om fribolig og måtte opkræve en passende husleje. Vores tidligere borgmester, Flemming Erichsen, har oplyst, at man ved tildeling af bolig i Dyrhaugesminde stadig så vidt muligt skæver til de oprindelige intentioner for tildeling af bolig i ejendommen. Men med sociale undertoner.

Når man næste gang passerer Dyrhaugesminde, kan man jo sende en tanke til forhistorien til bygningen. Og for så vidt kan det siges, at Jørgen og Rasmine Dyrhauge stadig har sit "Minde", selvom legattildelingen for længst er et overstået kapitel.

Afrunding

Nu har vi været gennem begivenhederne i Jørgen Dyrhauges lange liv. Og vi kan så slutte af med en slags bedømmelse af ham. Hvad var han for et menneske?

Var han et karrieremenneske, en dygtig økonom, en uforfærdet sømand eller måske den rigtige person på det rigtige sted på det rigtige tidspunkt?

Det vil nok være individuelt, hvad man vægter mest. En blanding af de nævnte egenskaber må nok være den rimeligste vurdering.

Jeg har haft fornøjelse af at læse hans erindringer, der blev skrevet i 1873, og som idag beror på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. De vidner om en person, der ingenlunde praler af sin succes, men som skriver nøgternt og ligefremt om de

ting, der er hændt ham i livet. Jeg får indtryk af en mand, man har kunnet stole på og som slet ikke ændrede sig, efterhånden som store arbejdsopgaver kom på banen.

Om de hjemlige tildragelser skriver han kort og nærmest lidt blufærdigt.

Det har været interessant, at kortlægge en sådan fremtrædende Korsørborgers liv. Og jeg håber, at når man næste gang kommer forbi Dyrhaugesvej eller Dyrhaugesminde vil sende en tanke til den mand, som er ophavsmand til de lokaliteter, der heldigvis stadig findes i vor by.

Kilder

Udover materiale fra Korsør Lokalhistoriske Arkiv har vi støttet os til publikationer fra Post & Tele museet i København (Dorte Fogh og Naomi Hainau: "Guldalderliv, portrætter af danske postembedsmænd", samt A. Morell Nielsen: "Færgerier og Skibsruiter"). Også Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg samt administrationen fra den tidligere Korsør kommune har været inddraget.

Iøvrigt er research m. v. foretaget i samarbejde med formanden for Korsør Slægtshistorisk Forening, Karin Vedel.

Billedfortegnelse

1. Dyrhaugesvej. *
2. Dyrhaugesminde. *
3. Jagtmodel. Korsør By- og Overfartsmuseum. *
4. Dampskibsmodel, "Mercurius". Korsør By- og Overfartsmuseum. *
5. Lars Dyrhauge. Maleri. Post- og Tele Museum, København.

6. Forstærkningsarbejder på Sprogø. "Sprogø" ved Curt Asklund.
7. Jørgen Dyrhauge. Maleri. Post- og Tele Museum, København.
8. Jørgen Dyrhauge. Korsør Lokalhistoriske Arkiv.
9. Algade 52, foto ca. 1900. Huset er bevaret til i dag, men med stærkt ændret udseende. Korsør Lokalhistoriske Arkiv.
10. Dagbogsblad fra 1828. Jørgen Dyrhauge. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.
11. Rasmine Dyrhauge. Maleri. Post- og Tele Museum, København.
12. Forlovelsesbillede. Korsør Lokalhistoriske Arkiv.
13. Slottensgade 9, fra gaden. *
14. Gravsten på kirkegården. Jørgen og Rasmine Dyrhauge. Foto ved Helge Torm 16. november 2008.

* = Foto ved Hans Burchardt, 2008.

Forfatter

Hans Burchardt har i mange år virket som bogtrykker i Korsør.

Efterfølgende skrevet et par jubilæumsbøger for Vestsjællandske smedemesterforeninger. Har skrevet sin slægts historie og holdt foredrag derom mange steder i landet. Også flere publikationer og foredrag om lokalhistoriske emner.

Adr.: Møllebjergvej 26, 4220 Korsør.

Kruusesminde – nyt om gårdens ældste bygningshistorie



Af Helge Torm

I. Indledning

Som så ofte, når der pilles ved en ældre bygning, dukkede der interessante ting frem, da Bjarne Hansen, ejeren af Kruusesminde, tidligt i år (2008) gik i gang med at sætte den gamle hovedbygning i stand. Den gamle puds blev banket af, og frem dukkede tegn og gerninger og andre spor i murværket, som dels bekræfter opførelsestidspunktet og dels bærer vidnesbyrd om bygningsmæssige ændringer, som ikke tidligere er blevet registreret, således at der kan føjes nyt til vores viden om denne bygnings historie i de første år.

Kruusesmindes ejerhistorie er omtalt flere steder i lokallitteraturen, men da ejendommens bygningshistorie i det hele taget ikke er blevet skrevet til dato, er de nye iagttagelser en god anledning til at granske nærmere i denne side af sagen, dog begrænset til det første årti, hvor det hele begyndte at tage form og udvikle sig.

For ikke-kendere af Kruusesminde skal det til en begyndelse oplyses, at der er tale om en større landejen-

dom eller avlsgård på Halskov, hvor den har ligget siden 1840'erne som et betydningsfuldt element i kulturlandskabet, gemt lidt af vejen, men dog synlig for alle, der med toget passerer strækningen Korsør Station – Storebæltstunnelen, for her - lige vest for stationen og på den nordlige side af jernbanen - kan den opmærksomme passager i forbifarten få et glimt af det smukke sted.

II. Den historiske baggrund

Her skal vi ikke suse forbi, men tværtimod dvæle lidt ved lokaliteten for at få den historiske baggrund for "Kruusesminde".

Halskov, som lokalitetens navn blev bogstaveret indtil midten af 1900-tallet, var en halvø, som i århundreder lå hen dels som et naturområde med en enkelt, stor sø (Lejsø) og moser, dels som græsningsarealer, betegnet under ét som Halskov Overdrev, som både avlsbrugere i Korsør by, godset Tårnborg og bønder i Svenstrup oprindeligt havde rettighederne til i fællesskab, men hvis vestlige del fra 1759 alene blev tillagt Korsør-borgerne.

Halsskov tyndt beboet

Derfor var området i særdeles lang tid meget tyndt beboet. Man kan gøre situationen op, som det blev gjort i 1837, da man foretog en oprensning af de bygninger, der lå i Korsør bys distrikt dér på dette tidspunkt, og som var brandforsikrede.

"Paa Halsskov norden for Byen" noterede man kun to bygninger: "Færgehuset" og "Hyrdehuset"¹. Her boede henholdsvis færgemanden, der fragtede personer, dyr og gods over farvandet mellem Halsskov og anløbsbroen ved Korsør Fæstning, og byens hyrde, der passede på det græssende kvæg.

Af folketællingen for 1845 fremgår det imidlertid, at forholdene havde ændret sig relativt markant, ider der udover færgemanden og nu også en fyrmand, der passede indsejlingsfyrene (men der er ikke længere en byhyrde!) anføres 10 nye husstande², og dermed indikeres et tilsvarende antal nye huse.

Udskiftningen 1840/43-45

Hvad der afspejler sig her, er de første virkninger af, at Korsør bys overdrev blev udskiftet så at sige internt i perioden 1843-45. Jordloderne blev nummererede, men foreløbig ikke sat i matrikel. Ved denne udskiftning fik Korsørs grundejere rådighed over 1/3 af arealerne, mens de gamle indehavere (i visse tilfælde lig med grundejerne) af græsningsretten fik halvdelen til deling.

Nogle fik altså en dobbeltparcel,

men generelt fremkom ved udskiftningen en masse mindre parceller, hvad nogle ejere ikke kunne finde ud af at drage fordel af, men som på den anden side gav velstående borgere chancen for at foretage gode investeringer igennem opkøb.

En af disse var storkøbmanden og skibsrederen Jørgen Kruuse (1792-1877), og han var tillige den driftigste af dem - også i denne sag³. Nu skulle Halsskovjordene under plov!

Jørgen Kruuses opkøb af jord til anlæggelse af Kruusesminde

Allerede fra 1843, da udparcelleringen blev påbegyndt⁴, foretog Kruuse det ene jordopkøb efter det andet.

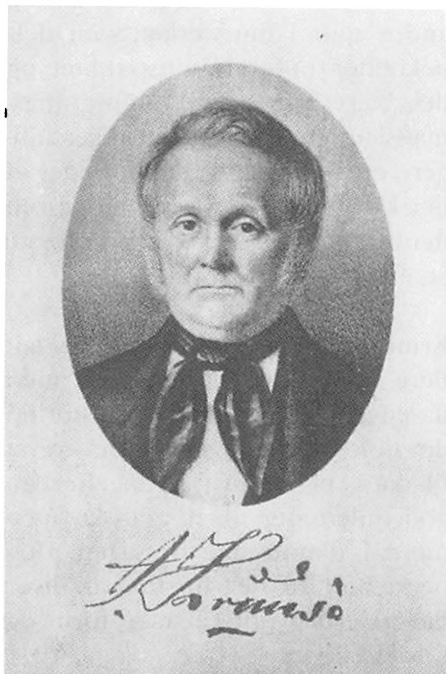


Fig. 1. Portræt af Jørgen Kruuse (1792-1877) med hans egen autograf. Ældre affotografering af trykt(?) billede. Lokalthistorisk Arkiv for Korsør og Omegn.

Dette bærer Korsør bys pantebog for denne periode tydeligt præg af!⁵

Det er ikke stedet her at nævne alle hans opkøb, transaktioner o.s.v.⁶, men med henblik på tilblivelsen af "Kruusesminde" er det selvfølgelig relevant at nævne, at denne ejendom blev til ved en sammenlægning af flg. lodder på Halsskov: nr. 1, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 14, 15 og 21, eller i alt ca. 189 tdr. land⁷. (Se fig. 2)

Formålet med denne store jordsamling var dannelsen af en avlsgård. Det havde Kruuse så vist ikke prøvet før, selv om han som købmand på den tid også måtte beflitte sig med sådan noget som avlsbrug, men det var kun i det små. For en mand som Kruuse var den ny udvikling på Halsskov imidlertid en udfordring, man ikke kunne lade gå hen upåagtet.

Halsskov udbygges

I 1847, da der på ny blev foretaget taksering til brandforsikring på Halsskov, var der betydeligt flere huse end bare to år før.

Gammelkendte huse er Færgehuset, der beboedes af forpagter Herdahl og Gunder Kruuses enke, og Hyrdehuset, nu uden beboer. Nye bygninger i den brandforsikringshistoriske sammenhæng her, men ikke i virkeligheden, er huset på Lygtebanken og indsejlingsfyrene samt Revhuset, alle af ældre dato og tilhørende Generalpostdirektoratet. Men herudover opregnedes flere nye ejendomme, især mindre huse, på i alt 22 stk.⁸ Jo, der var kommet gang i bosætningen på Halsskov.

III. Kruusesmindes opførelse

Kruusesminde skyder i vejret

Den mest spektakulære af de nye ejendomme var den, der tilhørte "Kjöbmand, Skibsrheder J. Kruuse". Han havde indledt byggeriet af en gård, der måske kan betegnes som proprietærgård. Det var i al fald et imponerende og omfattende kompleks, bestående på taksationstidspunktet af tilsammen 6 bygninger.

Opremsningen af dem begynder atypisk med nogle udlænger, opført under litra a-e, førend et "Vaaningshus" får lov at figurere under litra f⁹.

Denne ny hovedbygning, som vel at mærke måske ikke var helt færdig endnu, vurderedes til 4.530 rigsdaler (rd), hvilket beløb pr. 1. april 1852 blev forhøjet til 5.250 rd., en regulering, der næppe skal ses som en følge af færdiggørelsen, men snarere er foranlediget af en generel nyvurdering på grund af nye bygninger opført i 1852, jfr. nedenfor.

Da denne den ældste kilde til Kruusesmindes bygningshistorie, er en brandforsikringsprotokol, som alene har til formål at bogføre taksationsansættelserne, gives der desværre ikke yderligere oplysninger om hverken hovedbygningen eller de øvrige bygninger. Dem ville vi kunne få fra brandtaksationsprotokollen for 1847-57, men denne er tilsyneladende ikke bevaret, i det mindste findes den ikke på Landsarkivet, hvor den burde være.

Heldet er dog med os i denne sag, idet de mere eller mindre samme oplysninger, som kan hentes i igennem en beskrivelse i en brandtaksation, er nedfældet i skøde- og panteprotokollen fra samme tid i forbindelse med afskrift af en meget fyldig - og på mange måder spændende - forpagtningskontrakt¹⁰.

Den første nøjere beskrivelse af Kruusesminde

I kontrakten er opremset alle de bygninger, som var bygget på det pågældende tidspunkt, februar 1848, og som - helt eller delvist - enten overdroges forpagteren eller var forbeholdt ejeren. I forhold til

året før var der kommet et par småbygninger mere.

Fortegnelsen er som følger i en lidt fri gengivelse:

- a) Den nordre længe: 4 fag, indrettet til rullestue, pakkammer, karlekammer og foderlo.
- b) Den vestre længe: 18 fag til kostald og rytterkammer, indrettet til 64 høveder med krybber efter holstensk brug og brolagt. Dertil kom 2 fag til tørvehus. Over disse 20 fag er stænge til hø, med fastsømmede brædder. Endvidere er der en bygning på 10 fag grundmur til mejeri og 2 kamre samt 2 små kældere.
- c) Den østre længe: 21 fag, indrettet til lade, med tærsegang helt igennem og beklædt med brædder op til løsholtet.
- d) Den sydlige længe er 30 alen lang med 16 alens bjælker, grundmuret og 2 etager højt, men hvoraf "Forpagteren kuns har Brugen af den underste Etage, som er indrettet til 4 Værelser, Borgestue, Kjøkken og Spisekammer, med 4 Vindovne og 1 Bilæggerovn."
- e) Et grundmuret hus på 7 fag, nord for gården, indrettet til 4 svinebåse med bræddeskillerum og truge, samt en med plankeværk indhegnet svinegård med fire afdelinger. Resten af dette hus er



Fig. 2. Udsnit af "Kort over Korsör Kjöbstads Jorder 1858". Den ny ejendom "Kruusesminde" er her aftegnet med alle de daværende bygninger. Endvidere ses bl.a. tydeligt grænsen til Tårnborg sogn. Gengivet efter eksemplar i Gyrit Kaabers eje.

indrettet til gang, tørvehus, hønsehus og andehus.

- f) Et grundmuret hus: indrettet 5 fag til vognremise og 2 fag til hestestald og kammer, og hvoraf forpagteren benytter vognremisen.
- g) Her omtales "et grundmuret Locum, hvoraf det halve er overleveret Forpagteren"!

Teksten i kontrakten fortsætter: "Samtlige Bygninger ere overlevere-ede Forpagteren i god og forsvarlig Stand, med complet Beslag samt Oliemaling paa Porte, Døre og Vinduer." Og alle bygninger "ere af ny og forsvarlig god Stand."

Blandt de til forpagteren overlevere-ede ting nævnes til sidst noget så mærkværdigt som "et transportabelt Hyrdehuus paa 4 Hjul, som af ham bliver at vedligeholde og tilsvare".

Det nævnes ikke i fortegnelsen, hvad de ikke-grundmurede bygninger var opført af, men iflg. de senere brandtaksationer var de alle af egebindingsværk. Både på disse og alle de mindre grundmurede bygninger var der oplagt stråtag. Kun stuehuset stod med tegltag.

Stuehuset udmærker sig også ved at være på 2 etager, og det kan undre, når man betragter bygningen fra gårdsiden, hvor kælderens er halvhøj, men det må medgives, at set fra havesiden fremtræder bygningen nærmest i to etager, idet den følger det mod syd faldende terræn, således at den underste etage her kan betragtes som en fuld etage, hvor forvalteren da havde sin bolig.

På denne måde er der en tankevækkende lighed mellem Kruuses hovedbygning og den ca. 50 år ældre



Fig. 3. Kruusesminde, set fra havesiden. Fotografi v/fotograf Chr. P. Sørensen, Rolighedsvej, Halskov. Optaget i 1890'erne, måske det ældst bevarede fotografi af bygningen. Lokalthistorisk Arkiv for Korsør og Omegn.

hovedbygning til Tårnborg, blot med den forskel, at på Tårnborg er det hovedfacaden, der fremtræder i to etager og havefacaden i blot én.

Med det halvvalmede og fint opskalkede tag, de regelmæssigt anbragte dannebrogsvinduer og de kalkede mure var og er "Kruusesminde" et fornemt eksempel på dansk empirebyggeri i dets sidste periode, inden nye stilretninger vandt frem.

En af de vigtige oplysninger i kontrakten er, at hovedhuset måler 30 alen i længden, d.v.s. ca. 19 m, men



Fig. 4. Forvalter Langkildes indgang – sådan kan man vist roligt betegne denne pæne dobbeltdør, der stadig sidder i hovedbygningens østgavl. Langkilde kunne disponere over stue/kælderetagen, mens overetagen var forbeholdt ejeren, skibsreder Jørgen Kruuse, der vel har brugt den om sommeren. Fot. Helge Torm d. 16. nov. 2008.

i dag har det en længde på 26 m., altså er huset blevet forlænget med 7 m, men hvornår og af hvem? Jeg vender tilbage til disse spørgsmål lidt senere. Bjælkernes længde på 16 alen = ca. 10 m stemmer ganske godt overens med, at den samlede dybde på huset i dag er på 10,5 m.

Det var da en pæn, stor gård, der havde rejst sig her i 1847 og lidt ind i 1848, men ikke stor nok, viste det sig ret hurtigt. Inden vi ser på udvidelserne, der kom i 1852 og de følgende år, skal vi dog lige sætte focus på, hvordan Kruuse greb driften af den ny gård an.

Rasmus Langkilde den første forpagter

I marts 1848, da byggearbejderne som sådan var overståede, oprettede Kruuse som nævnt en kontrakt med R. Langkilde om forpagtning af den ny gård. Kontrakten, der blev tinglyst i juli samme år, havde følgende overskrift:

"Forpagtnings-Contract, oprettet imellem Eieren til Gaarden Kruuses Minde paa Korsør Halskov Skibsrheder Jørgen Knudsen og Forpagteren R. Langkilde, som overlades samme Forpagtning paa 10 Aar, regnet fra 1. Mai 1848 til 1. ste Mai 1858." Derefter følger 17 "Poster", hvor vi her kun skal fremhæve følgende.

Iflg. post I hedder det: "Forpagteren, som tilligemed Familie er forpligtet til at boe paa Gaarden, overlades til Afbenyttelse i Forpagtningstiden samtlige Gaardens Bygninger, med Undtagelse af den øverste Etage i

Stuehuset og 3 Fag af Vognremisen til Stald og Foderloe for 2 Heste, samt Loftet over Vognremisen, hvilke Leiligheder Eieren forbeholder sig til fri og uhindret Afbenyttelse for sig og Huusgesinde, ligesom ogsaa fælleds Afbenyttelse af de ved Gaarden værende Vandsteder samt et lille Hönsehuus i Enden af Meieribygningen.”

Vedligeholdelse påhvilede forpagteren ”med Undtagelse af Stuelængdens udvendige Vedligeholdelse, som besörges af Eieren.”

Det var et omfattende dokument, som tog højde for nærmest alt. Således blev der ogsaa udfærdiget en særlig ”Fortegnelse over den Besætning og Inventarium, som med Bortforpagtningen af Kruusesminde paa Halskov af Eieren Kjøbmand J. Kruuse (er) overleveret til Forpagteren R. Langkilde.”¹¹

Denne oversigt, hvor bygninger, kreaturer og ting på detaljeret vis bliver remset op, er dateret den 5. juli 1848 med en tilføjelse om, alt i denne liste ”i Dag (er) overleveret undertegnede Forpagter R. Langkilde”, og det bemærkes, ”at Grunden til at Overleveringen først er sket nu, er Opførelsen og Indretningen af nye Bygninger, hvorom vi har været enige.” Endog en ”Drivtsplan” indgår i kontrakten – intet er overladt tilfældighederne.

Der er virkelig mange interessante oplysninger i denne kontrakt. Man bemærker sig således, at gården på

foranledning af sin ejer fra første færd af bar navnet ”Kruuses Minde”.

Flere bygninger i 1852-53

Pr. 1. april 1852 blev der udenfor turnus foretaget en ny forsikringsmæssig vurdering af Kruusesminde¹², et tegn på, at der var sket forandringer, som krævede en sådan justering her og nu.

Et er, at alle bygninger er steget lidt i værdi, men noget andet er den værdiforøgelse, der skyldes enten optagelse af ikke-tidligere forsikrede bygninger eller nye udvidelser. Da vi savner selve brandtaksationerne fra denne nye opgørelse, kan det være svært at afgøre, hvad der er skyld i hvad.

Dog synes det sikkert, at under tilkomne bygninger hører 1) en tilbygning på 5 fag bindingsværk til østlængen, indrettet som hestegang og forsynet med gangværk til en tærskemaskine, og 2) en ludebygning til hestegangshuset på 4 fag bindingsværk til tærskværk.

Pr. januar 1853 stod en meget stor bygning færdig. Det var en ny kostald på 24 fag bindingsværk, beliggende i nord med gavlene mod øst og vest.

Baggrunden for denne fornyelse skal vel ses i den omstændighed, at Langkilde sagde sin kontrakt op i 1852, seks år før tid, hvad der ogsaa gjaldt driften af mejeriet¹³. Med andre ord: en ny forpagter og mejeribestyrer ville åbenbart øge produktionen.



Fig. 5. Udsnit af havefacaden til Kruusesmindes hovedbygning. Efter fjernelse af pudslagene trådte der ganske overraskende en tydelig skillelinje i murværket frem, som kun kan forklares med en forlængelse af bygningen. Fot. Helge Torm d. 25. februar 2008.

Udvidelser i 1856

Pr. juli 1856 er østlængen blevet forlænget med 8 fag til nu i alt 29 fag (værdien nu ansat til 4.930 rd. mod 2.100 rd. I 1847), og desuden fik stedet nu sin egen smedje, om end kun på sølle 3 fag bindingsværk, teglhængt og med en "Smedjeskorsten", d.v.s. esse.

Den største udvidelse i denne omgang var dog en forlængelse af den korte nordfløj på 4 fag til i alt 17 fag, en ændring, hvis formål var at tilvejebringe en hestestald af passende omfang. Værdien steg fra 990 rd. i 1847 til 2.130 rd. nu.

Endelig er det bemærkelsesværdigt,

at stuehuset samtidig er værdisat til hele 7.500 rd. mod 5.250 rd. I 1852, en stigning på næsten 50 %¹⁴.

IV. De nye iagttagelser på stuehuset

a) Tegn på forlængelse

Ved året 1856 stopper jeg undersøgelserne af Kruusesmindes bygningshistorie for i stedet at vende tilbage til spørgsmålet om det udvidede stuehus.

Forlængelsen af stuehuset blev jeg klar over, ikke ad arkivalisk vej, men ved at bruge øjnene. Da jeg en dejlig dag sidst i februar i år så på Kruusesmindes nøgne mure, idet alle kalklag som nævnt i indledningen var fjernet som led i restaureringen af bygningen, opdagede jeg, at der var et skifte i murværket i langsiderne, som helt klart tydede på en forlængelse mod vest med tre fag vinduer (se fig. 5). De efterfølgende arkivalske undersøgelser har heldigvis godtgjort, at mine øjne ikke har bedraget mig!

b) Datering af forlængelsen

Hvornår har forlængelsen fundet sted? Det er et spørgsmål, som under normale omstændigheder kan afgøres ret præcist via det arkivalske materiale, men som sagt savnes i dette tilfælde det afgørende bevismateriale: brandtaksationerne.

Alene ud fra bygningsmæssige træk er det dog rimeligt at anslå, at udvidelsen har fundet sted ret kort tid efter opførelsen i 1847. Dels er murstenene af samme farve og størrelse,

og selvom stikkene over vinduerne i den tilføjede del er svagt buede modsat de ældste vinduers lige stik, så er de nye vinduer i sig selv udformet ganske som de første. Var udvikelsen kommet på et forholdsvis sent tidspunkt, ville man nok have udformet stikkene buede, som det blev mode sidst i 1850'erne. Hertil kommer, at tegltaget, bestående af røde vingetegl, ikke udviste tegn på to faser, således som det kendes fra andre steder, men havde den samme grad af patinering fra gavlende til gavlende.

En kombination af disse betragtninger og den arkivalsk baserede infor-

mation om en pæn værdistigning i perioden 1852-56 leder naturligt tanken hen på det faktum, at gården i 1853 skiftede ejer.

c) Ejerskiftet i 1853 og dets konsekvenser

Efter knap 6 års ejerskab opgav Kruuse sit ejerforhold til sin store gård på Halskov, men ikke alle de andre mindre besiddelser på Halskov. Årsagen hertil er ikke indlysende, men muligvis havde Kruuse fået nok at gøre med at passe sin nye gård "Sølyst" (jfr. nedenfor).

Den 10. januar 1853 overdrog Kruuse ved en købekontrakt sin ejendom



Fig. 6. Udsnit af gårdfacaden til Kruusesmindes hovedbygning. Afbankningen af puds har afsløret en oprindelig inskription over det første hovedindgangsparti: "J. Kruuse 1847", hugget ind i en blok, formentlig af sandsten, nu kalket over igen. Fot. Helge Torm d. 25. februar 2008. (Billedforvrængningen beklages).

til forpagter Peter Adolph Hebert på Tårnborg og købmand Thomas Nye-land, Algade 14, Korsør, for 40.000 rd., skønt brandforsikringssummen var en hel del lavere.

I kontraktens 3. post præciseredes, at handelen omfattede ikke blot de på ejendommen opførte bygninger, men også de tre på jorderne opførte huse.

I den 13. og sidste post blev det vedtaget "paa Kjöbernes Begjæring", at navnet "Kruusesminde" ikke måtte "forandres med mindre der forud af Eieren eller Eierne afleveres til Korsør Sølaug 200, skriver 200 Rigsbankdaler til Fordeling efter Laugets Skøn mellem trængende Sømænd heri Byen. Og skal denne Forpligtelse paahvile Eiendommen som en reel Hæftelse næstefter 30.000 Rbd."

Denne kuriøse bestemmelse, der altså ikke blev indført på grundlæggerens begjæring, blev bekræftet senere samme måned, ved at de tre berørte personer underskrev den i et særskilt dokument – jo, det var skam en alvorlig sag!¹⁵.

Om Hebert blot var mellemmand for sin herre på Tårnborg, godsejer Waldemar Tully v. Oxholm, eller han ønskede at stå på egne ben, kan vel diskuteres, men det står fast, at allerede samme år transporteredes gården til Oxholm, som fik endeligt skøde på den i januar 1855¹⁶.

d) Dokumentation af opførelsesåret
Afpudsningen af facaden mod nord,

hvor hovedindgangen befinder sig, gav også det interessante fund, at der oprindeligt har været en synlig inskription med påtegningen: "J. Kruuse 1847" (se fig. 6). Den dukkede frem over de to fag vinduer til venstre for hovedindgangen. Hermed har vi et pålideligt udsagn om, at hovedbygningen stod færdig dette år, i det mindste i det ydre. Andre dele af gården blev i hvert fald først færdiggjort ind i det følgende år.

Placeringen af inskriptionen virker lidt umotiveret i dag, men forklaringen må simpelt hen være den, at da huset blev opført i 1847, var dette midterpartiet, og da huset blev forlænget 7-9 år senere, blev indgangspartiet flyttet tilsvarende, idet et væsentligt træk ved empire-stilen er symmetrien! En lettere omrokering af vinduer i den gamle del er en følge af den ændrede facadeplan. Samtidig må inskriptionen være blevet kalket over for først at komme frem i dagens lys igen i 2008.

V. Konklusion

Hvor vel alle hidtil er gået ud fra, at hovedbygningen til Kruusesminde var opført på en gang, viser det sig nu, at der er tale om to faser: den første i 1847, hvor der af Kruuse opføres en bygning på 8 fag vinduer og et dørfag, og den anden, som en tilføjelse til vestenden på et tidspunkt mellem 1853 og 1856, formentlig sidst i denne periode, på 3 fag vinduer. Udvidelsen må søge sin forklaring i ejerskifterne i 1853, og her er det overvejende sandsynligt, at det er den blivende ejer Oxholm,

der har ladet hovedbygningen forlænge mod vest.

Således blev på en måde det minde, som Kruuse efterlod sig på dette sted, gjort større af efterfølgerne. Kruuse har utvivlsomt bemærket sig denne forandring så vel som alle de andre og glædet sig over, at hans initiativ trivedes så godt, men han sad nu i sit nyeste byggeri, gården "Sølyst" på Halssskøvs sydside ved indløbet til Korsør havn, tættere på det, der i grunden var hans rette element: vandet.

Til slut må det med glæde konstateres, at restaureringen af Kruuses hovedbygning har været udført på en særdeles nænsom måde med stor respekt for bygningens oprindelige kvaliteter. De originale vinduer er således bibeholdt i den ene langside (mod nord), men på grund af råd udskiftet i den modsatte side, dog med tro kopier af de gamle. Også paneler, døre, gulve, stuklofter o.s.v. er der blevet kælet for. Det kunne der skrives meget mere om, men det får være.- Hvor nemt kunne denne harmoniske bygning ikke være blevet skamferet af bl.a. termovinduer, som hverken er pæne (i ældre, bevaringsværdige bygninger), holdbare eller særligt godt isolerende (dette uanset den pågældende bygnings alder)!

Jørgen Kruuse smiler nok fra sin sky ned mod den ny ejer, som har reddet hans gård fra forfald og vandalisme! Og Bjarne Hansen er nok heller ikke den, der vil forgribe

sig på navne-deklarationen fra 1853 og give Korsørs endnu eksisterende Sølaug 200 rigsdaler i erstatning!

Noter

- 1 Om brugen af Halsskov Overdrev til græsning siden middelalderen og opdelingen i 1759 se L. F. la Cour: Korsør, Korsør 1926 (herefter la Cour 1926), s. 288-292; Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen: Korsør i 15.000 år, Korsør 2006 (hefter JKH/OT 2006), s. 23, 30, 67, 68 og 79. Om bygninger pr. 1837 se Brandforsikringsprotokol for 1837-47, Korsør Rådstue, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm (herefter LA).
- 2 Se JKH/OT 2006, s. 69.
- 3 Se la Cour 1926, s. 292-294, 325 f.; JKH/OT 2006, s. 79. Udskiftningen blev foreslået for alvor i 1840, men først ført ud i livet fra en gang i 1843 og frem til februar 1845. Iflg. Ole G. Nielsen overgik arealet til Tårnborg og Jørgen Kruuse – og ingen andre, men dette er stærkt misvisende, se Ole G. Nielsen: "Hvis Kruusesminde skifter navn...", art. i: Korsør-Posten, uge 27, 1995. Om Jørgen Kruuses fantastiske liv og levned er der skrevet i mange sammenhænge, se f.eks. JKH/OT 2006, s. 78, ligesom der skal henvises til Gyrit Kaaber og Helge Torms artikel i denne årbog om Lilleø, del 2, hvor Kruuses rolle på Lilleø belyses nærmere.
- 4 ...og ikke først fra 1847 som anført af JKH/OT 2006, s. 78.
- 5 Se Skøde- og Panteprotokol 1843-49 passim (bemærk oversigterne folio 553 og 571), Korsør Byfoged, LA.
- 6 En grundig undersøgelse af Kruuses økonomiske engagement i Halsskov vil give et væsentligt bidrag til Korsørs udviklingshistorie midt i 1800-tallet. Her er en oplagt opgave for den, der har evner, tid og lyst.

- 7 Se Skøde- og Panteprotokol 1843-49, folio 454, Korsør Byfoged, LA. Jfr. la Cour 1926, s. 326, hvor Winther anfører "170 Td. Land" som det oprindelige grundlag.
- 8 Se Brandforsikringsprotokol for 1847-57, Korsør Rådstue, LA.
- 9 Som n. 8, folio 62, under forsikringsnummer 221. Se endv. Brandforsikringsprotokol 1857-67, under forsikringsnummer 268, Korsør Rådstue, LA; Brandtaksationsprotokol 1867-57, under forsikringsnummer 302, Korsør Rådstue, LA.
- 10 Skøde- og Panteprotokol 1843-49, folio 449-457, Korsør Byfoged, LA: Forpagtningskontrakt mellem Kruuse og Langkilde af 18. februar 1848, tinglyst 10. juli s.å., og aflyst den 15. maj 1852. Bygningsfortegnelsen findes på folio 456.
- 11 Som n. 10, folio 454-457. Driftsplanen findes på folio 457. "R. Langkilde" tolker jeg som Rasmus Langkilde, der døde som ejer af "Godthaab" på Fyn den 2. juni 1873 i en alder af 56 år (se V. Richter: 100 Aars Dødsfald (1791-1890), II, Kbh. 1905, s. 659). I den i n. 3 nævnte art. af Ole G. Nielsen kaldes Langkilde for "Landkilde", men det turde være en trykfejl.
- 12 Som n. 9.
- 13 Ny forpagtningskontrakt vedr. mejeriet på Kruusesminde blev indgået den 1. maj 1852, se Skøde- og Panteprotokol 1849-54, folio 553, Korsør Byfoged, LA.
- 14 Som n. 8, folio 62 og folio 71, her under samme forsk.nr. (Oktoberkvartal 1856).
- 15 Skøde- og Panteprotokol 1849-54, Korsør Byfoged, LA, folio 376 f. Kontrakten blev tinglyst i juni 1853. Deklaration vedr. navnet underskrevet den 28. januar 1853, se sammesteds, folio 381 f. Jfr. la Cour 1926, s. 326; Ole G. Nielsen, anf. værk; JKH/OT 2006, s. 78. Købekontrakten

blev den 29. januar 1853 transporteret fra Nyeland til Hebert, og denne transporterede den 31. august samme år rettighederne videre til Oxholm. Se Skøde- og panteprotokol 1854-58, folio 69-70, Korsør Byfoged, Landsarkivet for Sjælland etc.

- 16 Se la Cour, s. 326; JKH/OT 2006, s. 78. Ole G. Nielsen vil vide, at Oxholm var i London, da hans forvalter erhvervede Kruusesminde, og hastede hjem for at forpurre denne handel, se anf. værk.

Kilde- og litteraturfortegnelse

Utrykte kilder:

Brandforsikringsprotokoller 1837-47, 1847-57 og 1857-67, Korsør Rådstue, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Brandtaksationsprotokol for 1867-77, do.
Skøde- og Panteprotokoller for Korsør By og Birk 1843-49, 1849-54 og 1854-58, Korsør Byfoged, do.

Opslagsværker:

Richter, V.: 100 Aars Dødsfald (1791-1890), II, Kbh. 1905.

Litteratur:

La Cour: Korsør. Bidrag til Egnens, Byens og Havnens Historie, Korsør 1926
Helleisen, Jette Kjærulff og Tuxen, Ole: Korsør i 15.000 år, Korsør 2006
Nielsen, Ole G.: Hvis Kruusesminde skifter navn..., art. i: Korsør-Posten, uge 27, 1995

Forfatter

Helge Torm er uddannet historiker fra KU 1975. Museumsleder i Sorø 1978-2001. Udarbejdet talrige lokalhistoriske og andre historiske værker. Adr.: Munkevænget 2, II t.h., 4180 Sorø.

Lilleø fra fortid til nutid med særligt henblik på øens fortifikatoriske betydning, del 2

Af Gyrit Kaaber og Helge Torm



Indledning

I del 1 i Årbog 2007 nåede vi frem til tiden o. 1840, hvor der skete afgørende sager i Lilleøns historie med inddæmning m.m.

Det følgende bygger ikke så meget på undersøgelser i det primære kildemateriale, men er så at sige et koncentrat af den viden, som kan hentes på anden vis, nemlig gennem erindringer, litteratur og billed- og kortmateriale af forskellig art.

Der vil således stadig være muligheder for mere indgående studier¹, men vi håber, at vi med denne første samlede fremstilling af Lilleøns historie har kastet et tiltrængt lys over en lokalitet, som ellers er blevet behandlet lidt stedmoderligt i litteraturen - og meget hårdt i virkelighedens verden, hvad visse afsnit her vil give klart udtryk for.

Lilleø landfast med Sjælland

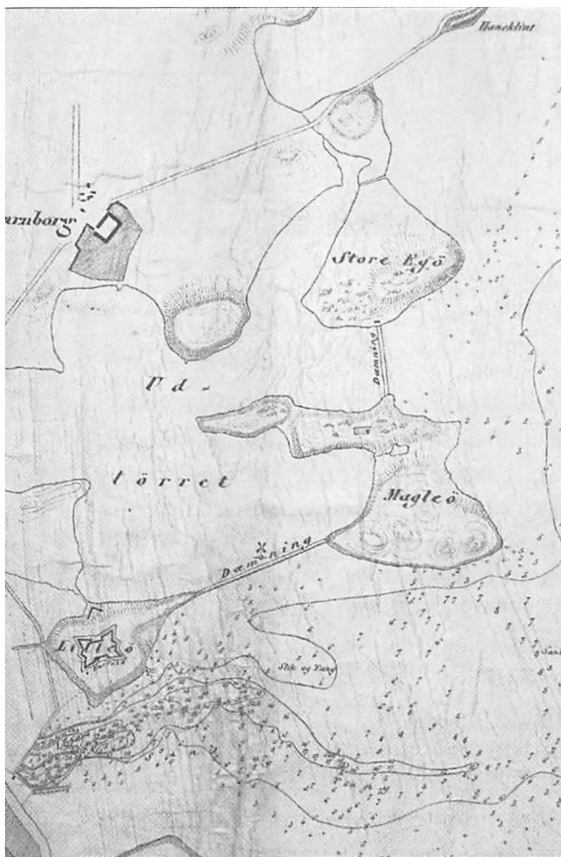
En farbar dæmning over til Halskovsiden var åbenbart anlagt så tidligt som 1818 (se billedteksten til kortgengivelsen på s. 33 i del 1), men i 1840 påbegyndte ejeren af Dyrehovedgaard, grosserer Ferdinand Ree, der i 1838 havde

fået skøde på godset fra Andreas Richard Arboe Theil, søn af den i del 1 nævnte enkefru Theil, et stort inddæmningsarbejde, som fuldførtes af hans efterfølger general Waldemar Tully von Oxholm i årene 1841/42-1845. Det var Oxholm, som ændrede godsets navn til Taarnborg i 1846².

Baggrunden for ønsket om landindvinding var den, at jorderne på de tre øer Lilleø, Magleø og Egø var under dyrkning, men arbejdet besværliggjordes unægtelig - som også anført i del 1 - af det omgivende vand, selv om vandstanden var forholdsvis lav, men højvande forhindrede dog temporært transport til og fra øerne.

Det nye indvindingsarbejde resulterede i, at Lilleø blev virkelig landfast med Halsskov, nemlig ved Lammehaven, vel især i kraft af dæmningen, som løb i nordvestlig retning til lidt øst for den nuværende Engvej, og i samme omgang blev altså også Magleø og Egø gjort til halvøer, ligesom alle de tre øer blev forbundet indbyrdes ved hjælp af dæmninger. I alt blev der indvundet 168 tdr. land³.

På noget af det inddæmmede areal



Udsnit af kort over Korsør Nor; opmålt i 1854 af kaptejnlojtmant Sommer. Her ser man tydeligt omfanget af det inddæmmede areal ved Lilleø og de andre øer.

nordøst for den gamle Lilleø blev der senere, i 1860'erne, anlagt et teglværk, Taarnborg Teglværk, da der var gode forekomster af ler i undergrunden. I 1917 ophørte denne virksomhed, og området udviklede sig derefter til et særpræget naturlandskab⁴.

Pumpemøllen

For at holde det lave terræn fri for overflødigt vand blev der bygget en lille pumpemølle midt i 1840'erne ved det nordøstlige hjørne af Lilleøen, bag dæmningen ud mod

Noret. Møllen var konstrueret som en almindelig vindmølle, men energien blev altså i dette tilfælde ikke brugt til maling af korn, men til vedvarende at afvande det lave areal bag dæmningen. Mølleren fik som bolig et lille, stråttækt hus ved siden af. Møllen fungerede på dette sted frem, indtil en brand i april 1926 lagde den totalt i ruiner⁵.

Kampestensmolen overtages af havnen i 1847

Broen eller molen af kampesten mod vest ud i havneløbet, som staten i 1826 havde sikret for fremtiden, blev i august 1847 sat på auktion og da købt af havnekommissionen, fordi broen havde værdi på flere måder. Den beskyttede havnen længere inde mod is om vinteren, og den havde en god virkning på de kraftige strømforhold på stedet. Desuden gik søfolk i land ad broen for at hente vand fra en brønd bag Tårnborgevej 18⁶.

Året efter indgik ejeren af molen og ejeren af Tårnborge en aftale, der understregede, at molen kun var erhvervet af ovennævnte hensyn, hvorfor havnekommissionen nu lovede ikke at udleje molen til private formål, og at et eventuelt kommende salg skulle medføre molens fjernelse og samtidig meddeles Oxholm. Desuden blev den del af molen, der lå på den anden side af et nyanlagt varselsmærke på selve Lilleøen, overdraget Oxholm vederlagsfrit. Havnekommissionens dispositionsret over molen blev gjort bindende for kommende ejere af Lilleø⁷.

Bro til Korsør

Det var også i 1847, at den første bro mellem Lilleø, nu som Halskovs forlængede arm, og Korsør by etableredes. Det forholdt sig dog således, at størstedelen af denne forbindelse til købstaden, der straks og fremover blev kaldt for Halsskovbroen, udgjordes af en dæmning nærmest Lilleø, mens resten var en pælebro. Denne første Halsskovbro fortsatte som dæmning i nordlig retning hen over vestspiden af Lilleø og videre mod nordvest til Halskovsiden, hvor byens posthus nr. 2 kom til at ligge. Denne trafikforbindelse fik dog kun en levetid på knap 10 år⁸.



Pumpemøllen og mølnerhuset, bygget midt i 1840'erne, ved Lilleødæmningen ud til Noret, her fotograferet en smuk sommerdag i 1913 (årstallet iflg. påtegning på bagsiden). Møllen brændte i 1926, og huset er også væk i dag.

Ny banegård på opfyldt vest for Lilleø

Som følge af planerne i begyndelsen af 1850'erne om, at Korsør skulle være endestation på den ny jernbanestrækning fra Roskilde, overtog Det Sjællandske Jernbanelokomotivselskab arealet ud for Lilleøes vestkyst og lod det opfylde med henblik på opførelsen af en jernbanestation dér⁹, og det var ensbetydende med kampestensbroens endeligt, dog kun som bro, for stenene fik lov at ligge i opfyldet af hensyn til fortsat stabilisering, men også til irritation ved senere anlægsarbejder. Den nye station blev taget i brug i april 1856¹⁰.

"Hans Vedels Hul"

Dog blev en lille trekantsformet vig syd derfor, mellem Lilleø og banterrænet, liggende tilbage i nogle år, således at vandet ved højvande kunne nå op til post- og telegrafbygningen, som blev bygget på Tårnborgvvej øst for og samtidig med den første station¹¹.

Dette vandhul blev kaldt "Hans Vedels Hul" og brugt som skøjtebane af børn om vinteren. Hans Vedel havde gæstgiveriet, der lå lige syd for det daværende posthus, i nyere tid kaldet "Tårnborgekroen", nu nedrevet¹².

Kruise køber jord på Lilleø

Korsørs navnkundige købmand og skibsreder Jørgen Kruuses (1792-1877) navn er i høj grad knyttet til Lilleøes historie. Han gjorde en flot karriere i Korsør og blev senest 1843 regnet for den største skibsreder i



Områderne ved Korsør havn, som de så ud i 1878 set fra syd. I forgrunden skibsværftet, hvis areal senere blev til Caspar Brands Plads. Broen på billedet er lig med Halsskovbro nr. 2 (bygget 1856 og fjernet 1882). Billedet er vel det ældste prospekt, hvorpå lokaliteten Lilleø findes gengivet (i baggrunden t.h. for broen). Man bemærker den noget udglattede banke og rækken af de af Jørgen Kruuse plantede træer ved vejen, der fører ud til hans Lilleøgård. Udsnit af ældre affotografering af tegning(?) fra 1878 (hvilket årstal er anført på et af lokalarkivets eksemplarer af billedet, som i Korsør er ret udbredt).

provinsen. Han boede først på Algade 50 og fra 1843 i Brogade 7. Forbindelsen til Lilleø kom gradvis i stand, forstået på den måde, at han i 1854 etablerede sig i Tårnborg sogn med en ny gård "Sølyst", der lå, hvor Korsørs banegård nr. 2 fra 1907 kom til at ligge¹³, men allerede sidst i 1858 overlod han gården til

Oxholm på Tårnborg for i stedet at flytte ud til Lilleø, som hørte til Tårnborg Gods.

Forklaringen på Kruuses skiften bopæl er den morsomme, og det skulle være ganske vist, at Kruuse hellere ville bo i Tårnborg sogn end i Korsør by og sogn for at slippe billigere i skat, men nu, da jernbanen var kommet til Korsør, blev i 1858 hele baneområdet, herunder Sølyst, lagt ind under Korsør by, altså måtte Kruuse rykke teltplælene op endnu engang¹⁴!

Det ny stykke jord på Lilleø, som var matrikuleret under nr. 11 af Tårnborg Hovedgård og officielt blev betegnet "En Parcel af Lilleø", erhvervede Kruuse ved et skøde af 31. december 1858, som blev tinglæst den 30. maj 1859. Udstykningen blev godkendt af indenrigsministeriet i.h.t. resolution af 5. april 1859. Det samlede jordareal var kun på 2 tdr. land og i hartkorn skyldsats til 1 skæppe og 1 fjerdingkar, dog fra september 1874 til 1 sk., 3 fdk. og 1 1/4 alb.¹⁵, og dermed udgjorde det kun en beskedent del af Lilleø. Kruuses agrare hovedbesiddelser var fortsat på Halsskov.

Kruuse bygger Lilleøgård

På jorden nær vandet lod Kruuse bygge "en anselig Gaard med Avlsbygninger og en smuk Hovedbygning med dejlig Udsigt ud over Noret"¹⁶.

Hvornår bygningerne præcist blev opført, er angivet forskelligt i tidens løb, men der er nu ikke længere tvivl om, at det var i 1859, at det ny anlæg stod færdigt.

Den ny hovedbygning, der blev bygget i en villaagtig form i grundmur i én etage, blev et spændende udtryk for en af samtidens fremherskende stilretninger: nyrenæssancen. Den yndede bl.a. de svungne gavle, så det fik Kruuses hus da også, et signal om, at her boede en mand af velstand og i pagt med tidens arkitektoniske smag. Taget fik røde tegl. Stuerne var pænt udstyret med paneler og stuk. På loftsetagen indrettede skibsrederen et proviantlager, bl.a. med kasser med beskøjter, for sine skibe.

Omkring hovedbygningen grupperede sig lange, hvidkalkede bygninger af bindingsværk med røde tegltage. De fungerede som stalde, loer og lader. En særlig lang længe skulle anvendes til opbevaring af reserve-materiel af enhver art til skibene¹⁷. Bag stuehuset var der en frugthave, mens der i forhaven blev plantet to valnøddetræer og et morbærtræ.

Adgangsforholdene var anderledes dengang end nu. På grund af den nævnte vig gik vejen til Kruuses gård fra østsiden af den daværende Halskovvej, som Tårnborgevej hed oprindeligt, og langs med nordsiden af banken, hvor der stod mange poppeltræer. Senere anlagde Kruuse dog en vejforbindelse syd om, kranset af træer ud mod vandet¹⁸. Her menes sikkert en videreførelse af den sydlige "Markvei", der kantede vigen eller "Hans Vedels Hul", således som man kan se det på Traps kort fra 1872¹⁹.

Fra sin nye gård, som meget naturligt fik navnet "Lilleøgaard", og som i dag har adressen Lilleøvej 17, drev Kruuse "et større Avlsbrug med Jorder paa Bymarken og Halskov", som Winther formulerede det i 1926²⁰.

Men Kruuse anlagde også et skibsværft ved sin ny gård, sådan som han tidligere havde ladet bygge skibe, først ved Havnepladsen og efterfø-



Den idyllisk beliggende Lilleøgaard, fotograferet sommeren 1913 fra "søsiden" af. Man ser hovedbygningen med forskallet tagrygning og driftsbygninger til begge sider (bygningerne t.h. nedrevet i eller lige efter 1952). Den stensatte bred er siden fjernet til fordel for opfyld og en dermed længere fremskudt kystlinje.

gende ved "Sølyst". På Lilleø-værftet blev der dog kun bygget ret få skibe, tre i alt, i Kruuses tid²¹.

Under krigen i 1848-50 stillede Kruuse et af sine skibe til rådighed for den danske flåde, ligesom han ydede hjælp på anden vis, og for denne nationale indsats blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. Overrækelsen af medaljen fandt sted på hans ejendom på Lilleø ved et personligt besøg af kong Fr. d. VII.

Som driftig foregangsmand med hang til søen kunne Jørgen Kruuse heller ikke undgå at blive en af de første i Korsør, der havde sejlbåd. "Lilleøbåden", som den blev kaldt mellem venner, sejlede Noret tyndt, men kom også ud på mere uroligt vand i Storebælt. Kun to lystsejlere med bådeplads i havnen kunne gøre Kruuse rangen stridig.

Så stærkt blev Kruuse af befolkningen knyttet til Lilleøbanken, at denne fik navn efter ham: "Kruuses Banke"! Hvis man altså skal tro Thorsen²².

En epoke rinder ud

Ved sin død på Lilleø den 11. november 1877 overgik Jørgen Kruuses ejendom til datteren Marie (1833-1922) og svigersønnen, skibskaptajn Gunder Kruuse (1834-1898), der var fætter til sin kone²³. Gunder Kruuse havde i forvejen, i 1873, købt den øvrige del af Lilleø på godt 10 tdr. land²⁴.

Kruuses begravelse blev et kapitel for sig. Optakten formede sig som et meget højtideligt, næsten pompøst ligtog med en hestetrukket rustvogn med sorte draperier

i front. Den havde familien måttet indforskrive fra Slagelse, da Korsør ikke ejede et sådant køretøj. Kisten var pyntet med et væld af blomster, og Kruuses ordensmedalje var påhæftet kisteklædet.

Efter rustvognen fulgte flere kareter, dels fra Korsør og omegn, men også udenbys fra. Det lange optog bevægede sig langsomt fra Lilleøgård til Tårnborgh kirke, hvorfra Kruuse blev begravet. Det smukke og dog for en betydningsfuld rigmand ret beskedne gravsted lige øst for kirken er bevaret som det eneste monument i Korsør over en af byens største sønner²⁵.

Datteren og svigersønnen fortsatte med landbrugsdriften, men da hverken den ældste søn Jørgen (1864-1923), der skulle overtage gården, eller de øvrige børn – der var syv i alt – angiveligt var interesserede i at have med landbrug at gøre (Jørgen havde dog ellers i 1896 overtaget Gneverskovgården), stod det mere og mere klart, at gården ikke kunne føres videre i familien Kruuses regi²⁶. Samtidig havde Korsør havn fået vokseværk, så løsningen lå lige for – det var kun et spørgsmål om tid.

Lilleøs paradisiske lyksaligheder

Inden vi ser på den ny tids komme for Lilleø og Lilleøgård, er der nogle udsagn om Lilleøs herligheder og Lilleøgårds storhedstid sidst i 1800-tallet, som skal drages frem.

At Lilleø naturmæssigt bød på noget ganske særligt, og at det var værdsat, er veldokumenteret. Således skrev Torkild Winther om den gamle Jør-

gen Kruuses vej syd om banken, at "denne Vej langs den kratbevoksede Skrænt med høje Træer ud mod Vandet, har været et af de mest idylliske Partier ved Korsør"²⁷.

Vi har desuden to sæt barndoms-erindringer, der lovpriser Lilleø i høje toner. Det drejer sig først og fremmest om de i n. 12 nævnte erindringer af grosserer Halfdan Bjarne Thorsen, der var født i 1870 i København, men som søn af den nyudnævnte postmester i byen kom til egnen her i en alder af fire år. Med bopæl i posthuset ved Halskovvej (nu Tårnborgevej) blev familien Thorsen på en måde nabo til Kruuses.

Postmestersønnen huskede sine besøg på Lilleøgaard og de tilhørende arealer som noget af det her-

ligste i sin barndom, hvad enten det var fornøjelser om sommeren eller vinteren, til lands eller til vands, det drejede sig om, og - fortsætter han -: "meget andet kunne berettes: Om Ungdommens stemningsfyldte Maaneskinsejladser, om den vidunderlige vide Udsigt over Land og Hav fra Bankens Top, saavel naar Solen straaede over Landskabet, som naar tunge, mørke Uvejrsskyer rugede over det, medens Lynene ustandseligt glimtede og krydsede over Horisonten i alle Kanter, om Kørsel paa svingende Høstvogne..."²⁸

Rejseinspektør Alfred Olsen, der også tilbragte sin barndom i Korsør på nogenlunde samme tid, har i sin beskrivelse af den især fremhævet følgende: "Vejen til Lilleø var den



Iflg. påtegning på bagsiden forestiller billedet "Haven" til Lilleøgaard en forårsdag i 1915, men det er vel snarere vejen, der fra østsiden af banken førte mod vandtårnet, der anes i baggrunden. Personen er ubeskrivet, men er muligvis Maries ugifte datter Elisabeth. Billedet giver et godt indtryk af det endnu ret uspolerede miljø oppe på banken.

smukkeste Idyl i hele Korsør, og i 90'erne var Gaarden en pragtfuld Tumleplads for os Drengene, naar vi samledes for at lege Nybyggere og Indianere.”²⁹

At Lilleø sidst i 1800-tallet var noget nær et paradys, er der altså flere vidnesbyrd om. Det er unægtelig en noget anden situation i dag.

Opfyldning af vigen

Da Halsskovbro nr. 3 blev bygget i 1882-83, blev bolværket ved dens nordside forlænget ca. 150 m

mod øst ind i Noret. I denne proces forsvandt vigen ved opfyldning. På den opfyldte jord kom der senere kulgård og el-værk (1904). Dette var den spæde kim til, hvad der senere blev kaldt ”inderhavnen”, altså havnen øst for Halsskovbroen³⁰.

Først vandtårn...

O. 1890 skulle bystyret tage stilling til opførelsen af et vandtårn i forbindelse med oprettelsen af et vandværk. En overgang var der stemning for at indrette det i en eksisterende bygning, nemlig i det middelalderlige fæstningstårn på Korsør Søbatteri (sic!).

På bystyrets rådgiver, stadsingeniør i København Chr. Ambts anbefaling vedtoges det dog i oktober 1890 at opføre et nyt tårn på et alternativt sted: Lilleø, hvis naturlige banke var et ekstra plus ved afvejningen af fordele og ulemper af placering.

Tårnet kom dermed så at sige til at ligge oven i den gamle fæstning dér. Det er ud fra en antikvarisk synsvinkel selvfølgelig mindre heldigt, men man må da huske på, at en vandalisering af fæstningstårnet derved blev undgået.

Det ny vandtårn ofrede man megen omhu på i tegningsfasen. Der blev kontraheret med den bedste arkitekt ekspertise i samtiden. Det var en mindre kendt arkitekt i København, der fik opgaven overladt: Andreas Clemmensen, men han inddrog på sin side ingen ringere end mesterarkitekten Johan Daniel Herholdt, som byen i forvejen var bekendt med fra andre lokale bygningsværker som Hotel Storebælt og bykirken.



”Korsør Havn 1893”. Udsnit af et kort, udarbejdet for Korsør Havneudvalg af C. B. Obel. De nye tekniske bygninger på Lilleø er markeret her.

Vandtårnet blev opført i røde sten i en højde af 24 m, og da det i forvejen var højt placeret (o. 12 m o/h), blev det et meget synligt bygningsværk i hele den nordlige del af Korsør. Taget blev belagt med skifer. Stilmæssigt er der tale om et eksempel på den nyromanske retning, som Herholdt bl.a. havde dyrket, da byen i 1870'erne skulle have en ny kirke.

Reservevandet blev opbevaret i en stor jernbeholder, der kunne rumme 750 tønder vand. I 1949 gik vandtårnet ud af brug, og jernbeholderen blev senere fjernet³¹.

...og så to beholdere

I 1893 blev der på den opfyldte jord sydvest for banken bygget en gasbeholder, der skulle sørge for forsyning til Halsskov-brugerne, når Halsskovbroen, hvis midterparti var en svingbro, blev åbnet, altså drejet 90 gr., og gassen fra gasværket ved sydsiden af inderhavnen dermed blev forhindret i at strømme igennem gasrørene. Beholderen blev dog allerede overflødig i 1904, da man lagde en gasledning på havnebunden³².

En større petroleumsbeholder opførtes 1893 af Det Danske Petroleums Aktieselskab (fra 1952 Dansk Esso) lige ved Lilleøbankens sydvestlige side, hvis ikke der ligefrem blev gravet af banken, for at skaffe plads til beholderen³³.

Det var tekniske bygningsværker, som nok var nødvendige i udviklingens navn, men som vel ikke behøvede at ligge lige dér, hvor de blev opført, og som for petroleums-

tankens vedkommende formentlig bidrog til at fjerne visse rester af det gamle fæstningsanlæg, der var tilbage i denne ende.

Petroleumstanken blev nedtaget i 1980. Fundamentet ligger der endnu og ligner et moderne kunstværk i landskabet.

El-værk i nabolaget

Fra efteråret 1904 sluttede byens første elektricitetsværk sig til gruppen af tekniske bygningsværker på og ved Lilleøbanken. El-værket blev placeret ca. 100 m sydvest derfor, tæt ved gasbeholderen. Den første strømleverance fandt sted den 9. november samme år³⁴.

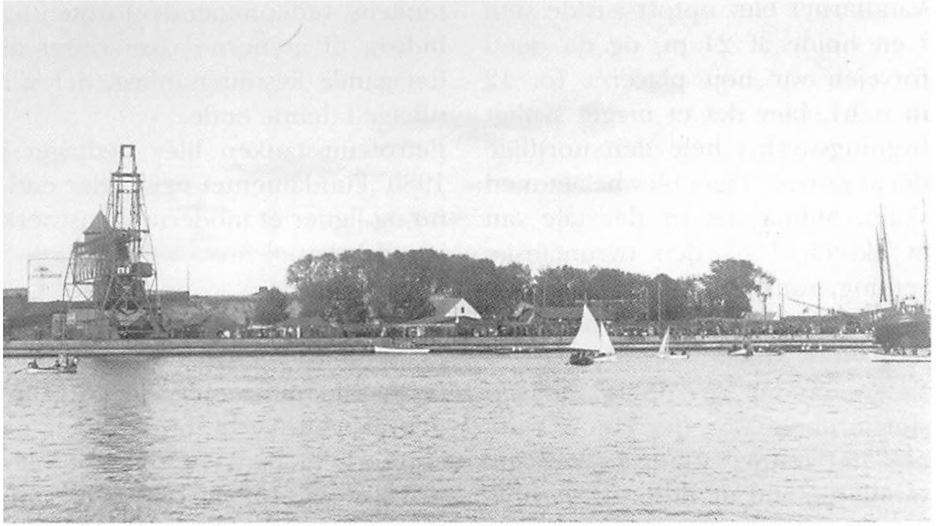
Hvornår Lilleøgården fik elektrisk lys, vides ikke.

Lilleø overtaget af havnen i 1906

Lilleøgårds ejer Gunder Kruuse døde i 1898. Eftersom jorderne på Halsskov var blevet solgt fra i årenes løb, så hørte nu kun Lilleøbanken, altså nogle få tdr. land, til Lilleøgård, og ejendommen kunne da kunne næppe alene bære en families underhold. En forsvarlig landbrugsmæssig drift ville kræve jordtillæg, men som antydte havde ingen af sønnerne uddannet sig ved landbruget. Arvingerne med Jørgen Kruuse i spidsen frasagde sig derfor rettighederne til Lilleøgård.

Resultatet blev, at Korsør Havn i 1906 købte hele Lilleø af arvingerne for 60.000 kr.

Dette opkøb lå der store planer bag, som på afgørende vis skulle ændre på Lilleø's udseende ved den sydlige kystlinje. Som Torkild Winther skri-



Inderhavnen ved Lilleø ca. 1920 en dag, hvor roerne og sejlerne er på vandet. T.v. ses Silvans kulkran og bag den petroleumsbeholderen fra 1893 og vandtårnet fra 1891. T.h. ligger skibsværftet. Billedet er særlig interessant ved at vise tydelige spor efter afgravningen af banken til havneformålet.

ver: "Nu var det forbi med Idyllen herude, men ved Afgravning af Banken og Udfyldning i Noret i Fortsættelse af den tidligere Udfyldning fra Broen (Halsskovbroen, forf.) østefter, er der indvundet et betydeligt Areal til Havneplads."³⁵

Det er sandt nok, men der gik nogen tid, før det kom så vidt, idet planerne først skulle bearbejdes nærmere og derpå behandles politisk, og her forsøgte byrådsmedlem, handelsgartner Karl Mathiesen som talsmand for konsul Hans Rasmusen i 1909-10 at stikke en kæp i hjulet med et modforslag om havneforbedringer på vestsiden af havneindløbet, men den 2. februar 1911 vedtog byrådet på indstilling fra havneudvalget Lilleøprojektet.

Inderhavnen anlægges

Arbejderne omfattede i første ræk-

ke en forlængelse på hen ved 160 m af det eksisterende bolværk øst for Halsskovbroen med uddybning foran og opfyldning bagved. Jorden til opfyldningen skulle skaffes ved mudder fra opgravningen og ved afgravning af Lilleøbanken på næsten 40.000 m²!³⁶ Formålet var at skaffe oplagspladser på i alt ca. 14.000 m².

Desuden vedtog byrådet på det efterfølgende møde at anlægge jernbanespor fra Tårnborgevej og hen forbi elværket til den ny havn. Også nye veje var der brug for: Lilleøvej og Elværksvej. Lilleøvej var dog nok i et vist omfang en form for kombination af den vej, som Kruuse som omtalt havde anlagt nord for elværket og rundt om vigen mod Lilleøbankens sydside, og af en sti eller mindre vej østpå, som kan ses på kort fra 1893 og frem.

Gaderne nord for Lilleøbanken: Møllevangen, Egøgade og Maglegade blev anlagt i 1918.

Da urbaniseringen nu var nået frem til Lilleø i ganske massivt omfang, og kommunen ejede stedet, kunne det lige så godt indlemmes i købstaden, og det blev det i 1913³⁷.

Skibsværfter m.v. på Lilleø

På det nye havneterræn blev der herefter anlagt flere forskellige virksomheder. Til dem hørte et skibsværft, som private borgere i Korsør, især konsul L. P. Jepsen og købmand Th. Rasmusen, stod bag under navnet "Lilleø Skibsværft A/S", og som havde sin storhedstid fra 1917-23. Her blev der under 1. Verdenskrig bygget et par fartøjer af den dygtige mester Jul. Christoffersen fra Fåborg. I 1926 blev dette værft opslugt af et andet værft: "L. Tuxen Petersens Eftf.", som oprindeligt lå ved bysiden, men som kunne råde over langt mere plads i den ny inderhavn.

Der blev desuden anlagt en oplags-

plads til kul, oprettet og drevet af "Silvan" i Slagelse, lig med "Slagelse Kulkompagni" senere hen. Hertil kom, at i året 1923 anlagde havnen selv en ophalerbedding til større fartøjer på max. 450 t.³⁸

Lilleøgård som sted for udrangering af mennesker og ting

Da kommunen købte Lilleøgård i 1906, var det samtidig begyndelsen på enden for, hvad der måtte være tilbage af landbrugsdrift på ejendommen. Enkefru Marie Kruuse blev boende på stedet, så længe hun levede, og hun blev gammel. Hun døde først i september 1922.

Efter hendes død blev hovedbygningen indrettet til "kommunale lejligheder"³⁹, hvilket er en eufemisme for husvildeboliger.

Det var måske ikke det mest attraktive sted at bo. Ikke bare var der støj- og støvgener fra inderhavnen, men der må også have dunstet mindre godt ved gården, eftersom kommunen fra 1914 brugte noget af landbrugsbygningerne til rensning af



Vejen ud til Lilleøgård var o. 1910, hvor billedet er taget, endnu en smal grusvej, kantet med træer plantet af Jørgen Kruuse eller svigersønnen. På en mole ud i Noret ses Korsør Roklubs første klubhus fra 1910. Fot. Emil Stæhr, Kbh.

latrintønder fra natrenovationen, hvortil kom, at Korsør Havn, der i mange år havde været den førende havn på Sjælland med hensyn til eksport af levende kreaturer, i 1927 byggede en eksportstald på Lilleøgården, men den var dog kun i brug som sådan til en gang ind i 1930'erne, da eksporten af levende kreaturer helt hørte op, men herpå sattes en eksport af svin i gang, dog allerede fra 1936 fra en ny stald på Jernbanevej⁴⁰.

Avlsbygningerne tjente under 2. verdenskrig som angorakaninfarm, ligesom de husede det grønne affald, der blev indsamlet fra byens husholdninger. Det kunne genbruges som grisefoder. I øvrigt blev der under krigen udlagt lej jord til nyttehave på Lilleø.

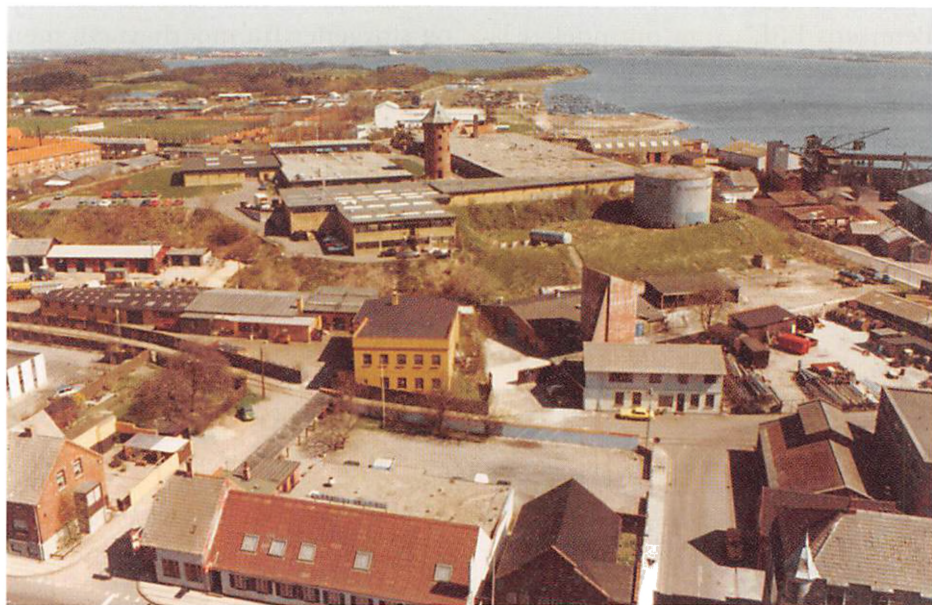
Ikke sært, at Lilleøgårds bygninger

efterhånden blev nedslidt, men det hører formentlig med som forklaring, at kommunen som ejer heller ikke ofrede mange penge på vedligeholdelsen.

Det var derfor en ret smal sag for byens stadsingeniør J. P. Andreasen at afgive en dødsdom over det meste af komplekset i maj 1952. På en grundplan fra dengang hedder det således:

"De med rødt angivne bygninger, der agtes nedrevet, er alle 1 etages gamle bindingsværkslandbrugsbygninger i forfald og kan ikke anvendes til noget formål uden urimelige vedligeholdelsesudgifter."⁴¹

Når bygningerne kom i søgelyset på dette tidspunkt, hang det sammen med, at der forelå en plan om en ny vej bagom dem, parallel med Lilleøvej. Det blev dødsstødet for de nord-



Dette "luftfoto" fra april 1982 viser Lilleø, efter at plateauet er blevet plastret til med fabriksbygninger, ligesom der er bygget tæt på bankens fod mod nordvest og nord. Fot. Børge Andersen, Korsør.

øst for Lilleøgaard's hovedbygning liggende udlænger, mens udlængen mod sydvest blev bibeholdt.

Sportsaktiviteter o.a.

Korsør Roklub fik sit et klubhus placeret på Lilleø ikke langt fra Lilleøgård i 1910, og i 1926 blev det erstattet af et nyt og større, og det er igen i 1990'erne afløst af det tredje klubhus på dette sted⁴², og i 1975 oprettedes "Bådeforeningen Lilleø". Korsør Tennisklub slog sig ned ved Møllevangen i 1934.

Fabriksmæssig bebyggelse på banken i 1960'erne

Næppe nogen skænkede det en tanke, at det var tidligere fæstningsteræn, som midt i 60'erne blev udsat for yderligere vansirende udnyttelse, men vandtårnet havde derimod nu fået en vis interesse som ældre bygningsværk. Lad os lige ridse denne udvikling op.

Velstandsstigningen i samfundet fra sidst i 1950'erne gjorde sig også stærkt gældende i Korsør. Et synligt resultat af dette var især nyt virksomhedsbyggeri flere steder i byen, således også på Lilleø, ja direkte oppe selve banken, d.v.s. indenfor de gamle volde.

Det var ikke lokale firmaer, der slog sig ned her, men udefrakommende, nemlig lædervarefabrikken C. Hjort & Co. A/S ("Cavalet") og Basta Låsefabrik, som begge lå på Amager, men som havde udvidelsesbehov og brug for mere arbejdskraft, især kvinder, og begge dele, plads og arbejdere, kunne fås i provinsen.

Lædervarefabrikken, som især pro-

ducerede kufferter og tasker, købte grund på Lilleøbanken i 1964 og fik til en begyndelse 5.000 m² etageareal, senere udvidet til 8.000 m². Basta, hvis speciale var cykellåse, bredte sig samtidig på en 11.000 m² stor grund.

De to fabrikker indrettede sig i et firkantet bælte omkring vandtårnet i tidstypiske, aflange bygninger af beton, beklædt med gule mursten og forsynet med store vinduespartier, afsluttet foroven af flade tage. Begge fabrikker påbegyndte produktionen i løbet af 1965.

Tilkørselsvejen var den passage fra østsiden af, som svenskerne havde anlagt sidst i 1650'erne! Den fik nu navn af Lilleøbakken.

Nogen form for hensyntagen til områdets fæstningsmæssige historie eller bankens naturmæssige værdier var der overhovedet ikke tale om. For byen var det afgørende, at der kom nye arbejdspladser, og de trivedes udmærket i flere år⁴³.

Lædervarefabrikken fraflyttede Korsør i 1991, og noget senere lukkede Basta for produktionen⁴⁴.

Bygningerne blev herefter udnyttet til andre formål, men har nu ligget ubenyttet hen i en del år, ofre for hærværk og omfattende ildspåsættelse, som tilfældet senest var den 10. januar 2008⁴⁵.

Vandtårnet som mødelokaler – og som vartegn?

Da de to fabrikkers direktører midt i 1970'erne investerede penge i vandtårnet ved at indrette det til mødelokaler og opholdsrum for overnattende gæster, var det en historie,

som ikke bare vakte positiv opmærksomhed i byen, men også gik landet rundt⁴⁶.

Der er næppe nogen tvivl om, at denne bevarende indsats i 1976 er hovedårsag til, at tårnet heldigvis stadig står der, selv om vandtårne af denne alder mange andre steder i landet måtte lade livet, således som det var tilfældet med et ganske lignende vandtårn i Sorø, som blev revet ned i 1976.

I 1991 blev Korsørs røde vandtårn overladt til sig selv ved Hjort-fabrikens ophør i Korsør. Det er altid det værste, der kan ske for en ældre bygning, og tårnet har da også lidt skade under de mange års ubenyttethed og i perioder også ubeskyttethed, men holder altså trods alt stand - endnu.

Lilleøgårdens fremtid

På den anden side kan man glæde sig over, at Lilleøgårds hovedbygning, som kommunen har afhændet igen, og som bevaringsforeningen i Korsør i 1998-99 forgæves søgte at få fredet, i de sidste par år er blevet sat i stand på privat initiativ til boliger. Det er sket på en nogenlunde nænsom måde både i det ydre og det indre; der er lagt nyt tag af sorte tegl, hvad bygningen lige akkurat kan tåle, men de originale vinduer er desværre udskiftet med termovinduer.

Også sidebygningen i bindingsværk er bevaret i hæderlig stand, her fortsat med rødt tegltag. Den var oprindeligt en udlænge til avlsdrift, men har i de sidste mange år tjent til boligformål.

Disse bygninger vil derfor fremover kunne udgøre et synligt minde om Kruuses særlige indsats på Lilleø. Dog vil det til stadighed være nødvendigt at følge behandlingen af bygningerne og deres omgivelser opmærksomt både nu og i årene, der kommer.

De aktuelle planer for området puster således de gamle bygninger i nakken på en ubehagelig måde, og selv om planerne måske går i sig selv igen, vil nye planer kunne dukke op på et senere tidspunkt og måske antaste Kruuses gamle domicil.

Fæstningens fysiske deroute

Men tilbage til spørgsmålet om øens gamle befæstning og dens skæbne, som er denne artikels hovedanliggende. På baggrund af den samlede viden, vi har nu om ø-lokalitetens udviklingshistorie, er det muligt at pege på de bestemte faktorer, som på skift har haft så ødelæggende en virkning på det militære anlæg gennem de sidste to hundrede år, men det er også værd at notere sig, at der i løbet af 1900-tallet fremkom en mere eller mindre velartikuleret kritik af processen.

Som måske den første, der var klar over konsekvenserne af udviklingen på Lilleø for de militærhistoriske værdier, der var dér, pegede pastor Winther, som i 1897 var blevet sognepræst i Taarnborg pastorat, i 1926 på følgende:

"I Strandkanten paa Lilleøs Nordside har der til den nyeste Tid ligget Rester af en aaben lille Skanse, som da den findes ansat paa et Kort fra Slutningen af 18. Aarh., i hvert fald er ældre end Englænderkrigen 1807-

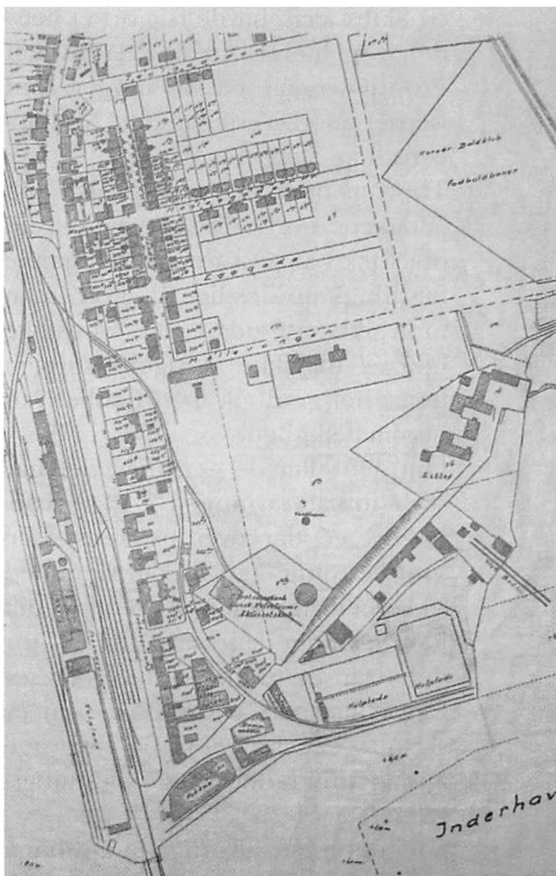
14. Mulig har en lignende Skanse ligget paa Sydkysten af Lilleø.⁴⁷

Denne udtalelse drejede sig udelukkende om udenomsværkerne, som de rigtignok kan genkendes på gamle kort, og af hvilke skansen på forstranden mod nord vel allerede senest 1818 er blevet stærkt molesteret på grund af den ny dæmning over til Lammehaven (se gengivelserne af kort fra 1808 på s. 30 og 31 og fra 1818 på s. 33 i del 1), men hvordan med banken, hvor selve fæstningsværket lå?

På dette væsentlige punkt har Winther ligeledes udtalt sig. Han har nemlig fremført det fornuftige synspunkt, at "dets (fæstningsværkets, forf.) Linjer er udjævnet ved Opdyrkningen"⁴⁸.

Allerede på kortet fra 1818 er aftegnet matrikelmæssige forandringer, som kun kan være betinget af ønsker om en landbrugsmæssig drift på det da kun ti år gamle fæstningsareal, og det står klart, at inddæmningen i 1840'erne skulle bane vejen for en mere intensiv landbrugsmæssig udnyttelse af bl.a. Lilleøbanken, hvad der måtte afstedkomme visse ændringer af anlægget. Dog har den igangsatte landbrugsdrift måske kun været til skade for det indre af fæstningsværket.

Nej, hvad der har gjort meget større skade på anlægget, end pløjning o.s.v. kunne forvolde, det er faktisk det forhold, hvad Winther åbenbart overser, at Lilleøbanken i høj grad i sig selv var en forudsætning for inddæmningsprojektets gennemførelse, for her havde man de jordmasser, som man havde behov for



Udsnit af kort over Korsør, udarbejdet i 1930 for Korsør Havne- & Stadsingeniørkontor. Kortet belyser situationen på Lilleø på dette tidspunkt på en meget god måde.

til at fylde det lavvandede terræn ud med! Det er et aspekt, som ikke er blevet nævnt eller erkendt direkte før i lokalhistorien, men følgende udsagn fortæller os sagens rette sammenhæng:

"Den omfattende Afgravning af Lilleø Bankens nordøstre Hjørne, som var foretaget for at skaffe Fyldmateriale til Anlæg af Dæmningen mellem Lilleø og Maglø, snart til Udfyldning i Noret af et Par stensatte Arealer, der anvendtes til Urtehave

og Skibsværft, havde frigjort et betydeligt planeret Areal, paa hvilket Proprietærgaarden var bygget, lunt værnet mod Vestenvinden af Bankens høje Skrænter.”⁴⁹

Thorsen taler her udtrykkeligt om ”Bankens nordøstre Hjørne”, hvad der for os at se svarer til den gamle fæstnings nordøstlige bastion, men mon ikke desuden det sydøstlige hjørne, for ikke at sige bastionen her, i høj grad gik med i købet ved samme lejlighed?

Om den eller de personer, der har stået for afgravningen i 1840’erne, har været klar over bankens rolle som fæstning, kan vi ikke vide med sikkerhed, men som ejere af stedet har de haft gode forudsætninger for det. Uanset hvad, er det godsejer Ree eller snarere Oxholm, som er skyld i det første rigtig alvorlige anslag imod det gamle fæstningsværk.

Som det næste alvorlige indgreb må man betragte Kruuses nye bebyggelse m.m. på Lilleø sidst i 1850’erne, således som Thorsen, der karakteriserer stedet som en proprietærgård, noget tåget udlægger det, idet man for at skaffe plads til gården eller rettere nogle af dens aktiviteter såsom skibsværftet måtte grave mere jord væk fra banken.

Jørgen Kruuse er heller ikke den, der senere holder sig tilbage. Da han fik mulighed for at få en sydlig vej ud til sin gård, gik det ud over bankens sydlige side, som blev gravet af til fordel for vejen, så der i stedet opstod en skrænt, som blev beklædt med kratbevoksning⁵⁰, sådan som det for så vidt stadig kan ses, men

den nuværende skrænt er en følge af de nye forandringer i det andet årti af 1900-tallet, da inderhavnen skulle anlægges.

Her taler Winther med rette om ”Afgravning af Banken” som årsag til idyllens forsvinden⁵¹, og det tør nok siges, at udviklingen for hen over området, jævnfør det tidligere afsnit om havnebyggeriet i 1912. Voldsomheden af den ny afgravning er bevidnet på forskellig vis, bl.a. gennem fotos fra samtiden, og vores flittigt citerede H. B. Thorsen, som sandsynligvis personligt har fulgt udviklingen tæt på, beklagede den da også meget:

”Og hurtigt begyndte det Arbejde, som for Korsør var en bydende Nødvendighed, men som for alle os maatte betragtes som en landskabelig Vandalisme. Store Partier af den dejlige Banke blev afgravet, dels for at fyldes ud over Taarnborg Strandenge, der derved omskabtes til Byggeareal, der hurtigt blev taget i Brug, og dels for i og over ”Hans Vedels Hul” at fyldes ud i Noret for derved at skabe Kaj- og Havneplads for en tiltrængt Udvidelse af Havnen med en Inderhavn.”

Dette var noget nær dødsstødet for Lilleøbanken, og Thorsen var endog så pessimistisk, at han her sidst i 1940’erne mente, at ”sandsynligvis (vil) Resten af den gamle Banke ogsaa forsvinde i Norets Vande og fylde Krogen langs Dæmningen mellem Lilleø og Magleø”⁵².

Så galt gik det ikke, men alligevel... man må nok sige, at den gamle Lilleøbanke er blevet hårdt angrebet fra alle sider siden 1840’erne, altså også

fra nord med mindre industri fra 1930'erne og frem, hvad vi af tidsnød ikke vil omtale nærmere her.

Men ikke nok med, at der er blevet hugget en hæl og klippet en tå, der er minsandten også taget mærkbart af toppen! Det kan simpelthen aflæses af højdekurverne for 100 år siden og nu. Dengang målte banken 12 m i højden, nu er den kun 10,5-11 m høj! Dette kan ikke forklares alene med de fysiske indgreb på plateauet fra vandtårnet i 1891 til fabriksbygningerne i 1960'erne, og med almindelig erosion, men skyldes også yderligere fjernelse af jord til opfyld i Noret.

Da Bastafabrikken blev bygget midt i 1960'erne blev der gravet en hel del jord af terrænet, som så blev brugt til at opfylde en losseplads ved Farsvandsvæsenets arealer på Lilleø⁵³.

Den sidste rest fredet

Tilbage er blot et rimeligt velbevaret stykke mod nord og nordvest af "en stejl, afrettet skråning med knækkede forløb, der udgør rester af fæstningsvoldens yderside. Knækkene af forløbet danner omridset af en bastion". Dette er beskrivelsen iflg. Kulturarvsstyrelsens fortidsmindekonto, som den 13. september 2006 foretog en undersøgelse på stedet. Man mente endvidere at kunne fastslå, at "det drejer sig om rester efter den tidlige skanse, der blev anlagt i forbindelse med sven-skekrigene i midten af 1600-tallet". Denne konstatering resulterede derpå i en tinglysning af stedet som fortidsminde i henhold til museumslovens § 29e. Det fredede område er

opført som nr. 84 i sognebeskrivelsen for Korsør sogn.

Ved samme lejlighed fremførte fortidsmindekontoen den opfattelse, at det yngre skanseanlæg fra 1808 var anlagt på plateauet indenfor det svenske forsvarsværk, og at det var "helt forsvundet", en meget trist antagelse, som denne fremstilling af Lilleø's udvikling dog kun synes at bekræfte⁵⁴.

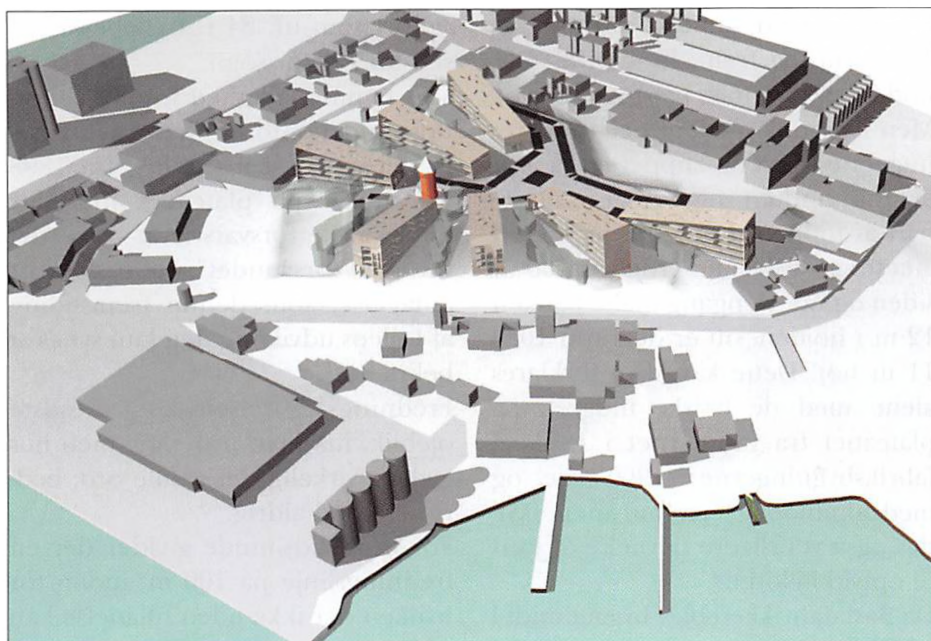
Fredningsafgørelsen kom i sidste øjeblik, må man nok sige, men her gælder virkelig det gamle ord: bedre sent end aldrig.

For et fortidsminde gælder der en fredningslinje på 100 m, inden for hvilken der ikke uden tilladelse kan opføres permanente bygninger el. lgn., men selv efter Lilleø's sidste bastion er der mere eller mindre bud!

Situationen her og nu

I dag ligger Lilleøbanken hen som en hærgnet plet med diverse bygninger i forfald og vildt voksende gevækster. Området ligefrem skrigger på en forandring, men den skulle gerne være til det bedre og ikke til det endnu værre.

I mange år var Lilleø-området udlagt som erhvervsområde i den kommunale planlægning⁵⁵, for der var jo industri i forvejen både foroven og langs med, men da det viste sig at være vanskelig at trække ny industri til området, ikke mindst den gamle banke, lagde Korsør kommune kursen om i 2006 og foreslog, at "Lilleøbakken", som det centrale sted i området nu blev kaldt, i stedet blev udlagt til boligområde, hvad



Billedet viser den bebyggelse, som det er planerne skal opføres oven på Lilleøbanken. Illustration fra Slagelse kommunes lokalplan nr. 1004.

der skyldtes, at et privat byggefirma samme år havde udarbejdet et projekt til bebyggelse af Lilleøbanken. Sagen blev overtaget af den ny Slagelse kommune pr. 1. januar 2007, og i marts samme år fremlagde kommunen et forslag til lokalplan for "Lilleøbakken Korsør By". Efter den obligatoriske høringsrunde vedtog byrådet lokalplanen i oktober 2007.

Boliger på banken er altså nu sagen, og dette formål skal opfyldes på ret bombastisk vis, ved at der bliver opført flere såkaldte "boligstænger", d.v.s. boligblokke, som skal ligge som stråler ud fra midten af bankens plateau med ydergavle så høje som vandtårnet, d.v.s. omkring de 24 m.

På den måde vil man kunne skaffe

sig af med de ødelagte fabriksbygninger, hvorimod vandtårnet skal bevares og fortsat være et vartegn for området, hvad der lyder meget godt – på papiret.

Spørgsmålet er nemlig, dels om ikke det bastante boligbyggeri vil knuse det sidste præg af Lilleøbanken som et spændende fortidsminde og et skønt natursted, og dels om ikke vandtårnet vil drukne imellem de omkransende, højtragende boligblokke.

End ikke den i loven fastsatte fredningsgrænse for den registrerede fæstningsrest ønsker bygherren og kommunen på forhånd at respektere, hvad man for så vidt kan forstå, idet der ellers ikke vil være ret meget byggefelt tilbage!

Bevaringsforeningen, som allerede



Boligblokkene, som de vil tårne sig op på Lilleøbanken iflg. udspillet i lokalplan nr. 1004. Berigende eller skræmmende?

i 2004 gjorde opmærksom på Lilleøts værdier, og som i høringsfasen fremsendte kritiske kommentarer til lokalplanforslaget, har følgelig i december 2007 indanket den endelige lokalplanvedtagelse til Naturklagenævnet, der er sidste instans i den slags sager. Sidst i oktober 2008 faldt afgørelsen, desværre ikke til klagerens fordel! Samtidig er der dog som bekendt opstået en samfundsmæssig økonomisk krise, som kan komme bevaringsbestræbelserne til hjælp. Den kan måske mere end juraen bevirke byggeplanernes endeligt – det er næsten at håbe!

En ting er sikker: Gennemføres planerne som tilsigtet, vil Lilleøbankens kulturhistoriske værdier blive yderligere ødelagt og skæmmet mange år frem i tiden. Kan det være meningen, når vi i dag ved bedre besked med lokalitetens betydning, end vore forgængere gjorde det?

Efterskrift

Efter udarbejdelsen af del 1 er vi blevet opmærksomme på en relevant artikel i Krigshistorisk Tidsskrift, 43. årg., nr. 3, november 2007, s. 13-22: "Raketkorpset 1810-1838" af Knud Rasmussen, som bl.a. omtaler Schumachers skanseanlæg og raketforsøg på Lilleø, men fejlagtigt lader forstå, at alle skanser her er bevarede og fredede i dag (s. 15) - gid det var så vel! I øvrigt henvises her til en tidligere artikel om raketkorpset af Jens Johansen i tidsskriftets nr. 3 i 1975.

Ang. fortifikatoriske termer henvises til oversigt i artikel af Ole L. Frantzen i Krigshistorisk Tidsskrift, særnummer, 43. årg., juni 2007, s. 14-15.

Lokalhistorisk Arkiv for Korsør og Omegn takkes for god hjælp i for-

bindelse med udarbejdelsen af del 2, ligesom lokalhistoriker Kurt Rehder, Frølunde, takkes for gode råd og vink ang. Tårnborgh.

Angående illustrationer: Alle billeder er venligst stillet til rådighed af Lokalhistorisk Arkiv for Korsør og omegn.

Noter

- 1 Nøjere undersøgelser er dog stærkt hæmmede af, at arkivet for Tårnborgh Gods kun er bevaret i ringe omfang. På Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm finder der sig således kun ganske få protokoller og løse dokumenter vedr. perioden fra sidst i 1700-årene til sidst i 1800-årene.
- 2 Oxholm overtog formelt Dyrehovedgård i henhold til skøde af juni 1842. Se Realregister til Skøde- og Panteprotokoller for Tårnborgh sogn, folio 12, Korsør Byfoged, Landsarkivet for Sjælland etc. I lokallitteraturen angives både årstallet 1845 og 1846 som året, hvor navneskiftet fandt sted. Det helt præcise tidspunkt er den 29. oktober 1846, da kongen, Chr. D. VIII, "allernaadigst" gav bevilling dertil, hvad postmesteren, Korsørs borgmester og amtsstuen fik underretning om af Tårnborghs forvalter den 4. nov. s.å. Se under indførsler for 1846 i den upaginerede Korrespondanceprotokol 1842-49 i Tårnborgh Godsarkiv, Landsarkivet for Sjælland etc.
- 3 Vedr. inddæmningerne se Winther 1925, s. 26 (1982); Winther 1926, s. 324; Gennem Korsør, s. 138; Grønsdal, kort øv. på s. 16; JKH/OT 2006, s. 68.
- 4 Se Jørgen Nielsen: Korsør på tværs 4, Korsør 2006, s. 59-61.
- 5 Se Jørgen Nielsen: Korsør på tværs 3, Korsør 2002, bagsiden; Jette Kjærulff Helleesen og Ole Tuxen: Strøm. Korsør elforsynings 100 års jubilæum 2004, Korsør 2004 (herefter JKH/OT 2004), s. 9; Grønsdal, s. 25.- Winther kalder noget misvisende møllen for en "Vandmølle" (se Winther 1925, s. 26 (1982)).
- 6 Se Winther 1926, s. 324.
- 7 Erklæring af 16. juni 1848, tinglyst den 26. november 1849, se Skøde- og Panteprotokol for Korsør Birk 1849-1854, folio 9-10, Korsør Byfoged, Landsarkivet for Sjælland etc.
- 8 Se f.eks. la Cour 1926, s. 328 f. og især kortet på s. 329; jfr. "Korsør Havn og Søfarts Historie 1790-1839", Korsør 1984 (herefter "Korsør Havn..."), s. 23 f., og Grønsdal, s. 16.
- 9 Se Winther 1926, s. 332.
- 10 Se Winther 1926, s. 324, 332; Gennem Korsør 1425-1975, s. 41. Jfr. Carsten Egø Nielsens jernbanehistoriske artikel i nærværende årbog.
- 11 Se Winther 1926, s. 335; JH/OT 2006, s. 101.
- 12 Se H. B. Thorsen, artikel i Korsør Avis 22/1 1949. Artiklen var den første af i alt tre i nævnte avis. De to følgende bragtes hhv. den 29. januar og 5. februar 1949 (herefter forkortet Thorsen og pågældende dato). Thorsen havde nedfældet sine erindringer i januar 1946. Kopi af det maskinskrivne manuskript findes på Lokalhistorisk Arkiv for Korsør og Omegn. Han døde den 21. august 1949. Mere om Thorsen i afs. om "Lilleøys paradisiske lyksaligheder".
- 13 Se Winther, s. 330, 360; JH/OT 2006, s. 78.

- 14 Se Winther, s. 330; Alfred Olsen: "En Korsør drengs Eventyr", art. i: Korsør Avis den 24. december 1949 (herefter Alfred Olsen), s. 4; JH/OT 2006, s. 78, 101.
- 15 Se Realregister til Skøde- og Pantepro- tokoller for Tårnborgh sogn ca. 1848-69, folio 139, Korsør Byfoged; Udskrift af matriklen 1844-1872 for Tårnborgh Sogn, indførslen for Dyrehovedgaard, Korsør Byfoged, begge dele Landsarkivet for Sjælland etc.
- 16 Winther 1926, se s. 335.
- 17 Ang. muligheden for sikker datering gælder det desværre, at brandtaksationspro- tokollen for den pågældende periodes ikke findes bevaret, idet mindste ikke på Landsarkivet. Angående hovedbygningens arkitektur kunne det være fristende at kæde arkitekten J. D. Herholdts navn sammen med stedet, idet denne få år forinden havde givet tegning til "Hotel Storebælt", som virkelig er udtryk for ny-renæssancen med sine svungne gavle etc., men det er ikke bevisbart.
- 18 Se Winther 1926, s. 335 f.
- 19 Gengivet hos Grønsdal, s. 19.
- 20 Se anf. værk, s. 327, 336.
- 21 Se "Korsør Havn...", s. 50 f. og skibsfor- tegnelsen bagi; Grønsdal, s. 17, 29; JH/ OT 2006, s. 78.
- 22 Thorsen 22/1 1949.
- 23 Se Winther 1926, s. 382.
- 24 Iflg. Winther 1926, s. 336. Lilleøstør- relse opgjordes på 1818-kortet til 15 tdr. land, men var officielt på ca. 13 tdr. land senere i 1800-tallet, jfr. de anførte oplys- ninger og dokument af 14. dec. 1866, original i Tårnborgh Godsarkiv, LA.
- 25 Se Thorsens levende beretning 22/1 1949 i Korsør Avis.
- 26 Se Thorsen 5/2 1949; Winther 1925, s. 27 (1982).
- 27 Winther 1926, s. 336.
- 28 Thorsen 5/2 1949.
- 29 Alfred Olsen, s. 4.
- 30 Se W 1926, s. 335, 359; "Korsør Havn...", s. 30 f.; JKH/OT 2006, s. 101, 134.
- 31 Se Winther 1926, s. 381; Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen: Vand. Korsør kommunale vandforsynings 100 års jubi- læum 1992, Korsør 1992 (herefter JKH/ OT 1992), s. 26 f., 70.
- 32 Se Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen: Et sikkert Ly, Korsør Havn 1797-1997, Korsør 1997 (herefter JKH/OT 1997), s. 70 (billedtekst).
- 33 Se JKH/OT 1997, s. 68 (billedtekst); JKH/OT 1992, s. 34 f.; JKH/OT 2006, s. 129.
- 34 Se JKH/OT 2004.
- 35 Winther 1926, s. 361.
- 36 Hele dette forløb er beskrevet udførligt i JKH/OT 1997, s. 67-71, jfr. "Korsør Havn...", s. 35; JKH/OT 2006, s. 128, 134).
- 37 Som n. 2 i del 1.
- 38 Se W 1926, s. 361; Danmarks Amter, bd. IV, 1929 (genoptryk Korsør 1982, s. 21); "Korsør Havn ...", s. 65 f.; Grønsdal, s. 29; jfr. JKH/OT 2006, s. 128 f.
- 39 JKH/OT 2006, s. 102.
- 40 Se JKH/OT 2006, s. 103.
- 41 Kopi af sagen beror i Lokalhistorisk Arkiv for Korsør og Omegn.

- 42 Jørgen Nielsen 2002, bagsiden.
- 43 Se især Gennem Korsør 1425-1975, s. 135 f.; jfr. JKH/OT 2006, s. 170; Grønsdal, s. 33. Redaktionen af Gennem Korsør kalder anlæggene for "smukt fabriksbyggeri" i billedtekst på s. 136.
- 44 Se JKH/OT 2006, s. 171.
- 45 Se Sjællandske d. 11. og 12. januar 2008.
- 46 Se artikler i Sjællands Tidende 25/5 1976 og i Billedbladet engang i 1976 (i lokalkivet findes et udateret udklip).
- 47 Winther 1926, s. 326
- 48 Winther 1926, s. 324.
- 49 Thorsen 22/1 1949.
- 50 Se Winther 1926, s. 335 f.; Thorsen 22/1 1949. Vejen må være anlagt før 1877, hvis den skyldes Jørgen Kruuse, hvad alle hævder, men det harmonerer ikke med, hvis den som anført af Winther først kom til efter opfyldningen af vigen i 1883!?
- 51 Winther 1926, s. 361.
- 52 Thorsen 5/2 1949.
- 53 Meddelt af Karl Wettendorf, Korsør, november 2008.
- 54 Se skrivelse fra KUAS til Slagelse kommune af 26. september 2006 og www.dkconline.dk
- 55 Se Kommuneplan 1993-2004, Korsør kommune 1993, og Kommuneplan 2005-2010, Korsør kommune 2005

Samlet kilde- og litteraturfortegnelse

Utrykte kilder:

Brandtaksationsprotokol for Vester Flakkebjerg Herred for 1856-74, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm

Brandforsikringsprotokol for del af Vester Flakkebjerg Herred 1823-57, Taarnborg, do.

Skøde- og Panteprotokoller for Korsør Birk 1843-1849 og 1849-54, Korsør Byfoged, do.

Realregister til skøde- og panteprotokoller for Tårnberg sogn, ca. 1848-1869, Korsør Byfoged, do.

Udskrift af matriklen 1844-1872 for Tårnberg Sogn, indførslen for Dyrehovedgaard, Korsør Byfoged, do.

Arkivalier i Tårnberg Godsarkiv, do.

"Plan over Lilleøbygningerne", Stadsingeniørens kontor maj 1952, kopi i Lokalhistorisk Arkiv for Korsør og Omegn

Skrivelse fra Kulturarvsstyrelsen til Slagelse kommune af 26. september 2006, Slagelse kommune

Skrivelse fra Naturklagenævnet af 28. oktober 2008 til Bevaringsforeningen for Korsør og Omegn

Trykte kilder:

Borg, Kirsten: Korsør Fæstning, Korsør 1994 (heri gengivelse af brevet fra 1820 v/Beichmann i Det kgl. Ingeniørkorps arkiv i Rigsarkivet)

la Cour, L. F.: "Bidrag til en Skildring af Korsør og Omegn i Midten af det 18de Aarhundrede", art. i: Aarvog for Historisk Samfund for Sorø Amt 1917 (heri gengivelse af dele af magistratsindberetningen af 3. marts 1744)

Kommuneplan 1993-2004, Korsør kommune 1993

Kommuneplan 2005-2010, Korsør kommune 2005

Tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2005-2010, Korsør kommune 2006

Lokalplan nr. 1004: "Boligbebyggelse på Lillebakken Korsør by", vedtaget d. 8. oktober 2007 af Slagelse Byråd, Slagelse kommune 2007

Aviser:

Sjællands Tidende d. 25. maj 1976 og 15. april 2004; Sjællandske d. 20. marts, 16. maj, 1. juni og 13. september 2007 samt d. 11. og 12. januar 2008

Opslagsværker:

www.dkconline.dk

Danmarks Amter, bd. IV, Kbh. 1929

Trap Danmark, Sorø amt, Kbh. 1954

Erindringer:

Olsen, Alfred: "En Korsørdrengs Eventyr", art. i: Korsør Avis 24. december 1949

Thorsen, H. B.: "Det idylliske Lilleø" og andre artikler i Korsør Avis hhv. den 22. og 29. januar samt 5. februar 1949

Informanter:

Karl Wettendorf, Korsør

Litteratur:

Andersen, Einar: Heinrich Christian Schumacher, Kbh. 1975

Borg, Kirsten: Perioden ca. 1700-1850, afsnit i "Gennem Korsør 1425-1975", Korsør 1975

Borg, Kirsten: Korsør Fæstning, Korsør 1994
la Cour, L. F.: Korsør. Bidrag til Egnens, Byens og Havnens Historie, Korsør 1926

Ebbesen, M. A.: Begivenheder i Sorø Amt under Krigen med Englænderne 1807-14, art. i: Aarbog for Historisk Samfund for Sorø Amt 1941

Friis, F. R.: Bidrag til Korsør Bys Historie, Slagelse 1875

Grønsdal, Torben: Korsør – kort fortalt, Korsør 1993

Hansen, Flemming og Luckow, Ulrik: Korsør og Flåden, Korsør 2005

Hellesen, Jette Kjærulff og Tuxen, Ole: Vand. Korsør kommunale vandforsynings 100 års jubilæum 1992, Korsør 1992

Hellesen, Jette Kjærulff og Tuxen, Ole: Et sikkert Ly. Korsør Havn 1797-1997, Korsør 1997

Hellesen, Jette Kjærulff og Tuxen, Ole: Strøm. Korsør elforsynings 100 års jubilæum 2004, Korsør 2004

Hellesen, Jette Kjærulff og Tuxen, Ole: Korsør i 15.000 år, Korsør 2006

Holstein-Holsteinborg, Ulrich: Korsør Slot og Fæstning (1150-1950), art. i: Historisk Samfund for Sorø Amts Årbog 1991

Korsør-roeren, jubilæumsnummer juni 1970

Lauring, Palle: Tiden frem til 1700-tallet, afsnit i "Gennem Korsør 1425-1975", Korsør 1975

Museumsforeningen i Korsør (udg.): Korsør Havn og Søfarts Historie 1790-1939, Korsør u. år (men 1984)

Nielsen, Jørgen: Korsør på tværs 3, Korsør 2002

Nielsen, Jørgen: Korsør på tværs 4, Korsør 2006

Thorborg, Jørgen: Korsør i krigen mod England, Korsør u.å., men 1977

Wandel, C. F.: Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807-14, Kbh. 1915

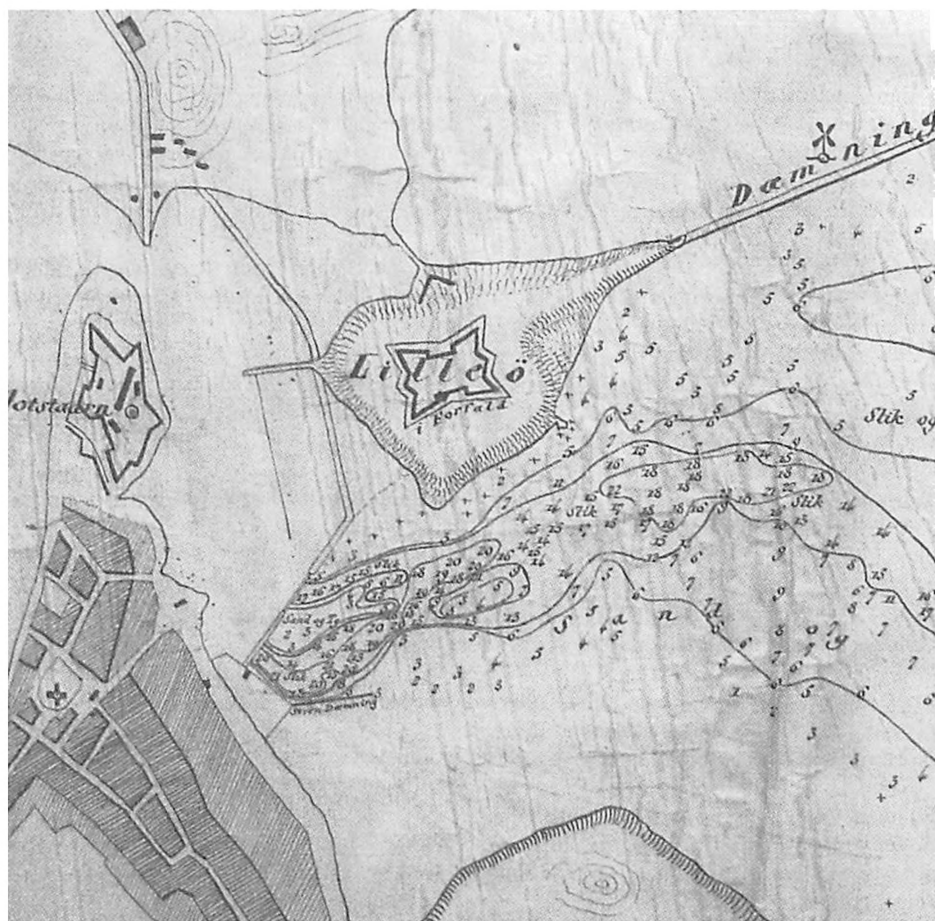
Winther, Torkild: Bidrag til Taarnborg Sogns Historie, Korsør 1925

Winther, Torkild: Den nye Tid, afsnit i la Cour: Korsør..., Korsør 1926

Forfatterne

Cyrit Kaaber har i mange år beskæftiget sig med lokalhistorie i Korsør og undervist i emnet. Formand for Korsør Bevaringsforening og medlem af bestyrelsen for Korsør By- og Overfartsmuseum. Adr.: Stationsvej 49, Forlev, 4241 Vemmelev.

Helge Torm er uddannet historiker fra KU 1975. Museumsleder i Sorø 1978-2001. Udarbejdet talrige lokalhistoriske og andre historiske værker. Adr.: Munkevænget 2, II t.h., 4180 Sorø.



Endnu så sent som i 1854 var skanseanlægget på Lilleø bevaret så meget, så det kunne markeres på denne måde på kaptajnløjtnant Sommers kort fra samme år. Dog har tegneren bemærket, at anlægget var "i Forfald"!

Jernbaner i den nye Slagelse kommune, del 1



Af Carsten Egø Nielsen

Indledning

Baggrunden for denne artikel er en foredragsrække arrangeret i efteråret 2008 af de lokalhistoriske arkiver i Slagelse kommune i regi af Folkeuniversitet og med Historisk Samfund for Sorø amt som medindbyder. Forfatteren tilbød at holde et foredrag om jernbanerne i Slagelse kommune, og emnet var bevidst valgt i et forsøg på at finde et emne, der omfatter alle de tidligere kommuner, der med kommunalreformen 1. januar 2007 blev til den nye større Slagelse kommune. Og her var jernbanerne et passende emne, idet der er/har været jernbaner både i den tidligere Hashøj, Korsør, Skælskør og Slagelse kommune.

Denne artikel er således en uddybning og et supplement til foredraget, der blev afholdt ultimo oktober 2008. Artiklen kunne ikke være skrevet uden en udstrakt service fra de lokalhistoriske arkiver i Gørlev, Hashøj, Korsør, Skælskør og Slagelse, specielt omkring fremskaffelse af illustrationer. Derfor en stor tak til disse arkiver og det hjælpsomme personale.

Temaet "Jernbaner" optager mange mennesker. Det betyder også, at der findes rigtig meget litteratur om emnet, både i form af deciderede bøger og i mange tidsskrifter. En søgning på "Google" giver mange hits til både private personers hjemmesider og forskellige jernbane-klubber/foreningers hjemmesider. Selv om mængden af trykt materiale således er stor, må det også nævnes, at mange fremstillinger/artikler ser ud til, enten at have benyttet samme primære kildemateriale eller til at have benyttet hinanden som kilde – ofte uden, at det er anført med et uddybet noteapparat, men alene nævnt i en litteraturliste. En af undtagelserne er det store jubilæumsværk i anledning af 150 års jubilæet for åbningen af den første jernbane i kongeriget i 1847¹. Her er et omfattende noteapparat, og værket står derfor som godt dokumenteret med anvendelse af meget primært kildemateriale. Der er imidlertid ikke tvivl om, at en masse af de øvrige bøger/artikler om emnet også har benyttet primært kildemateriale, men desværre er det ikke dokumenteret hvilket materiale, der er tale om hvornår. Det giver nogle gange

flere forskellige udgaver af temaer og begivenheder.

Som et eksempel kan nævnes en tidskriftartikel, der bruger en del plads på at undre sig over, hvorfor der i den første køreplan mellem Roskilde og Korsør i køreplanen alene er anført afgangstider og ikke ankomsttider. Forfatteren opstiller en tese om, at man sikkert ikke har ønsket at anføre ankomsttider for at undgå vrøvl med passagerne, hvis tidspunktet ikke holdt, hvilket der på grund af togmateriellets beskaffenhed og personalets lille erfaring med togdrift var stor sandsynlig for. Imidlertid er der i omtalte jubilæumsværk aftrykt en køreplan gældende fra banens første dag med ordinær drift – og på denne køreplan er anført såvel afgangs- som ankomsttider.

En udfordring er også illustrationsmaterialet, hvor den nye teknologi kan give problemer i forhold til oprindelse ("proveniensen"). I mange af de anvendte værker er der næsten altid anført oprindelse af billeder og illustrationer. Arbejder man derimod med oplysninger/informationer på diverse hjemmesider, kan de samme billeder/illustrationer nemt være her, helt uden nogen form for angivelse af oprindelse. Det giver mulighed for, at nogle af de anvendte illustrationer i denne artikel kan have en anden oprindelig proveniens end angivet. Forfatteren skal understrege, at det på ingen måde er bevidst, men en konsekvens af teknologiens muligheder for at kopiere/scanne m.v., hvilket kan

give problemer omkring fastlæggelsen af proveniensen. Illustrationer uden kildeangivelse er fra forskellige hjemmesider uden nærmere angivelse af proveniens.

Korsør-banen

De tidligere planer om en bane Roskilde-Korsør

Allerede inden banen København-Roskilde blev bygget, nemlig i 1844, havde Industriforeningen i København fået koncession på en bane videre fra Roskilde til Korsør. Man var klar over, at en bane fra København alene til Roskilde ville have svært ved at klare sig, hvis der ikke hurtigt kom en anden endestation, der i forhold til resten af landet var mere centralt placeret. Der blev gjort forskellige forsøg på at skaffe kapital til en sådan bane i Tyskland allerede i 1845 og senere i England, men uden held. Heller ikke staten ville deltage i aktietegningen – måske var staten bange for at få penge i klemme, idet aktietegningen i forbindelse med København-Roskildebanen ikke gik nær så hurtigt, som man havde forventet.

Da Roskildebanen åbnede 27. juni 1847 var der, dels indtrådt en pengekrise på det engelske marked, dels var der en truende krig i Slesvig og Holsten. Endvidere var indtjeningen fra Roskildebanen ikke så stor som forventet, primært fordi anlægsudgifterne var blevet stærkt overskredet, hvorfor man måtte tage et lån, hvis renteudgifter var så store, at overskuddet blev minimalt². I 1847/48 var der således intet udbytte, idet overskuddet måtte anvendes på anlægget, i 1849 var udbyttet 2,25

%, 1850 1,37 %, 1851 1,4 %, 1852 og 1853 1,5 % og i 1854 0,0 %³.

Det så derfor ikke lovende ud med muligheden for at skaffe kapital trods det, at der allerede i 1845 var sket et nivellement for strækningen Roskilde-Korsør. Det var Industriforeningen, der havde bestilt dette arbejde hos en række officerer. Fra Roskilde til Sorø gik forslaget ud på at give banen den placering, som den rent faktisk fik senere. Fra Sorø til Slagelse havde den i forslaget en nordligere retning end den senere fik, og ved Korsør gik forslaget ud på at placere den syd om Noret, hvilket jo heller ikke blev tilfældet⁴.

I 1847 blev der gennemført en revision af dette nivellement, der ville billiggøre en bane betydeligt. Det nye forslag blev forelagt på Sjællandske Jernbaneselskabs⁵ generalforsamling 29. november 1847, men måtte afvente en konkret beslutning, dels på grund af krigsudbruddet i 1848, dels som nævnt fordi aktionærerne i København-Roskildebanelen ikke havde fået særlig stort udbytte af deres investering, og det derfor var svært at finde investorer⁶.

Med krigen i 1848 til 1850 gik alt nybyggeri af jernbaner i stå, men allerede kort efter fredsslutningen i 1850 blev der igen indgivet en ansøgning om koncession på en bane fra Roskilde til Korsør. Finansminister grev Sponeck⁷ så perspektiverne for landet i jernbanerne og var klar over, at banerne enten måtte støt-



*Illustration 1:
Wilhelm Carl
Eppingen
von Sponeck
(1815-88).*

tes af statslige rentegarantier eller bygges af det offentlige selv.

En anden betydelig støtte til ideen om en bane til Korsør var P.G. Bang, der blev indenrigsminister i det såkaldte "Januar-ministerium" i 1852⁸.

I september 1851 blev der nedsat en kommission, der skulle undersøge hvordan, og med hvilke midler jernbanen kunne forlænges fra Roskilde til Korsør. Kommissionens arbejde resulterede i et lovforslag om, at staten ydede en rentegaranti på 4 % af den kapital, der skulle bruges til anlæggelsen – dog ikke af en kapital større end 6,5 million rigsdaler. Endvidere sikrede staten sig flere rettigheder. Loven gav Sjællandske Jernbaneselskab eneret på banen i 100 år fra 1847, men staten fik ret til at overtage aktierne til pålydende værdi efter 25 år – hvilket faktisk var det, der skete i 1880/81. Staten sikrede sig også ret til at kontrollere hvordan, kapitalen blev tilvejebragt og nogle forhold omkring bestyrelsen m.v. Og sidst men ikke mindst ret til at føre kontrol med selve banens anlæg og udførelse – noget, der senere gav store problemer⁹.

Lovforslaget gik ikke lige igennem i rigsdagen – også dengang var der diskussioner mellem sjællændere og jyder om infrastrukturen. Et folketingsmedlem udtalte således: "Faar Jylland ingen Jernbane, går det til Grunde og kan i Længden ikke være tjent med at blive styret sammen med det øvrige Land"¹⁰. Men i februar 1852 gik loven igennem, idet flertallet vurderede, at Korsør-banen var begyndelsen til at knytte landsdelene nærmere sammen.

Bygningen af banen

27. oktober 1852 blev der indgået kontrakt mellem Sjællandske Jernbaneselskab og det engelske entreprenørfirma Fox, Henderson & Co¹¹. Englænderne skulle bygge banen for 9.715.000 kr., og den skulle afleveres helt færdig inden 1. november 1854. Endvidere skulle firmaet sørge for levering af lokomotiver, vogne, telegraf samt uddybning af Korsør Havn, udvidelser på Roskilde station m.v. Banen skulle anlægges som enkeltsporet bane med normal sporvidde. Der skulle anlægges stationer i Ringsted, Sorø, Slagelse og Korsør samt en mindre station i nærheden af godset Svenstrup. Denne station fik også navnet Svenstrup, men det blev senere ændret til Borup¹².

Først i 1853 kom den engelske anlægsingeniør til Danmark, og 9. februar begyndte de indledende arbejder. Den danske stat havde udpeget bl.a. major af ingeniør-korpset Frederik Dreyer¹³ til teknisk tilsynsførende. Det viste sig meget

hurtigt, at Dreyer og den engelske anlægsingeniør overhovedet ikke kunne sammen¹⁴. Viggo Rothe, der i august 1855 blev direktør for Sjællandske Jernbaneselskab, skriver således i sine erindringer: "Disse vanskeligheder hidrørte væsentligt fra det uheldige forhold imellem entreprenørens overingeniør og den kontrollerende ingeniør, som meget snart udviklede sig således, at et fredeligt samarbejde næsten blev umuligt"¹⁵.



Illustration 2: Viggo Rothe (1814-1891). I 1848 blev Rothe teknisk direktør i Sjællandske Jernbaneselskab og i 1856 administrerende direktør¹⁶.

Årsagerne til det dårlige samarbejde var flere. For det første var kontrakten på nogle områder udformet temmelig uklart, hvilket kunne give anledninger til kontroverser om indhold og fortolkninger¹⁷. For det andet var de to som personer meget

forskellige. Den engelske ingeniør var en velmenende og hæderlig mand, men med en lidt svag karakter. Dreyer var officer af den gamle skole, der helst talte i bydeform. Han havde desuden store vanskeligheder med det engelske sprog, så han helst undgik mundtlige forhandlinger¹⁸.

Udover det uheldige forhold mellem ingeniørerne blev vinteren 1852/53 meget hård hvilket betød, at arbejdet i marken først kunne genoptages midt i april. Desuden udbrød der en koleraepidemi, så samlet set var der årsager nok, der bevirkede forsinkelser i arbejdet.

Arbejdet kom i gang forskellige steder på strækningen i forsommeren 1853. Strækningen var inddelt i fire afdelinger med hver sin ingeniør. Bortset fra Sorø-området var der tale om engelske ingeniører. I hver sektion var der til opretholdelse af ro og orden ansat en politifuldmægtig og to politibetjente¹⁹.

Arbejdet blev udliciteret til to-tre underleverandører pr. strækning, og det var som regel dem, der antog arbejdskraften, som ofte var arbejdere og husmænd fra lokalområdet til jordarbejdet. Mange af dem kom og gik, som det passede dem. Man brugte ikke dengang at antage folk for længere tid af gangen, og samtidig havde man en "fjerdedelsinddeling" af dagen, der betød, at man kunne arbejde 3 timer et sted, 3 timer et andet sted osv. Det betød, at hvis en arbejder blev tilbudt en

lidt højere løn et andet sted, forlod han straks arbejdet. Konsekvensen var, at det var vanskeligt at beregne arbejdsstyrken på en arbejdsplads og planlægge det arbejde, der skulle udføres.

Senere i anlægsperioden kom der en del tyske arbejdere, der havde for vane, når det havde været lønningssdag lørdag, først at møde igen tirsdag eller onsdag. Så samlet set var det svært at vide hvilken arbejdskraft, man rådede over.

Resten af 1853 og vinteren 1853/54 var præget af godt vejr til jernbanebyggeri, men alligevel skred arbejdet kun langsomt frem. Alle klagede: Arbejderne over at lønningerne var for små, underleverandørerne over, at ingeniørerne ikke ville forsyne dem med tilstrækkelige materialer, ingeniørerne klagede over, at ekspropriationerne ikke var færdige til tiden, og regeringen klagede over, at arbejdet ikke gik hurtigt nok.

I løbet af vinteren 1853/54 skete der trods besværlighederne alligevel fremskridt. Der var leveret store mængder granitsten, som primært svenske og norske stenhuggere forarbejdede til broer og stenkister. Samtidig var forskellige teglværker i gang med at fremstille sten til stationerne. Imidlertid var mange underleverandører utilfredse med deres kontrakter, som de ønskede ophævet, hvis de ikke kunne få flere penge, fordi materialerne havde været udsat for store prisstigninger. En del blev derfor løst fra deres kontrakter,

og i stedet blev der indgået kontrakter med primært tyske firmaer, der selv medbragte dygtige arbejdere, hvilket betød en væsentlig bedring i form af hurtighed, orden og nøjagtighed. Det var især på strækningen fra Sorø til Korsør, der skete store fremskridt²⁰.

Imidlertid var også Fox, Henderson & Co. kommet i pengevanskeligheder, hvorfor firmaet med regeringens accept måtte ændre kontrakten. I praksis betød det, at firmaet trak sig ud med et tab på 70.000 pund sterling. Ledelsen af arbejdet blev derefter overdraget til direktør F. W.E.G. Scheffer.²¹

Broen over Vårby Å og dæmningen ved Holmstrup Mose

Vinteren 1854/55 var som 1852/53 også en streng vinter, som gjorde jordarbejderne umulige eller meget vanskelige. Transportvejene til byggeriet var blevet længere, og mulighederne for en afslutning af jordarbejderne var minimale. Som et eksempel kan nævnes, at der ved Vårby Å blev opført en næsten 14 meter høj dæmning, og jorden til denne dæmning blev hentet næsten tre kilometer derfra, hvilket med datidens transportmidler var en kæmpe opgave. Man brugte trillebørene og vogne trukket af heste, og når man skulle flytte frossen jord, var det nødvendigt at sprænge jorden først. Endvidere løb man også ind i det problem, at jorden på dæmningen hele tiden skred ud til siderne.

Fra et samtidigt øjenvidne, der fore-

tog en tur langs med den kommende bane, har vi en beskrivelse af bl.a. bygningen af det største broarbejde på strækningen Roskilde-Korsør, nemlig broen over Vårby Å. Dette arbejde var begyndt under store vanskeligheder i foråret 1854. Den engelske anlægsingeniør havde fået tilladelse til at begynde funderingen, men den danske tilsynsførende ingeniør Dreyer fandt ikke pillernes og brobuernes dimensioneringer tilfredsstillende, hvorfor han nedlagde forbud mod at fortsætte arbejdet. Arbejdet fortsatte imidlertid, og der blev nedlagt nyt forbud. Tre dage efter ophævede Dreyer imidlertid forbuddet, og disse begivenheder blev begyndelsen på en efterfølgende voldgiftssag.

Øjenvidnet fra 1855 skriver: "Arbejdet påbegyndtes her i fjor forår, idet man for at danne fundament sænkede 6 store kasser i åen, hver omtrent 7 á 8 alen i kvadrat; efter at disse kasser derpå i en dybde af 8 á 9 alen var mudrede læns indtil den faste grund, fyldtes de alle med en blanding af kalk, grus, cement og sten, og på dette som det synes aldeles solide fundament rejste sig i sommerens løb med forbavsende hurtighed den ene pille efter den anden. Broen har i længere tid været så godt som aldeles færdig og har, skønt rygtet ofte har fortalt det modsatte, stået aldeles urokkelig og ikke givet sig en eneste tomme. Desværre dækker nu jordopfyldningen fra begge sider næsten de 4 af pillerne, så at betragteren mere må beundre arbejdets soliditet end dets skønhed"²².

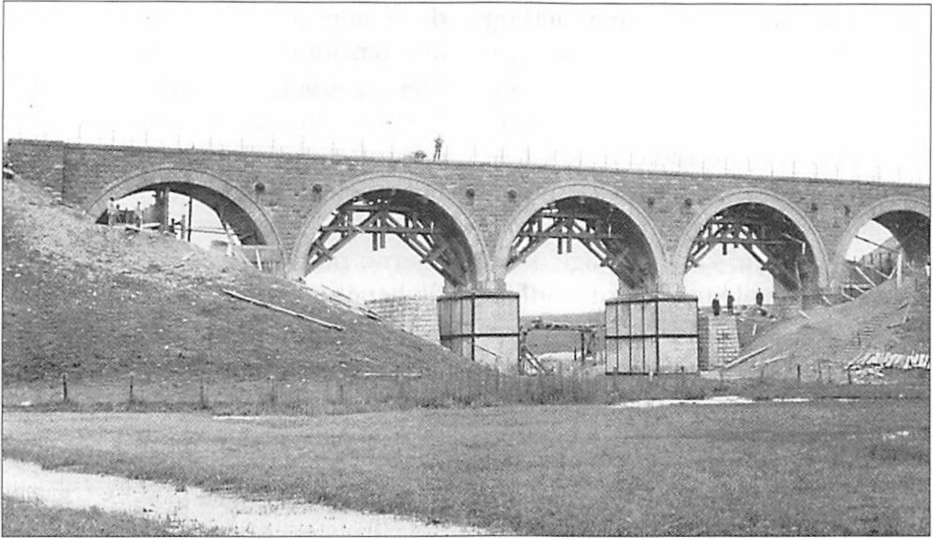


Illustration 3: Den oprindelige bro over Vårby Å. Billedet her er fra ca. 1899, hvor broen var i en så dårlig stand, at der måtte opføres en ny – fundamentet til pillerne er under opførsel. Det var på samme tid banen blev dobbeltsporet.

Selv om øjenvidnet er fuld af beundring for arbejdet og broen, var det ikke så problemfrit. Som nævnt var der en del jordskred på dæmningen, og på et tidspunkt sank dæmningen flere alen, som det tog over 14 dage at få genoprettet. Årsagen var sandsynligvis, at man havde brugt frossen jord, der medførte skaderne, når den tøede op.

Et andet problemfyldt sted var Holmstrup Mose lige vest for Slagelse. Her arbejdede daglig 130-170 mand med 12-20 heste på den ene side af en dæmning. På den anden side arbejdede 150 mand, 3 heste samt et lokomotiv i flere måneder, før det lykkedes at få fyldt så meget op, at dæmningen nåede den faste bund. P. Arnskov beskriver det meget malerisk: "Saaledes var Holmstrup Mose umættelig, megen

Materiel forsvandt i dens graadige Dyb, og den voldte Ingeniørerne meget Hovedbrud.."23

Arbejderne og deres forhold²⁴

Arbejderne ved banebyggeriet var en broget flok af flere nationaliteter udover danskere. I begyndelsen var de danske arbejdere klart i flertal, men efterhånden blev der lige så mange udenlandske som danske, specielt da tyske firmaer som nævnt overtog nogle af entrepriserne i vinteren 1853/54 og selv medbragte arbejdere. I sommeren og efteråret 1854 var det daglige antal arbejdere på hele strækningen mellem 2.000 og 2.400 mand, hvoraf halvdelen var tyskere. Det var specielt på strækningen fra Ringsted til Korsør, de var beskæftiget og jo længere mod syd på strækningen jo flere tyskere. I Korsør og nærmeste omegn var

således indkvarteret mellem 400 og 500 tyskere.

Det giver ingen mening uden at kende købekraften, skatteforhold o.l. at sammenligne arbejdernes lønninger dengang med de nutidige lønninger, men man kan foretage sammenligninger af lønningerne indbyrdes mellem de forskellige nationers arbejdere. Fx viste danske arbejdere aldrig større lyst til akkordarbejde, og i 1855 var daglønnen mellem 6 og 8 mark for en dansk arbejder. De tyske arbejdere var til gengæld mere interesserede i akkordarbejde, og et tysk arbejdshold arbejdede eksempelvis i 14 dage på akkord og tjente 16 mark om dagen – altså mindst det dobbelte af en dansk arbejder. Det var på den tid en formidabel dagløn – og som det bliver nævnt: ”..og dog kunne de holde fri søndag eftermiddag”.

Det var ikke ualmindeligt, at en underleverandør gik fallit under vejs, specielt i perioder med dårligt vejr. I sådanne situationer var arbejderne dårligt stillet, idet der ikke var stillet garantier til dækning af lønnen. Trods dette er der ikke noget der tyder på, at sådanne situationer medførte uroligheder – heller ikke selv om samme underleverandør et par uger efter startede arbejde et nyt sted – og gik fallit endnu engang. Også dengang var sådan en situation mulig.

Langs den nye banelinje var der rigtig mange danskere, der havde en ekstraindtægt ved at indlogere

de mange arbejdere. Ofte var der tale om lofter og udhuse, hvor der blev proppet så mange logerende ind som muligt. Udover lejen var der ofte en ekstrafortjeneste for udlejererne som værtshusholder, men udlejerne måtte også af og til se, at lejerne pludselig var væk, inden de fik betalt huslejen.

Trods de mange arbejdere af flere forskellige nationaliteter blev der ikke rapporteret om alvorlige episoder af kriminel art. Det skyldes måske, at der var en streng politiopsigt, og at politiet skred til resolut handling med bortvisninger af lovovertrædere.

Druk var almindeligt forekommende, særligt i nærheden af de store byer Slagelse og Korsør, hvor der boede mange udenlandske arbejdere. Specielt englænderne og nordmændene brugte lønnen til druk, mens svenskerne og tyskerne var knapt så slemme. Der er imidlertid også eksempler på tyske arbejdere, der levede meget spartansk og derfor sparede betydelige summer op.

Der er bevaret flere beretninger om forskellige episoder i forhold til specielt englændernes opførsel. De var særlig glade for, at man for 4 skilling kunne købe en stor cognac, men de holdt også meget af den langt billigere brændevin. Det var ikke bare de engelske arbejdere, der drak, men også deres koner, som mange af dem havde med. En kroeger i Korsør beretter, at en lørdag aften ankom fire engelske kvinder og satte sig til

at drikke, og det fortsatte de med til onsdag morgen. De forlod kun deres cognactoddyer nogle minutter ad gangen, når de ind imellem skulle hjem for at se til børnene. Og kromanden fortsætter: "Ve den, der under et sådant drikkegilde kom til at fornærme damerne".

En anden aften oplevede samme kroer, at en stor engelsk teglbrænder, der i nogle timer havde nydt bordets glæder sammen med et par engelske damer, blev drukket under bordet af damerne, hvorefter de bankede ham ganske forfærdeligt. Det fremgik af damernes forklaring senere hen, at de ikke syntes, at han havde taget notits nok af dem.

Problemer med banens færdiggørelse²⁵

Man havde forventet, at banen kunne være klar omkring nytår 1856, men i efteråret 1855 stod det klart,

at man ville komme et stykke ind i 1856, før banen kunne tages i brug. Strækningerne mellem Roskilde og Ringsted samt mellem Slagelse og Korsør var stort set færdige, men mellem Ringsted og Slagelse samt banegårdsterrænet og havnearbejdet i Korsør, kunne ikke blive færdige. I Korsør var der store problemer med, at jorden sank, hvilket blandt andet betød, at man måtte lade lokomotivremisen rive ned og bygge op igen ikke mindre end 5-6 gange, inden den stod fast. Noget tyder på, at jordbundsforholdene ikke har været undersøgt godt nok ind i arbejdsbegyndelse.

Også i forhold til bygningerne var der problemer, idet overslagene over hvor mange materialer, der skulle bruges, ikke holdt stik gang på gang. Tit manglede man materialer, hvilket betød at arbejdet lå stille adskillige gange.



Illustration 4: Der findes ikke mange billeder af den første station i Slagelse. Her er stationen afbildet på fuglekongeskiven fra 1856, der blev vundet af købmand J.C. Nehammer²⁸.

Problemerne omkring ekspropriationerne bestod primært i, at myndighederne kun sjældent overholdt tidspunkter og sted for ekspropriationen, hvilket betød, at dem sagen berørte ventede forgæves. For landmænd, der skulle afgive jord til banen, betød det, at de ikke vidste præcist, hvor meget jord de skulle afgive og dermed havde svært ved at disponere over deres jord til markarbejde. Samme situation var der i byerne. I Slagelse kunne man fx ikke få at vide, hvor en vej langs banen skulle anlægges. I Korsør fjernede man uden videre noget af en kommunal stenbro samt en landgangsbro, der tilhørte havnen. Da der blev forlangt erstatning, trak man tiden, og der kom til at gå flere år før, der skete noget i sagen. Her var årsagen måske også, at Sjællandske Jernbaneselskab manglede penge – efter jernbaneloven skulle erstatningen for eksproprieret jord betales senest fire uger efter, at jorden var taget i anvendelse – og det blev heller ikke overholdt.

Udover ovenstående problemer af økonomisk og teknisk art i de sidste faser af anlægsarbejdet, var der også problemer ledelsesmæssigt. Nogle af lederne evnede ikke at få et så stort projekt og arbejde til at fungere optimalt.

Som nævnt skulle banen have været færdig 1. november 1854, men de første prøvekørsler fandt ikke sted før 6. april 1856. Så sent som den 5. april udstedte direktionen for Sjællandske Jernbaneselskab et meget

detaljeret cirkulære om prøvekørslerne. Da banen var anlagt med kun et enkelt spor, skulle togene krydse hinanden i Ringsted. Cirkulæret beskriver det meget præcist: ”Paa den roskilde-korsørske Bane krydse Togene hinanden den 16de og 17de i Ringsted. De fra Kjøbenhavn kommende Tog kjøre ind paa Hovedsporet og de fra Korsør kommende Tog paa 2det Spor. Intet af de ankommende Tog maa under nogen Omstændigheder atter forlade Ringsted Station, forinden det i modsat Retning gaaende Tog er ankommet, eller der er givet sikker Underretning om, at det ikke vil komme og ikke befinder sig paa den frie Bane”²⁶. Endelig den 26. april kunne indvielsen finde sted.

Indvielsen af banen²⁷

Den officielle indvielse fandt sted den 26. april 1856. Kl. 09.30 afgik et tog fra København med Frederik den 7 og grevinde Danner samt forskellige ministre og højststående embedsmænd. Man rådede endnu ikke over en særlig kongevogn, hvorfor selskabet rejste på 1. klasse. Da den tidligere kong Christian 8. indviede strækningen København-Roskilde i 1847, var der et orkester, der spillede ”Beskærm vor konge, store Gud”. Nu følte man sig så tryk ved jernbanen, at det var en anden melodi, der blev spillet ved afgang.

Ved alle stationer standsede indvielsestoget, og kongen steg ud og besøgte de nye bygninger. Mange folk var mødt frem på samtlige stationer for at få et glimt af kongen.



Illustration 5: Korsør Banegård 1856. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)

Som noget særligt standsede toget ved broen over Vårby Å, der blev betragtet som et af ingeniørkunstens store mesterværker. Den lidt kraftige konge klatrede fra vognen ned på banelegemet, og fortsatte ned ad den høje dæmning så han fra åbreden kunne se broen med de fem brobuer²⁹.

Efter stoppet, som vist ikke havde været planlagt, fortsatte toget til Korsør, og da det rullede ind på Korsør station lød der salut fra Korsør Bastion og fra vagtskibet i Storebælt. Kongen opholdt sig længe i Korsør og så stationen, den nye jernbanebro mellem stationen og Korsør by og de nye havneanlæg³⁰.

Kl. 17.30 kørte toget retur fra Korsør, standsede igen ved alle stationer og nåede tre timer senere til København efter en vellykket indvielse. Dagen efter – søndag den 27. april, var banen åben for offentligheden³¹.

Banens materiel³²

I henhold til kontrakten skulle

banens materiel leveres fra maj til oktober 1854, men det første lokomotiv blev ikke leveret før i 1855, og det sidste blev ikke leveret før i 1856. Så hvad disse leverancer angår, var det heldigt, at baneanlægget ikke var færdigt til tiden.

Der skulle leveres i alt 10 lokomotiver – seks til persontog og fire til godstog. Alle lokomotiver fik navne. Godstogslokomotiverne fik navnene: Thor, Baldur, Njord og Fenris. Persontogslokomotiverne kom til at hedde: Skirner, Vidar, Roeskilde, Ringsted, Sorø og Slagelse. Årsagen til at ingen lokomotiver fik navnet

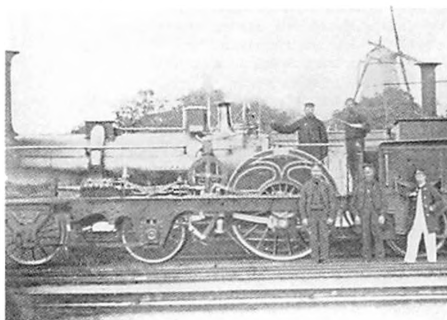


Illustration 6: Sjællandske Jernbaneselskabs lokomotiv nr. 13 "Ringsted". (Niels Jensen: Vestsjællandske jernbaner, side 9. 1978)³³.

"Korsør" var, at et lokomotiv leveret til København-Roskilde-banen allerede havde fået dette navn.

Lokomotiverne ville have svært ved at leve op til nutidens arbejdsmiljøkrav. Ingen af lokomotiverne havde bremse – eneste bremse var en skruebremse på tenderen (kulvognen), og det må have krævet gode evner til at bedømme bremselængden med en så primitiv bremse. Ingen lokomotiver havde førerhus – først i 1859 blev der monteret en skærm til at beskytte føreren på to af maskinerne. I 1865 blev de første førerhuse monteret.

Udover personale til at føre lokomotivet var der på tenderen højt hævet et sæde, hvor "togsmeden" sad med

ryggen i køreretningen. Hans opgave var – udover at foretage smøring og eventuelle reparationer og i det hele taget sikre, at togets vogne var i orden – også at sikre sig, at hele toget fulgte med. Desuden skulle han ved bremsninger hoppe over på enten postvognen eller pakvognen, der var de eneste vogne, som var udstyret med skruebremse. Togsmeden var en fast institution i mange år på den sjællandske bane, men det varede ikke mange år, før han fik plads i selve togstammen frem for på tenderen. Via en snor til en klokke på lokomotivet, kunne han påkalde sig lokomotivpersonalets opmærksomhed, hvis der var behov for en opbremsning, fx på grund af problemer med hjulene på nogle af vognene eller andre tekniske uheld.

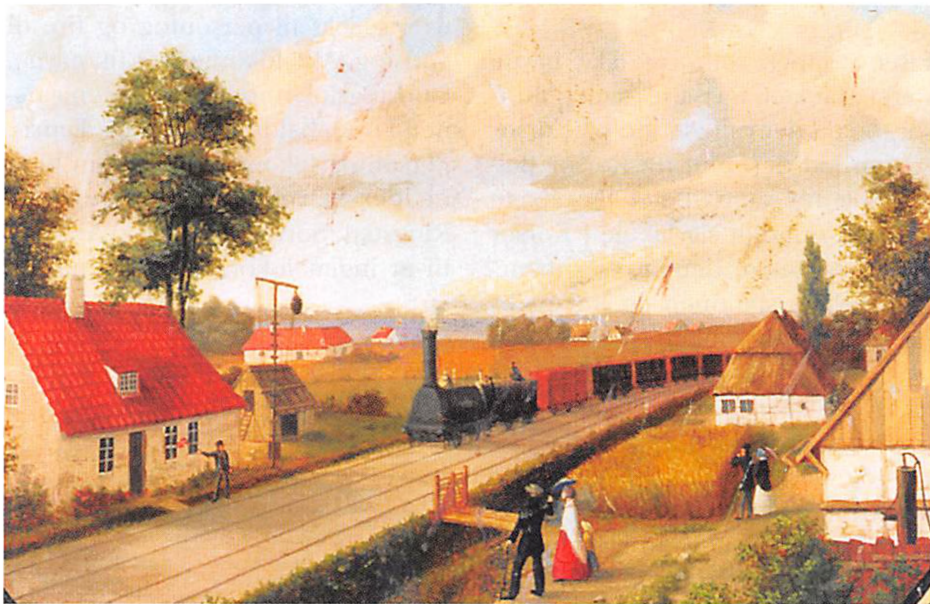


Illustration 7: På dette udsnit af O.F.A. Busses skydeskive fra 1854, kan togsmeden lige skimtes, siddende med ryggen til køreretningen på lokomotivets tender. Strækningen er inde ved København, hvor banen et kort stykke havde to spor i en periode. Bemærk også signalet med en hejst kurv og lågen ved stiovergangen.

Togsmedens opgave var også at smøre vognene på mellemstationerne, hvis de trængte, samt efterse vogne, der blev koblet på undervejs.

Senere blev flere vogne udstyret med bremse og med et sæde på taget, hvor konduktøren sad, og således også kunne medvirke ved bremsning, når lokomotivføreren gav fløjtesignal. Derved blev bremseeffekten større, hvilket også var nødvendigt, da togene gradvist blev længere og længere. Langt op i 1900-tallet blev godstog alene bremset på denne måde.

Det viste sig hurtigt, at fire af lokomotiverne var af yderst ringe kvalitet. De var ofte ude af drift til reparation, og allerede i 1864 blev Slagelse udrangeret – kun ni år gammelt. I 1867 blev Roeskilde og Ringsted udrangeret 13 år gamle, og 17 år gammel blev Sorø udrangeret. Rygtet gik på, at den engelske leverandør havde leveret brugte maskiner, der allerede ved ankomsten til Danmark havde kørt på andre baner.

Lokomotivernes trækraft var – som alle andre jernbaners – forholdsvis ringe, og det betød, at Korsørbanen var anlagt uden store stigninger og med få og flade kurver. I henhold til anlægskontrakten måtte stigninger ikke være mere end 4 promille – samme krav som på strækningen København-Roskilde³⁴.

Ud over lokomotiver havde man bestilt 24 personvogne, fire post-

vogne, fire rejsegodsvogne, 16 godsvogne til transport af dyr samt 85 åbne godsvogne. Naturligt nok mindede vognene om dem, der allerede kørte på strækningen København-Roskilde.

Ingen af personvognene kunne opvarmes, heller ikke på 1. klasse. På 1. og 2. klasse var der tællelys, mens der ikke var belysning på 3. klasse. Alle 3 klasser havde træsåder.

Signalerne på banen var i starten ”optiske poster” i form af kurve, der blev hejst op (se illustration 7). Vogterposterne lå derfor så tæt, at man kunne se fra signal til signal. Når det var mørkt blev anvendt kurve med lys. Men derudover kunne man med Korsørbanens åbning supplere disse optiske signaler med en elektrisk telegraf baseret på Morse-systemet. Denne telegraf blev taget i anvendelse 11. december 1856 og blev udover korrespondance mellem stationerne anvendt til at give meldinger om toggangen ved ringesignaler på klokker, der var anbragt på banevogterhusene.³⁵

De oprindelige stationer³⁶

Indretningen af de oprindelige stationer i købstæderne har mange lighedspunkter, men med afvigelser i størrelsen. Bygningerne virker pompøse set i forhold til byernes indbyggertal. Den mindste bygning var i Sorø. Den oprindelige bygning i Slagelse kan endnu anes – her har siden været margarinefabrik, og nu er der bl.a. arkiv for Slagelse kommune. I Korsør blev der godsstation

i den oprindelige station, og bygningen her blev revet ned i 1981.³⁷

Alle stationer havde lokaler til ekspedition af rejsegods, billet salg, telegraf, kontorer osv., men ingen af dem havde toiletter. De må åbenbart have været i lokaler udenfor hovedbygningen. Da man på det tidspunkt kunne rejse på tre klasser, var der separate ventesale. Alle stationer havde en særskilt ventesal for passagerne på 3. klasse. I Sorø og Slagelse måtte passagerne på 1. og 2. klasse dele ventesal, men i Korsør og Ringsted havde hver af de tre klasser sin egen ventesal. Endvidere var der alle steder bolig for stationsforvalteren – senere blev titlen stationsforstander.

Alle stationer havde en særskilt bygning til gods. Desuden havde alle stationer en drejeskive. I Korsør og Ringsted var der en lokomotivremise – størst i Korsør som endestation - og i Slagelse og Sorø en vognremise.

Det at rejse på den tid var noget særligt, og tiden var ikke på nogen måde så afgørende som i dag. Ofte var det en langvarig affære bare at rejse en kort tur. Derfor fik restaurationserne på stationerne en særlig og nødvendig rolle – her var mulighed både for at få noget at spise og drikke. Særligt i Ringsted, hvor der i begyndelsen skulle skiftes lokomotiv og krydses, var der velbesøgt i restauranten.

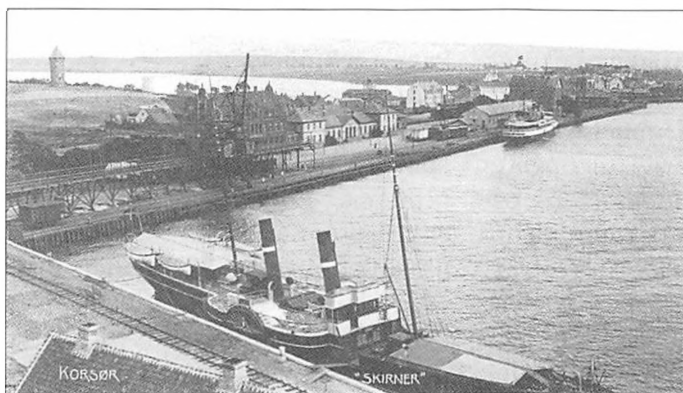
På stationerne var der i det daglige forskellige gøremål som rengøring,

opvarmning, belysning, kontorhold m.v. Fra 1856 fik man den ordning, at det var stationsforstanderen, der frit kunne vælge om de forskellige opgaver skulle overtages af jernbaneselskabet, eller han selv ville overtage arbejdet mod et fast vederlag.

Driften efter indvielsen

Fra starten var der tre tog dagligt i hver retning³⁸. Hver morgen og aften kørte der et persontog, mens der midt på dagen kørte et godstog eller varetog – som det blev benævnt i køreplanen. Dette varetog tog også passager med, forudsat at det ikke krævede et ekstra lokomotiv. Ifølge J. Groths artikel i Signalposten – med en afbildet køreplan dateret 21. april 1856³⁹ - er den offentliggjorte køreplan karakteriseret ved, at man kun kunne se afgangstiderne – ikke ankomsttiderne. Måske har forklaringen været, at man på den måde undgik vrøvl med passagerne, hvis planen ikke holdt. Driften og materiellet har åbenbart ikke været så stabilt endnu, men en tur København-Korsør med persontog har taget omkring 3 timer, mens et godstog brugte ca. 3 timer og 50 minutter⁴⁰. Den aftrykte køreplan i På sporet 1847-1997 er dateret 1. april 1856 og indeholder såvel afgangs- som ankomsttider. Der er således lidt forskellige opfattelser omkring køreplanens indhold, sandsynligvis på grund af forskelligt kildemateriale.

Hastigheden på togene var således ikke voldsom. I 1856 var den 33 kilometer i timen og kun langsomt kom den op. I 1875 var den oppe



*Illustration 8: Kie-
lerskibet "Skirner"
fotograferet fra tårnet
på den nye stations-
bygning i Korsør
1907. I baggrunden
kulbanen, hotel Store-
bælt samt den gamle
stationsbygning fra
1856. (Postkort)*

på 42 kilometer og i 1904, efter dobbeltsporet var åbnet, kom den op på 63 kilometer i timen. Først i 1931 rundede hastigheden 70 kilometer i timen og rejsetiden uden stop var nu 94 minutter for de 110 kilometer fra København til Korsør. Antallet af daglige tog var samtidig steget til 32 mellem Roskilde og Korsør⁴¹.

Havde nogle været skeptisk i forhold til det forventede passagertal, blev denne skepsis gjort til skamme. Man havde vurderet passagertallet ud fra rejsetallet med diligenzen, der kørte før banens ibrugtagning, og det blev naturligt nok væsentligt højere. Da diligenzen brugte 2 dage på strækningen skulle rejsebehovet være meget stort for at tage turen. Den meget kortere rejsetid stimulerede rejselysten, og det blev betydelig nemmere at rejse til Korsør, hvorfra man med forskellige skibsforbindelser kunne komme videre. Omkring 1870 var der et væld af private dampskibsruiter fra Korsør – specielt om sommeren. Via disse ruter havde Korsør forbindelse med Århus, Naksø, Bandholm, Lohals, Svendborg, Fåborg, Rudkøbing, Sønderborg

og Flensborg⁴². Herudover var der Post- og Befordringsvæsenets ruter til Nyborg og Kiel.⁴³

Ringsted var krydsningsstation, hvorfor opholdet her også var længere end på de andre stationer. Banen var som nævnt kun med et spor, og enhver krydsning blev taget meget alvorligt. I reglerne stod bl.a.: "Intet af de til Krydsningspunktet ankomende Tog maa under nogen Omstændigheder forlade Stationen forinden det andet Tog er ankommet eller saadan paalidelig Underretning er givet om det, at man er sikret imod Sammenstød af tvende Tog paa Banen".⁴⁴

Banens vedligeholdelse var organiseret på den måde, at en banevogter havde en strækning på mellem 1,0 og 1,4 kilometer at vedligeholde og føre opsyn med. Udover dette arbejde skulle vedkommende passe de optiske telegrafer. Hvis vedligeholdelsesarbejderne oversteg banevogterens kapacitet, blev der enten indkaldt ekstraarbejder eller flere banevogtere udførte arbejdet sammen. Til at føre tilsyn med banevog-

terne var der ansat en banemester, der havde 8-9 banevogterstrækninger under sig. I et cirkulære fra 1870 kan man få en fornemmelse af, at disse banemestre havde til opgave at holde banevognene "til ilden", og samtidig får man et godt indtryk af, hvor alsidige banevognernes opgaver var: "...at benytte Banevognernes Arbejdskraft saa meget som paa nogen maade muligt og som foreneligt med deres Pligter, at bevogte Banen og dens Overkørsler samt at passe Signalerne, og navnlig strengt at tilholde dem til at udføre alle mindre reparationsarbejder, saasom Oprensning af Grøfter, renholdelse af banen, Tjørnehegnet m.v., Fastskruning af Bolte, Efterjustering af enkelte løse Sveller, Udveksling og Vending af Skinner, Udførelse af mindre Reparationer på Hegnene m.v., ligesom de, naar andre Forretninger tillade det, skulde arbejde i større Arbejdscolonner, der ere sys-

selsatte paa deres eller tilstødende Banestrækninger".⁴⁵

Krydsningsstationer og dobbeltspor fra 1899

I de ca. 45 år Korsørbanen var enkeltsporet gav den stigende trafik anledning til problemer med overhalinger og krydsninger. Der kunne kun foretages krydsninger på købstadsstationerne, og det gav store problemer ved fx nedbrud og forsinkelser, som der var mange af på den tid.

11. oktober 1873 fik man imidlertid en nyt privat holdeplads, nemlig Forlev, og året efter i 1874 endnu et privat holdeplads i Svenstrup, men det gjorde ikke situationen bedre, fordi der nu i køreplanen skulle sættes tid af til stop og igangsætning samt selve holde tiden, der som regel var temmelig længe. Holdepladserne var anlagt for at skaffe sporforbindelse

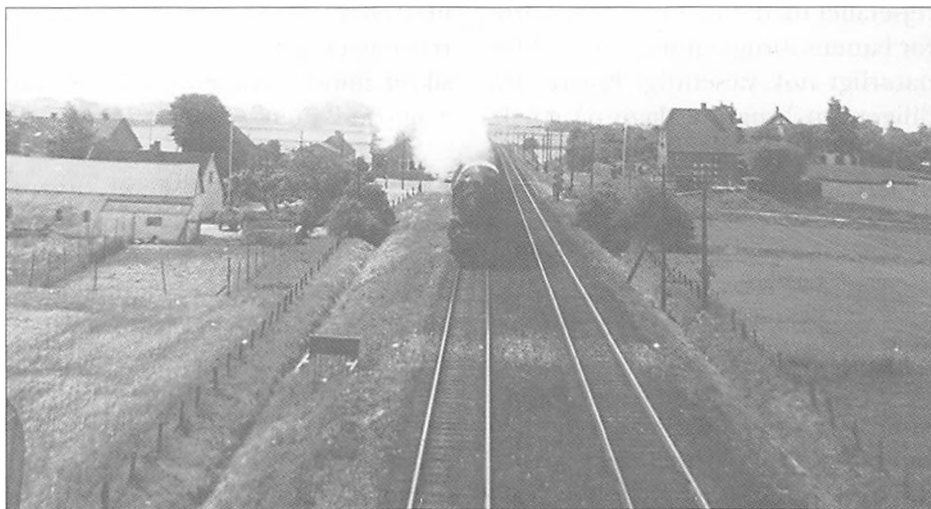


Illustration 9: Svenstrup station godt gemt bag røgen fra damplokomotivet – gavlen kan lige skimtes til venstre for toget bagest i billedet. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)

til nogle nærliggende teglværker, og Sjællandske Jernbaneselskab havde betinget sig ret til at bruge holdepladsernes sidespor til krydsninger o.l. Forlev fik dog først krydsningsspor i 1887.⁴⁶

I 1870 var banen fra Roskilde over Køge til Næstved og videre til Masnedsund åbnet, og i 1875 fulgte banen fra Roskilde til Kalundborg. Det betød, at banen fra København til Roskilde nu ville være så voldsomt trafikeret, at en dårlig afvikling her ville smitte af på driften mellem Roskilde og Korsør. Som en konsekvens indeholdt loven om anlæg af banen til Kalundborg tillige en beslutning om at gøre København-Roskildebanelen dobbeltsporet, hvilket skete fra oktober 1874⁴⁷.

I 1874 var banens ledelse klar over, at man måtte gøre noget, og der blev derfor projekteret tre stationer, hvis eneste formål var at klare krydsninger. Der er således ikke tale om stationer med udveksling af rejssende og gods, men alene tale om

stationer oprettet af driftsmæssige hensyn. De tre stationer, der blev åbnet den 1. oktober 1887, var Kværkeby, Fjenneslev og Frederikslund⁴⁸. Samtidig blev Forlev forsynet med et krydsningsspor. Hermed var problemerne løst en lang årrække⁴⁹.

I 1899 blev der vedtaget en lov om dobbeltspor på strækningen Roskilde-Korsør. Arbejdet blev straks påbegyndt og fremmet, så allerede den 15. december 1899 kunne det nye spor så småt tages i drift⁵¹. I modsætning til strækningen København-Roskilde var der ikke på strækningen Roskilde-Korsør fra starten eksproprieret til dobbeltspor.⁵²

Et andet stort problem på strækningen var selve sporet. Som alle andre baner i landet på dette tidspunkt var sporet lagt i grusballast. Denne ballast var meget påvirkelig af vejrliget, og om sommeren i tørre perioder kunne der stå en kæmpe støvsky efter et tog. Sporet skulle hele tiden gås efter og rettes op. Hvis sporet ikke var ordentlig understøttet



Illustration 10: Et My-lokomotiv passerer Forlev station, der blev nedlagt i 1962. Billedet er taget fra før MY-lokomotiverne fik malet nummer på fronten, hvilket vil sige mellem 1954 og ca. 1957⁵⁰. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)

gav det urolig kørsel, og ofte kom et tog til station med manglende bolte, knækkede fjedre o.l. I frostperioder var det særlig galt. Banen havde derfor konstant behov for store forsyninger af grus, hvilket bl.a. medførte, at man i 1894 købte sin egen grusgrav mellem Borup og Kværkeby. Området blev kaldt "Dyndet", og var geologisk en udløber af den grusrige Køge Ås. Her blev der anlagt et sidespor, der var i brug til engang i 1920'erne⁵³.

Grusballasten gav store vedligeholdelsesudgifter, hvorfor man i 1909 begyndte at udskifte denne med stenballast, men først i 1926 var dette arbejde gennemført på hele strækningen⁵⁴. Endvidere begyndte man en udskiftning af sporet omkring 1897/98, hvor bl.a. de oprindelige jernskinner blev udskiftet med nye stålskinner⁵⁵.

Sidesporet til Halskov Rev

Den 23. april 1881 bliver loven om en fast færgeforbindelse over Store Bælt stadfæstet. Fra Korsørbanens

åbning i 1856 havde "Post- og Befordringsvæsenet" overtaget befordringen af passager og gods på Storebælt fra et gammelt færgelav. Det første forslag om en egentlig færgeoverfart på Storebælt kom i 1859, men først i 1872 blev der nedsat en kommission til at undersøge spørgsmålet. I betænkningen fra 1874 blev det bl.a. foreslået, at der burde oprettes en færgeforbindelse til varetagelse af godstrafikken. I 1880 blev loven om statens overtagelse af Sjællandske Jernbaneselskabs jernbaner pr. 1. januar 1880 vedtaget – 5 år efter blev DSB etableret⁵⁶.

I loven om Storebæltsoverfarten blev det bestemt, at der skulle etableres en dampfærgeforbindelse med to jernbanefærger – og af hensyn til sejladsen under isforhold skulle der anlægges to lette jernbaner til Halskov og Knudshoved⁵⁷.

På Halskov Rev havde der allerede i flere hundrede år ligget bygninger med tilknytning til overfarten over Store Bælt⁵⁸. Eksempelvis lå her

Illustration 11: Postkort med stationen på Halskov Rev. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)



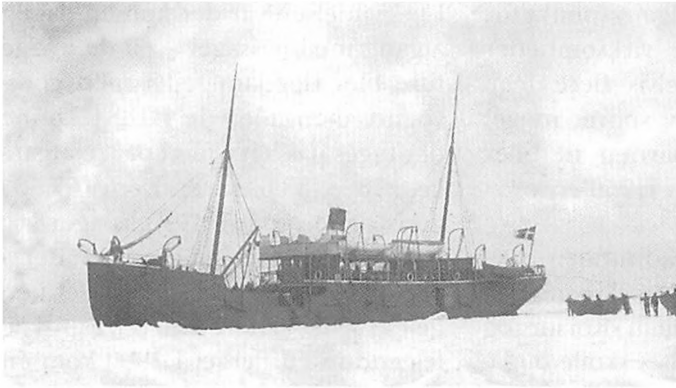


Illustration 12: Isbryderen "Stærkodder" afventer ved iskanten passager fra isbådene til højre i billedet.

Christian den 4's posthus, som godt nok ikke er bygget på hans tid, men det centrale er, at dette sted i mange år havde været udgangspunkt for rejsende om vinteren, når bæltet var frosset til. Herfra udgik de såkaldte isbåde, og i 1881 begynder man en større byggeaktivitet på Halsskov Rev med henblik på at forbedre forholdene for de rejsende under isvinterne, hvor færgerne på ruten ikke kunne sejle regelmæssigt eller ikke kunne lægge til i Korsør havn.

Man kan spørge, hvorfor isbådene ikke bare kunne have udgangspunkt fra Korsør ligesom færgerne, men her har stenrevet betydning.

Netop på grund af revet danner ismasserne en form for "bro", som i stort omfang letter en landstigning på stedet. Således har flere skibe, herunder tidligere isbrydere, lagt til iskanten og landsat passager her. Herfra var der ikke langt hen til isbådestationen – til gengæld var der flere kilometer ind til Korsør jernbanestation.

Perioderne med isbådetransport har åbenbart været så hyppige, at man i loven besluttede at anlægge et spor mellem stationen i Korsør og isbådestationen på Halsskov Rev⁵⁹. Sporet kom til at gøre stor nytte, ikke blot i forbindelse med isbådstransporter-



Illustration 13: Postkort af Korsørs nordlige del med jernbanesporet ud til Halsskov Rev. Bemærk de tre høje skorstene fra teglværker. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)

ne, men også som udgangspunkt for transporter til flere virksomheder i området, eksempelvis flere teglværker. Endelig blev sporet meget anvendt, da færgehavnen til biler blev anlagt i Halsskov i 1950'erne⁶⁰.

Jernbanefærgerne kommer⁶¹

Problemet med dampskibene på færgeoverfarten mellem Korsør og Nyborg var, at al godset skulle omlades, hvilket specielt var et problem med levende dyr. En løsning kunne være dampfærger, hvor der kunne køres jernbanevogne ombord. Denne løsning blev som nævnt drøftet allerede i perioden 1872-75, men først i 1881 vedtog rigsdagen, at der senest i 1883 skulle være etableret en dampfærgeforbindelse over Storebælt. Statsbanerne overtog nu overfarterne, og i perioden 1882-83 blev der bygget et færgeleje nordvest for stationsbygningen – det senere leje 2. Der blev til overfarten leveret to dobbeltsporede hjuldampfærger med navnene Korsør og Nyborg. De havde hver plads til 16 jernbanevogne og ikke mindre end 900 passager.

I begyndelsen var der kun en daglig afgang med passager – på de øvrige ture blev der kun sejlet med godsvogne, men allerede i 1884 kunne der tages passager med på tre afgange. I 1884/85 blev der overført 7.580 godsvogne og 141.339 passager, og langsomt steg mængden, så der i 1887-88 måtte bygges endnu et færgeleje – det senere leje 3 og anskaffes endnu en færge. I 1900 kom en fjerde færge til og der var nu seks daglige afgange. I 1899/1900 blev der overført 89.481 godsvogne og 496.400 passager.

I forbindelse med den nye stationsbygning blev der i 1904-06 bygget et tredje færgeleje – det senere leje 1. I 1908-10 blev de første to skruefærger anskaffet, men først i 1920'erne og 1930'erne blev de sidste hjulfærger udrangeret. I 1927 kommer motorfærgerne, og der blev rundt regnet i snit anskaffet en ny hver 3. år. Det var hele tiden nødvendigt med øget kapacitet – omkring 1960 blev der overført over 360.000 godsvogne og over 6 millioner passager.

Illustration 14: Luftfoto af stations- og færgeområdet i Korsør med stationen øverst til venstre i billedet foran færgen. De tre færgelejer ses tydeligt til højre for stationen. Postkort uden årstal. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)



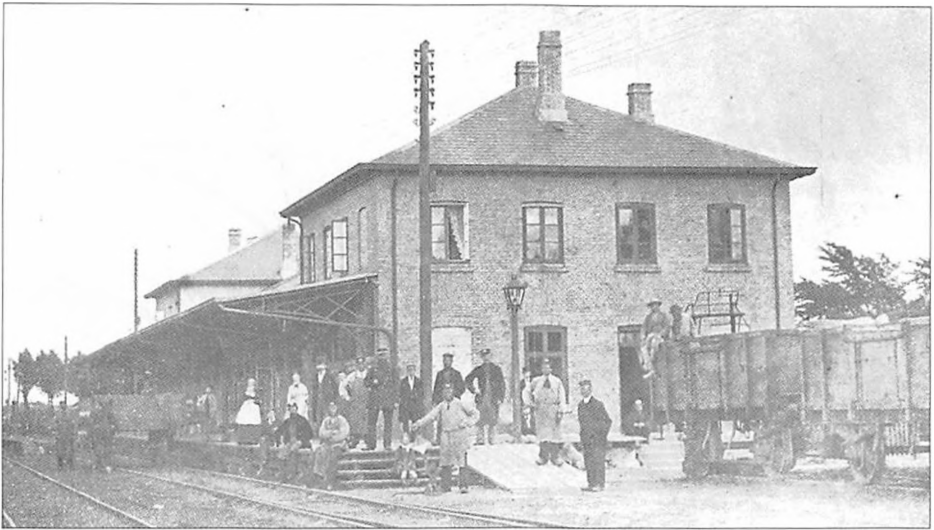


Illustration 15: Slagelses første station ca. 1880. Senere blev der margarinesfabrik. Dele af den oprindelige stationsbygning er stadig genkendelig og en lille sidevej til Valbyvej, der fører over mod den tidligere station, hedder fortsat "Banevolden".

Stationernes "dårlige" placeringer

Et særligt træk ved de store stationers placering, Ringsted, Sorø og Slagelse, var deres beliggenhed. De lå alle sammen et stykke væk fra det, der på dette tidspunkt var bykernen. I Ringsted anlagde man en ny vej ud over markerne fra byen til stationen, og det samme gjorde man i Slagelse. I Sorø gjorde man det samme ved i den østlige ende af Sorø Sø at anlægge en dæmning til vejen – det vurderede man som en nemmere løsning end anlæg af en vej over Flommens sumpede terræn.

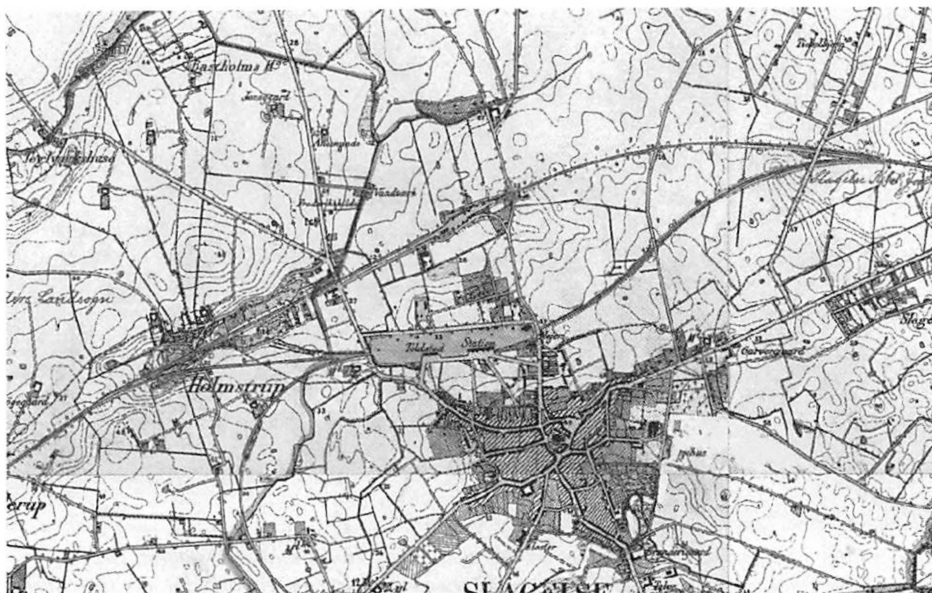
For både Ringsted og Sorøs vedkommende nærmede byernes udbygning sig langsomt stationerne, og det samme var nok også sket i Slagelse, hvis man ikke her havde flyttet stationen. Da Korsør-banen i sin tid blev projekteret, var man yderst betænkelig ved de store jordarbejder, der skulle

udføres ved gennemskæringen af den store bakke, der lå nord for byen, og derfor valgte man den mere enkle løsning, nemlig at føre banen udenom disse bakker. Prisen var naturligvis, at stationen kom til at ligge længere væk fra byens centrum, end det var ønskeligt⁶².

Flytningen af Slagelse Station

Som nævnt ovenstående blev beslutningen om at føre banen et godt stykke nord om Slagelse by truffet, fordi man ved anlæggelsen ikke havde teknologi til at hjælpe med at grave gennem bakkerne. Arbejdet skulle derfor i givet fald udføres med håndkraft, og det var der ikke økonomi til i anlægsbudgettet.

I 1889 besluttede man imidlertid at flytte banen og stationen ved at foretage denne udgravning. Det var ikke begrundet i, at det var "synd"



*Illustration 16: Kortudsnit over Slagelse og omegn 1892. Her kan såvel den gamle bane-
strækning som den nye følges. Ved Holmstrup i venstre side af kortet fortsætter den oprindelige
jernbanestrækning nærmest lige ud på en dæmning over mosen og frem til stationen, der er
markeret som en smal blå stribe, og videre mod øst. Forløbet er i stort omfang identisk med den
nuværende Nordre Ringgade. Den nye – og nuværende jernbanestrækning – drejer lidt i Holm-
strup ind til den nye station, der er markeret som et stort blåt område. Lige hvor stationsom-
rådet begynder, drejer den nye bane til Næstved mod syd i en cirkelformet linje. Hvor stations-
området slutter, går den nuværende Valbyvej, og står man her på Stormbroen i dag og kigger
mod øst, kan man tydeligt se den store gennemgravning, der fortsætter langt mod øst (Kort fra
tidligere Slagelse kommune, teknisk forvaltning)*

for passagerne, at de skulle udenfor byen for at komme til stationen, men at der var nye baneanlæg på trapperne, nemlig banen Slagelse-Næstved og Slagelse-Værsløv.

Flytningen af Slagelse station er udførligt behandlet af Ole Pedersen, hvorfor kun hovedtrækkene skal omtales her⁶³.

Som nævnt kom flytningen af Slagelse station til at hænge sammen med anlæggene af andre baner. Processen frem til den endelige beslutning og lov i 1889 var lang.

I 1874 blev der afholdt møde på Fuglebjerg kro om anlæg af en bane fra Slagelse til Næstved. Allerede her blev en flytning af stationen i Slagelse kædet sammen med anlægget af den nye bane. I det første forslag kom der en anden løsning frem, idet den pågældende ingeniør⁶⁴ konstaterede, at en ny banegård ved en flytning nærmere byen øst for Banegårdsvejen (nuværende Valbyvej) ville komme til at ligge 25 meter højere end den daværende station – og det ville betyde store problemer med strækningen mod Korsør, herunder enten en større

omlægning eller en ny bro over Vårby Å. Det var åbenbart stadig udenfor ingeniørens tankegang, at der kunne foretages den store gennemgravning, der senere blev resultat. Ingeniøren foreslog i stedet en lille sidebane fra den daværende station til en ny mindre banegård i byens centrum, fx i haverne nord for Nytorv og Smedegade.

Den politiske situation i landet med konseilspræsident J.B.S. Estrups såkaldte "provisorie-politik" hindrede imidlertid gennemførelsen af flere fremsatte lovforslag om en bane mellem Slagelse og Næstved i perioden 1881/82 til 1887/88⁶⁵.

I begyndelsen af 1886 blev der fremsat endnu et lovforslag, og i bemærkningerne hertil indgik problemet med Slagelse banegård. Nu nævnes for første gang muligheden for at foretage det store gravearbejde, hvorved man kunne holde sig inden for banens hidtidige maksimale stigning på fire promille. Heller ikke dette lovforslag blev gennemført, men allerede i efteråret samme år, blev der fremsat et nyt lovforslag, denne gang udarbejdet af overingeniør I.V. Tegner⁶⁶. Dette forslag gik ud på at etablere en ny station vest for Banegårdsvejen (nuværende Valbyvej). Ved en kombination af opfyldninger og afgravninger ville den nye banegård komme til at ligge i et mere passende niveau end i de tidligere forslag. Banegården skulle placeres mellem Banegårdsvejen, der skulle føres over banen (nuværende Stormbro) og Kalundborgvej,

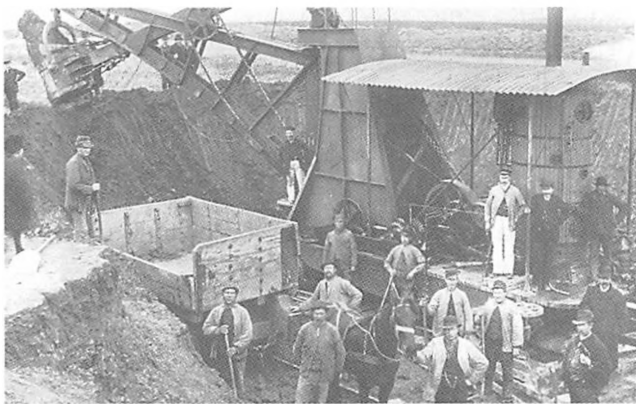
der skulle føres under banen. På den måde ville man undgå niveauskæringer i begge ender af stationsområdet. Endvidere skulle der laves en ny adgangsvej til stationen fra Kalundborgvej til Banegårdsvejen – den nuværende Nordre Stationsvej.

Lovforslaget blev heller ikke vedtaget denne gang, idet det som "syltekrukke" blev koblet sammen med et lovforslag om en bane i Jylland, nemlig Løgstør-Viborg-Hobro. Samme skæbne overgik et nyt lovforslag i 1887/88.

12. november 1888 blev næste lovforslag fremsat af indenrigsminister H.P. Ingerslev⁶⁷. Denne gang indeholdt forslaget anlæg af jernbaner fra Slagelse til Næstved, Skælskør og Værsløv samt flytning af stationen i Slagelse. Undervejs i behandlingen i Landstinget blev Slagelse-Værsløvbanelen trukket ud af forslaget, hvorefter det blev oversendt til Folketinget, der vedtog det den 29. marts 1889. Kongen stadfæstede endeligt lov nummer 55 den 12. april 1889. Lovens titel var: "Anlæg af en Jernbane fra Slagelse til Næstved med en Sidebane til Skjælskør"⁶⁸. Blot to sider fylder loven efter så mange års arbejde og politisk proces.

I 1889 blev der afholdt licitation, og arbejdet blev vundet af entreprenørfirmaet "Blom & Hvidt". Ekspropriationerne blev ligeledes foretaget i 1889, og arbejdet kunne derfor hurtigt komme i gang. Der var stor lokal interesse fra Slagelse bys borgere i forhold til det store gravearbejde,

Illustration 17: Den dampdrevne gravemaskine i gang med gravearbejdet ved Slagelse. I alt skulle der flyttes ca. 400.000 kubikmeter jord, og gennemskæringen skulle nogle steder graves 13 meter dyb. Gravemaskinen kunne fylde en tipvogn på mellem 3 og 4 minutter, hvilket for datiden var en imponerende præstation.



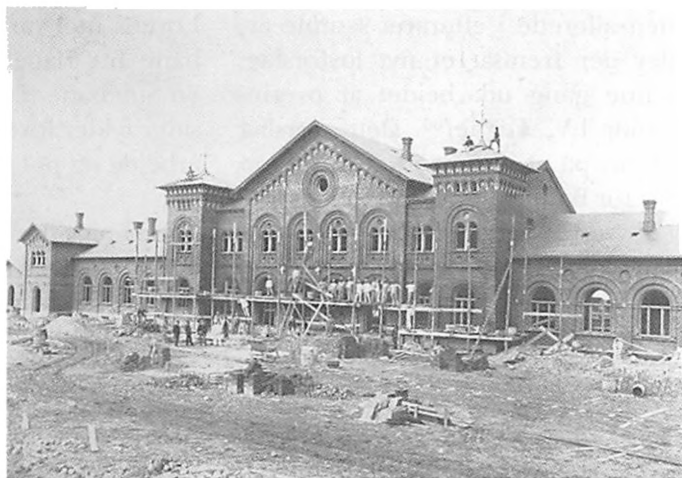
hvor der for første gang i Danmark blev anvendt en dampdrevet gravemaskine.

En af de lokale aviser, Sorø Amtstidende, havde den 18. juni 1891 en beskrivelse af denne maskines arbejde: "For hvert Døgn, der gaar, arbejder den store Gravemaskine sig længere og længere ud mod det Punkt, hvor det nye Spor paa Korsørbanen skal afløse det gamle. Som en vældig Elefant med stærke Stødtænder roder den Jordmasserne op og lægger dem på Vognene, der af smaa Arbejdslokomotiver føres

videre hen paa Banegaardsterrænet og benyttes som fyld. Gravemaskinen er i Virksomhed baade Dag og Nat. To Hold Arbejdere skifter stadig. Om Natten kaster et Par Petroleumsfakler netop saa meget Lys ned over Gjennemskæringen, at man kan skimte Omgivelserne. Den mørke Kolos stønner og puster, og Lokomotiverne fløjter uafbrudt"⁶⁹.

I henhold til anlægsloven skulle arbejdet være færdigt senest den 1. oktober 1891. Imidlertid opstod der forsinkelser af flere årsager, primært dårligt vejr og mangel på arbejds-

Illustration 18: Slagelses anden banegård under opførelse 1890-91. Bemærk arbejderne oppe på taget – sikkerheden ser ikke ud til at have været i centrum. (Slagelse Stads- og Lokalarkiv)



kraft, men der var også en del strejker under anlægsarbejdet, mest på grund af ønske om højere løn.

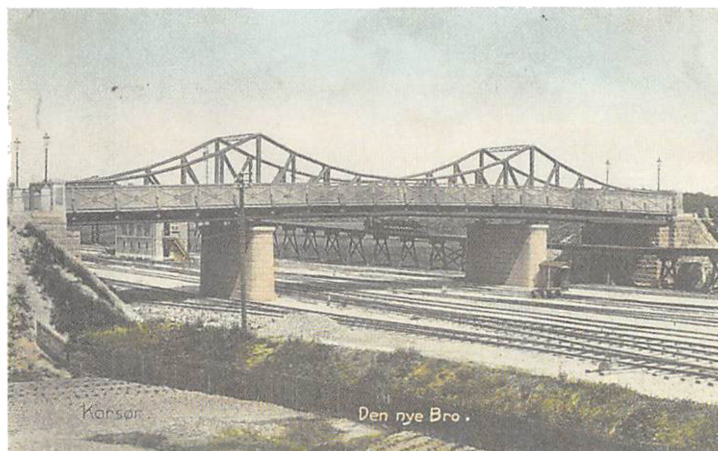
I november 1890 var arbejdet med broen over Kalundborgvej så langt fremme, at man kunne begynde at køre den jord, som gravemaskinen havde udgravet, over på den anden side og hen mod Holmstrup Mose. Her blev det brugt som fyld, hvilket senere gjorde arbejdet med anlæg af Slagelse-Vårslev-banen lettere.

Selve den nye stationsbygning – tegnet af arkitekt N.P.C. Holsøe⁷⁰ – var færdig sidst i marts 1892, og som man kan se den dag i dag, er der tale om en pompøs bygning, der heldigvis for nogle år siden blev renoveret og ført tilbage til det oprindelige udseende. Af licitationsmaterialet fremgår det eksempelvis, at der skal bruges 424.000 røde facadesten, 1.440.000 almindelige mursten samt 20.000 hårdtbrændte mursten til gulve.⁷¹

8½ måned efter det tidspunkt loven havde fastsat for færdiggørelsen, nemlig den 15. maj 1892, kunne den nye banegård indvies samtidig med åbningen af Slagelse-Næstved-banen og sidebanen til Skælskør. Det skete åbenbart uden den store højtidelighed og pragt – i hvert fald ifølge de to lokale aviser, der også var utilfredse med, at de ikke selv var blevet inviteret til åbningen. Journalisten på den ene avis slutter sin beretning fra en tur til Skælskør på følgende måde: "Aldrig er vistnok en dansk Jærnbane før blevet indviet paa en saa besynderlig og lidet opsigtsvækkende Maade. Jærnbanens Embedsmænd havde Dagen før besørget al Højtidelighed og officiel Indvielse. Et Vidnesbyrd om, at vi endnu har et levedygtigt og levelystent Byrokrati, som ikke giver enevældens videre efter⁷².

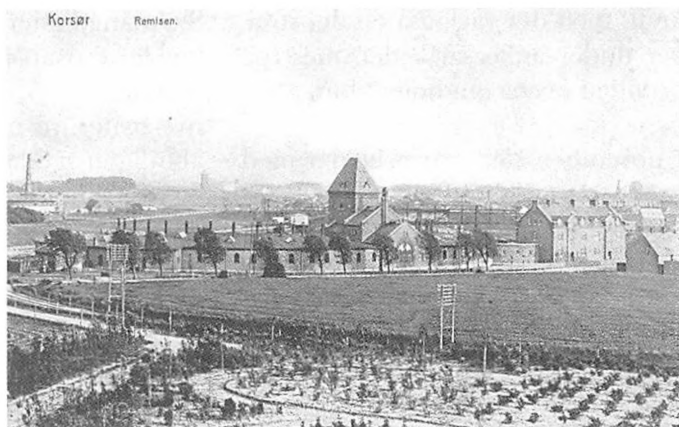
Flytningen af Korsør station⁷³

Lidt senere end for Slagelses vedkommende blev der truffet beslut-



*Illustration 19:
Den nye vejbro
over baneterrænet
– eller "Den store
bro", som den
kaldes på et andet
postkort. Til højre
under broen ses
kulbanen, der
med et elektrisk
lokomotiv trans-
porterer kul fra
havnen til remis-
en (Lokalhistorisk
arkiv for Korsør
og omegn)*

Illustration 20: Den nye store remise fra 1906-07. I baggrunden skimtes til venstre en skorsten fra et af teglværkerne og midt i billedet vandtårnet på Lilleø. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)



ning om en stationsudvidelse i Korsør. Det skete som del af en lov i 1900 om en hel række andre statsbaneprojekter. I 1903 blev der sluttet overenskomst mellem Statsbanerne og Korsør byråd om en stationsudvidelse. Der skulle bl.a. bygges et færgeleje syd for de to eksisterende, en ny stationsbygning, fodgængertunnel, viadukt og en kultransport-

bro. Den eksisterende station skulle omdannes til godsbanegård. Endvidere skulle der bygges en lokomotivremise og en kulgård. Arbejderne blev udført i perioden 1903 til 1907 og blev færdig i etaper. 29. maj 1905 blev fx indviet vejbroen over banen – den hvilede på fire granitpiller og havde en jernkonstruktion med tre spænd.

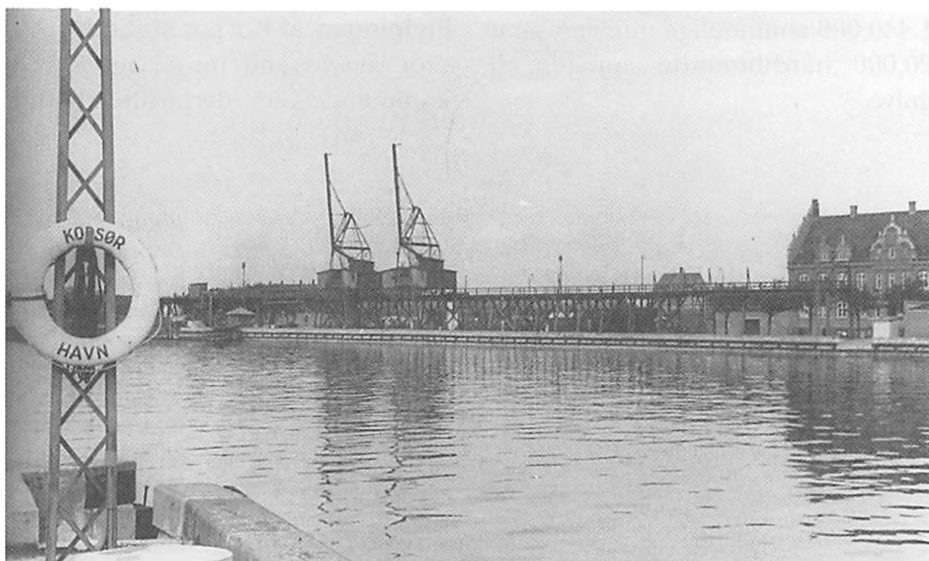


Illustration 21: Begyndelsen af kulbanen med de store kraner til aflæsning af kul fra skibene. Kullene blev læsset på de små tog, der kørte dem videre på højbanen til venstre ud til kulgården ved remisen. Længst til højre Hotel Storebælt. (Lokalhistorisk arkiv for Korsør og omegn)

I foråret 1904 blev arbejdet på færgelejet begyndt og det samme galt remisebygningen på Dyrehovedgårds Alle. Der var tale om en omfattende remise med 25 pladser, to drejeskiver og vandtårn samt mandskabsbygning med værelser til overnattende lokomotivpersonale. Arkitekt var – som så mange andre steder på den tid – statsbanernes overarkitekt professor Heinrich Wenck⁷⁴.

Tunnelen under baneområdet, der skulle forbinde Halsskovvej, Standvejen og Banegårdspladsen stod færdig 23. december 1905.

Ved remisen blev bygget to kulgårde – en til forsyning af lokomotiver og en til forsyning af færgerne. Kullene blev sejlet til Amerikakajens nordende, og her blev de med kran læsset på et lille tog, der bestod af et elektrisk lokomotiv og fire vogne. Der var tre af disse togstammer, og de kørte kullene på en højbane, der dels var bygget på et træstillads og dels på stålbroer hen til kulgårdene ved remisen.

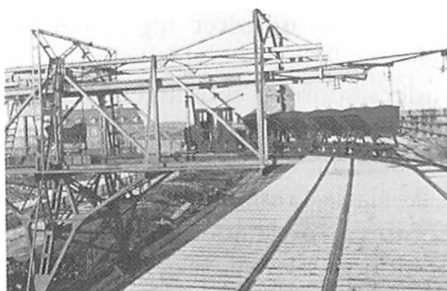


Illustration 22: Det elektriske lokomotiv med vogne på kulbanen mellem havnen og remisearnlægget i Korsør. Tiden er før 1. verdenskrig 1914.

I 1905 blev arbejdet med den nye stationsbygning også påbegyndt. Den lå på opfyldt areal og blev derfor piloteret. Her var det også Heinrich Wenck, der var arkitekt. Bygningen indeholdt dels station, dels toldkammer. Ved banegårdspladsen begyndte færgerne fra Kiel at lægge til, og passagerne skulle underkastes et toldeftersyn. Før den tid lagde Kieler-færgerne til foran den oprindelige station. Wenck mente, at udlændinge, der kom til Danmark, skulle mødes med monumentalitet – derfor den imponerende bygning. Bygningen havde et kob-



Illustration 23: Korsørs 2. banegård indviet 1907. Postkortet her er fra før 1912, idet det er stemplet i 1912. (Lokalarkivet for Korsør og omegn)

bertårn, sortglaseret tegl, cementrelieffer, døre af whitewood med ruder af dobbelt tykt engelsk glas og billedudskæringer. I stationsdelen var der indeni 1-3. klasses ventesale, 1-2. klasses restauranter, billetsalg, kontorer, overnatningslokaler m.v. Stationen blev indviet 21. januar 1907 med deltagelse af Frederik VIII og kronprins Christian.

Jernbaneulykker i Forlev⁷⁵

Forlev Station mellem Slagelse og Korsør blev nedlagt i 1962,⁷⁶ og går måske kun over i historien på grund af to forskellige ulykker, der skete her.

Den første skete 26. april 1887, hvor banen endnu var enkeltsporet, men hvor Forlev holdeplads var etableret med et privat sidespor. Og netop dette sidespor havde en central rolle i ulykken. Her var placeret en række grusvogne, og efter placeringen bliver skiftesporet ind til sidesporet

korrekt aflåst – men desværre glemte den pågældende medarbejder inden aflåsningen at skifte sporet, hvilket betyder, at tog i hovedsporet vil køre ind på sidesporet.

Og det er lige præcis, hvad der sker. Toget fra Korsør afgår planmæssigt, og et par hundrede meter før Forlev opdager lokomotivføreren skiftesporets forkerte stilling. Han får bremsen så meget, at farten er væsentligt aftaget, da det uundgåelige sammenstød sker. Samtlige grusvogne bliver splinterede, og resterne af dem spredt over et stort område. Alle vognene undtagen pakvognen i toget fra Korsør, bliver på sporet, hvilket betyder, at ingen passager kommer noget til. Men lokomotivet går det ikke så godt, idet det vælter ned af en 5-6 meter høj skrænt og ender nærmest med bunden i vejret. Togpersonalet blev på lokomotivet og styrtede med ned og blev nærmest begravet af en mængde kul,



Illustration 24: Det væltede lokomotiv ved den første Forlev-ulykke 1887.



Illustration 25: Togulykken i Forlev 22. januar 1916. Billedet af ukendt oprindelse. Her scanneret fra Signalposten 1993, side 42, derfor den lidt dårlige kvalitet.

men disse kul beskyttede dem samtidig mod den udstrømmende damp. Kun fyrbøderen fik kvæstet sin ene hånd, mens lokomotivføreren fik et chok. Så samlet set skete der udelukkende stor materiel skade. Lokomotivet, der kun var et par måneder gammelt ved ulykken, blev sat i stand og kørte helt frem til 1939.

Den anden ulykke ved Forlev skete den 22. januar 1916. I DSB's officielle beretning om uheldet hedder det: "Særtog 4000 og tog 2047 afsporede under gennemkørsel på Forlev Station den 22. januar 1916. Fra en tysk, flad vogn med jernrør i særtoget, var et rør gledet ned og havde kilet sig fast under den efterfølgende vogn, skurende hårdt hen over ballast og sveller. I et sporskifte

på Forlev station har røret fået fat og tvunget vognen af spor. De efterfølgende vogne afsporede også og væltede til dels ind over nordre hovedspor, togvej for tog 2047, og da dette tog i det samme kørte igenem Forlev, kørte det på de væltede vogne, hvorved togmaskinen og 21 vogne afsporede og til dels væltede". Historien melder ikke noget om eventuelle tilskadekomende, men dramatisk ser det ud.

2. del af artiklen om jernbaner i den nye Slagelse kommune bringes i årbogen for 2009. Her vil bl.a. blive omtalt Slagelse-Næstved-banen med sidebanen Dalmose-Skælskør samt Slagelse-Værslev-banen. Endelig vil der være et kort afsnit om roebanerne.

Noter

- 1 På sporet 1847-1997. 3. bind. Jernbanemuseet 1997. Til de tre bind hører i alt 70 sider noter og 46 sider litteraturhenvisninger.
- 2 J. Groth: Korsørbanen, Signalposten 1977, nr. 1, side 51. Signalposten er et "upolitisk tidsskrift om jernbaner – i virkelighed og model".
- 3 C.C. Kjeldgaard: Korsørbanen. Vor Stand, 1. marts 1926, side 43. C.C. Kjeldgaard har titel af trafikkontrollør. Vor Stand er medlemsblad for Jernbaneforeningen.
- 4 Signalposten 1977, nr. 1, Korsørbanen, side 51-52.
- 5 Det Sjællandske Jernbaneselskab var fra starten et privat aktieselskab, primært ejet af Industriforeningen. Selskabet blev etableret i juli 1844 og statutterne godkendt i marts 1845. Selskabet blev oprettet for at drive jernbanen København-Roskilde. Selskabet indgik fra 1. januar 1881 i DSB. På sporet 1847-1997, bind 1: Poul Thestrup: Dampen binder Danmark sammen, side 48ff (Jernbanemuseet 1997) har en uddybende beskrivelse af dannelsen af Sjællandske Jernbaneselskab
- 6 Vor Stand, 1. marts 1926, side 43
- 7 Vilhelm Carl Eppingen Sponneck var født i Ringkøbing, men blev student fra Sorø 1832. I 1836 blev han uddannet jurist og toldembedsmand. I 1848 blev han finansminister og beholdt denne post i skiftende regeringer indtil december 1854. Han var således en nøgleperson i overvejelserne om jernbaneanlæg i denne periode. Se nærmere i "På sporet 1847-1997", bind 1, side 76. Der er en mere udførlig biografi af von Sponneck i Vor Stand, 1. marts 1926, side 44.
- 8 Vor Stand, 1. marts 1926, side 44. Her er der også en udførlig biografi over Peter Georg Bang
- 9 Love og Anordninger samt andre Offentlige Kundtgjørelser Danmarks Lovgivning vedkommende for Åarene 1851 og 1852. 27. februar 1852: Lov om Rentegarantie for den til Fuldførelse af den sjællandske Jernbane fornødne Anlægscapital. Side 424-426. Udgivet af Algreen-Ussing. Kjøbenhavn 1853
- 10 Vor Stand, 1. marts 1926, side 45. Udtalelsen blev fremsat af Gert Henrik Winther (1813-1905), der i sin tid som politiker gjorde sig bemærket ved bidske udfald mod embedsmændene og ved klager over deres høje lønninger og lovhjemlede pensionsret. Han blev også kendt som talsmand for særlige jyske interesser. Winther blev i 1847 valgt til den grundlovgivende rigsforsamling i Aarhus amts 1. kreds, hvor han uafbrudt blev genvalgt til folketinget frem til 1884. Han tilhørte partiet Venstre. C.F. Bricka: Dansk Biografisk Lexikon, bind 19. 1. udgave 1905, side 64-68 (tilgængelig på www.runeberg.org/dbl/19/)
- 11 Der er en udførlig biografi over Sir Charles Fox i Vor Stand, 1. marts 1926, side 45. Firmaet havde store jernbaneforetagelser i bl.a. Indien, Australien og Sydafrika
- 12 Signalposten 1977, nr. 1, side 52
- 13 Johan Christopher Frederik Dreyer (1814-98). Dreyer havde en lang karriere indenfor forsvaret og deltog blandt andet aktivt i kampene i krigen 1848-50. I perioden 1852-63 virkede han i forskellige stillinger indenfor jernbanevæsenet, dels som indenrigsministeriets tekniske konsulent, dels som kontrollerende ved anlægget af de sjællandske jernbaner. Han var også medlem af direktionen i Sjællandske Jernbaneselskab. C.F. Bricka: Dansk biografisk Lexikon, bind 4, 1. udgave 1890, side 355-356. (tilgængelig på www.runeberg.org/dbl/4/)
- 14 Anlægsingeniør for de engelske entreprenører var ingeniør William George

- Brounger hvis videre karriere efter anlægget af Korsørbanen kom til at foregå i Sydafrika. På Sporet 1847-1997, bind 1, side 85
- 15 Citeret fra "Vor Stand" 15. marts 1926, side 70. Viggo Rothes erindringer udkom i København 1888 under titlen: "Mit Livs Erindringer".
- 16 Viggo Rothe (1814-91) var født i København, men kom som 10-årig til sin ældre bror, der var lærer ved Sorø Akademi. Herfra tog Rothe eksamener i 1832 og 1834. I 1836 blev han polyteknisk kandidat i anvendt naturvidenskab. Rothe var direktør for Sjællandske Jernbaneselskab indtil staten overtog det 1. januar 1880. Herefter var han direktør indtil oktober 1885 for Statsbanerne på Sjælland. På sporet 1847-1997, bind 1, side 73. Der er en udførlig biografi i C.F. Bricka: Dansk biografisk Lexikon, bind 14. 1. udgave 1900, side 371-76 (tilgængelig på www.runeberg.org/dbl/14/)
- 17 Et eksempel nævnes i På sporet 1847-1997, bind 1, side 85 i beskrivelsen af Korsør Station i kontrakten: "A main building containing 150-200.000 cubic feet with entrance hall, passenger rooms, refreshment rooms, offices for teh Post and Customs for the expedition of luggage, counting houses, dwellings for officers etc etc". Alene slutning "etc etc" giver god plads for forskellige fortolkninger.
- 18 Vor Stand, 15. marts 1926, side 70. Her kan også læses nærmere om en episode, der førte til en voldgiftssag i december 1853, der på flere punkter gik Dreyer imod. I sommeren 1854 fratrådte Dreyer som teknisk tilsynsførende efter yderligere uoverensstemmelser og blev afløst af tyskeren F.W.E.G. Scheffer, der havde erfaringer fra bygningen af tyske jernbaner. Forholdet mellem ingeniørerne er også beskrevet næsten enslydende i Signalposten 1977, nr. 1, side 53
- 19 Vor Stand 1. april 1926, side 106
- 20 Signalposten 1977, side 53-54
- 21 Vor Stand 1. april 1926, side 105-106. Om Scheffer, se note 18
- 22 Signalposten 1977, nr. 1, side 54. Beskrivelsen er af artiklens forfatter omskrevet til nudansk.
- 23 P. Arnskov: Bogen om Slagelse, side 357. 1931.
- 24 Signalposten 1977. nr. 1, side 54-57
- 25 Signalposten 1977, nr. 1, side 57-59
- 26 Cirkulæret citeret fra Jernbane-Bladet, 13, årgang, nummer 5, maj 1956, side 128. Cirkulæret er understrevet af Rothe på direktionens vegne. Jernbane-Bladet er fællesorgan for jernbaneeetaten og et tidsskrift for stats- og privatbanepersonalet.
- 27 Indvielsen er beskrevet både i Signalposten 1977, nr. 1, side 63-64, i På sporet 1847-1997, bind 1, side 88-89 samt i Vor Stand 1926, side 106-107, der gengiver Berlingske Tidendes reportage fra begivenheden.
- 28 Bag stationen ses Jernbjerg gård og mølle samt spritfabrikken – eller "brænderiet", som den blev kaldt. I forgrunden til højre er gasværket under opførelse. Det begyndte driften i 1857 på det sted, hvor nu Slagelse Musikhus og Badeanstalten ligger. Richard G. Nielsen: Mennesker og miljøer i det gamle Slagelse, side 44-45. Slagelseegnens kulturkreds 1976. Tegningerne til den første station i Slagelse kan ses i Signalposten, nr. 3, 1980, midtersiderne. Endvidere findes der - uden angivelse af proveniens – et billede af Slagelses første station fra 1856 gengivet i Jernbane-Bladet, april 1946. side 5. Billedet er fra gadesiden. Samme billede er i P. Arnskov: Bogen om Slagelse, side 358. Se også illustration 15 med et billede af stationen fra ca. 1880.

- 29 Berlingske Tidende beskriver stoppet ved Vaarby Å således: "Da broen over Vaarby Å mellem Slagelse og Korsør er et af, om ikke det interessanteste Bygningsarbejde paa Linjen (den bestaar af 5 buer af 45 Fods Spænding og 54 Fods Højde) standsede Toget her, og det behagede da Hs. Majestæt med Følge at stige ned ad den høje Banedæmning og fra neden af at tage dette interessante Værk i Øjesyn" (citeret fra Vor Stand 1. april 1926, side 107). Se broen på illustration 3.
- 30 Korsør By nærrede store forventninger til virkningerne af banen, bl.a. drømte man om, at byen skulle blive en storstad og udgangspunkt for 17 dampskibslinjer. Men året efter banen åbning i 1857 døde en fjerdedel af byens befolkning af kolera og i 1858 blev byens næringsliv hårdt ramt af en finansiel krise - ifølge Vor Stand 1. april 1926, side 107. De nævnte dødstal fra koleraen i 1857 med en fjerdedel af byens befolkning er stærkt overdrevet. Ifølge Erik Nielsens artikel i Historisk Samfund for Sorø Amts årbog 1982, side 21-32 udgjorde tallet 9 %. Erik Nielsens kilde er en afhandling for doktorgraden i medicin fra 1859 af Erik Holst. I Historisk Samfunds årbog fra 1957 har E.L. Parbøl i artiklen om den sjællandske vestbane i 100 år, side 23, en beskrivelse af forventningerne til banen i Korsør.
- 31 I På sporet 1847-1997, bind 1, side 97, er gengivet en fynbo Morten Nielsens beskrivelse af en togrejse i september 1856 mellem Korsør og København. Om Slagelse står: "Kl. 7.39 var vi ved Slagelse station. Slagelse ligger lidt syd for, hvoraf ikke stort kunne ses. Der er to kirker i byen. Fem minutter standsede toget"
- 32 Hvis ikke andet er angivet stammer oplysningerne i dette afsnit fra Signalposten 1977, nr. 1, side 59-63 samt På sporet 1847-1997, bind 1, side 90-92
- 33 I På sporet 1847-1997, bind 1, side 91, er et foto af et andet lokomotiv, nemlig nummer 12 "Roeskilde" – fotograferet samme sted
- 34 H. Brendstrup: Den sjællandske vestbane. Ingeniøren, 8. oktober 1932 (41. årgang). Artiklen side 473-481 indeholder for den teknisk interesseret en nøje gennemgang af hovedlinjerne i banens tekniske udvikling. Ovenstående oplysning kan ses på side 475. H. Brendstrup var ekspeditionssekretær ved DSB og cand. polyt. De 4 promille betyder, at stigningen maksimalt var 4 meter pr. 1000 meter strækning. Ingeniøren blev på dette tidspunkt udgivet hver uge af Dansk Ingeniørforening.
- 35 Ingeniøren, 8. oktober 1932, side 476
- 36 Signalposten 1980, nr. 2, side 73-79. Udover en beskrivelse af stationerne og deres indretning indeholder den anvendte artikel også en beskrivelse af hverdagen, herunder inventaroptælling, der ifølge beretteren var en lang og besværlig proces
- 37 Korsørs første station blev bygget på et opfyldt areal på vestsiden af Lilleø. Det samlede baneområde lå i Tårnborgh sogn, men blev indlemmet i Korsør i 1858. Jette Kjærulff Helleesen og Ole Tuxen: Korsør i 15.000 år, afsnittet om "Byudvikling 1850-1883". (www.korsoer-historie.dk)
- 38 Den første køreplan kan ses i På sporet 1847-1997, bind 1, side 88.
- 39 Signalposten 1977, nr. 1, side 63
- 40 I Signalposten 1977, nr. 4, side 226-230 er der angivelser af forskellige togs køretider ud fra køreplanerne op til omkring 1977
- 41 Ingeniøren 8. oktober 1932, side 480-481
- 42 Jette Kjærulff Helleesen og Ole Tuxen: Korsør i 15.000 år, afsnittet om Kiel- og Lohalsruten. (www.korsoer-historie.dk)
- 43 Morten Flindt Larsen: 1883: Korsør-Kiel

- ruten til Sjællandske Statsbaner. Jernbanehistorisk årbog 2008, side 3-12. Jernbanebøger 2008
- 44 Signalposten 1977, nr. 4, side 231
- 45 Ingeniøren 8. oktober 1932, side 474-75 samt 479. Der er langt mellem punktum i cirkulæret.
- 46 Ingeniøren 8. oktober 1932, side 478 samt Signalposten 1978, nr. 1, side 39
- 47 Ingeniøren 8. oktober 1932, side 476-477
- 48 Fjenneslev og Frederikslund stationer blev nedlagt i 1962, mens Kværkeby station først blev nedlagt i 1974. Niels Jensen: Vestsjællandske jernbaner, side 9-10
- 49 Signalposten 1978, nr. 1, side 39
- 50 Torben Andersen: DSB litra MY, side 61 oplyses følgende: "Lokomotiv-nummeret fandtes oprindelig ikke på fronterne på de første maskiner, dvs. 1101-1124, men da Kong Frederik d. IX interesserede sig meget for jernbaner, skulle han altid se, hvilken maskine, der fremførte hans tog, eller hvilke lokomotiver han mødte, så derfor påmaledes nummer på fronten på MY fra ca. 1957, startende med leveringen af MY 1125. Øvrige tidligere leverede maskiner fik løbende påsat nummer. Lokomotivets forlag 1998.
- 51 Ingeniøren 8. oktober 1932, side 478. Der er flere bud på, hvornår det andet spor blev taget i drift. Niels Jensen skriver i Vestsjællandske jernbaner, side 12, at datoen var 1. maj 1900.
- 52 Ingeniøren 8. oktober 1932, side 475
- 53 Signalposten 1978, nr. 1, side 39-40 og Niels Jensen: Vestsjællandske jernbaner, side 9. 1978.
- 54 Ingeniøren 8. oktober 1932, side 479
- 55 Niels Jensen: Vestsjællandske jernbaner, side 12-13 samt Ingeniøren 8. oktober 1932, side 477-78
- 56 John Poulsen: 1880: Staten overtager Sjællandske Jernbane-Selskab. Jernbanehistorisk årbog 2005, side 3-9. Banebøger 2005
- 57 Niels Jensen: Vestsjællandske jernbaner, side 26.
- 58 Bygningerne m.v. på Halsskov Red er nærmere beskrevet i Signalposten, nr. 1, 1978, side 40-41. De efterfølgende oplysninger er hentet fra denne artikel
- 59 Poul Thestrup har i På sporet 1847-1997, bind 1, side 95-97 en oversigt over hvor mange dage, der i gennemsnit var isbådetransport. I 1840'erne var det 23 dage om året, i 1850'erne 17 dage om året, 1860'erne 9 dage om året, 1870'erne 11 dage om året og 1880'erne 7 dage om året. Bemærk der er tale om gennemsnitstal, hvorfor der har været år uden isbådetransport og år med mange flere dage end gennemsnitstallet.
- 60 I en af bygningerne på Halsskov Rev er der etableret et lille museum, der handler om isbådetransporterne og færgefarten i isvintre.
- 61 Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen: Korsør i 15.000 år. Afsnittet om jernbanefærger. (www.korsoer-historie.dk)
- 62 Signalposten 1978, nr. 1, side 41.
- 63 Ole Pedersen: 1892: Slagelse banegård flyttes. Jernbanehistorisk årbog 1992, side 14-22. Banebøger 1992. Oplysningerne er primært fra denne artikel. Der er også en kortere beskrivelse af stationens flytning i På sporet 1847-1997, bind 1, side 332-334. Her er også et andet foto af dampgravemaskinen end det, der vises i illustration 17
- 64 Der er tale om ingeniørroberst C. Owe-

- sen, der tidligere havde været den danske regerings konsulent ved de slesvigske jernbaner
- 65 Flere jernbaneforfattere kalder perioden "visnepolitikken", der beskrives således: "Imidlertid var man politisk kommet ind i provisorietidens visnepolitik, hvor det syntes som om, at man talte mere på tinge, end man handlede – eller henviste sagerne til diverse udvalg, der ikke fik gjort meget ved det". Citat fra Henning Pedersen og Ole-Christian Munk Plum: Toget går via Dalmose. Slagelse-Næstved og Skælskør-banen gennem 100 år, side 6. Banebøger 1992. Den såkaldte provisorietid er udførligt beskrevet i Troels Fink: Estruptidens politiske historie 1875-1894, bind 1-2. Odense Universitetsforlag 1986. Jacob Brønnum Scavenius Estrup (1825-1913) var konservativ konseilspræsident (regeringsleder) i perioden 1875-94 og var i øvrigt født i Sorø. Der er en udførlig biografi af ham i C.F. Bricka: Dansk biografisk Lexikon, bind 4, side 607-617. 1890. Biografien er meget præget af, at Estrup stadig sad på magten ved værkets udgivelse. Tilgængelig på www.runeberg.org/dbl/4/.
- 66 I.V. Tegner var overingeniør ved statsbanerne og tillige i perioden 1889-1902 generaldirektør. Det var en lidt særpræget konstruktion at han samtidig varetog begge job. På sporet 1847-1997, bind 1, side 340-349 om statsbanernes styrelse i perioden
- 67 Hans Peter Ingerslev (1831-96) var indenrigsminister fra august 1885 til januar 1894. Han læste jura, men opgav studiet for at uddanne sig ved landsbruget. I 1864 overtog han farens gods Marselisborg. 1873-76 og 1879-84 var han medlem af Folketinget og Landstinget fra 1894 til sin død. (www.im.dk). Endvidere en biografi i C.F. Bricka: Dansk biografisk Lexikon, bind 8, side 300-303. 1894. Tilgængelig på www.runeberg.org/dbl/8/
- 68 Lovtidende 1889. Lov 55 af 12. april. Side 158-159.
- 69 Her citeret fra Ole Pedersen, side 17
- 70 Niels Peder Christian Holsøe (1826-1895) var oprindelig uddannet murer, men blev arkitekt i 1853. Han var arkitekt på adskillige posthuse i Danmark, bl.a. Skælskør, men hans hovedvirke var som jernbanearkitekt. Han har opført næsten alle bygningerne på de jysk-fynske baneanlæg. Holsøe var også arkitekt på bygningerne på Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør-strækningerne. C.F. Bricka: Dansk biografisk Lexikon, bind 8, side 62-63. 1894. Tilgængelig på www.runeberg.org/dbl/8/
- 71 En mere detaljeret beskrivelse af den nye station kan læses i Ole Pedersens artikel side 18-19. Her er der også citater fra de to lokale aviser, der begge kritiserer specielt inventaret. I Ole-Christian Munk Plum: Toget går til Dalmose, side 65-69 er der også en udførlig beskrivelse af Slagelse stations bygning samt øvrige bygninger på og omkring baneterrænet frem til Næstved-banens lukning for persontrafik i 1971.
- 72 Citeret efter Ole Pedersen, side 22
- 73 Jette Kjærulff Hansen og Ole Tuxen: Korsør i 15.000 år. Afsnittet om "Stationsudvidelse 1903-1907". (www.korsoer-historie.dk)
- 74 Heinrich Emil Charles Wenck (1851-1936) var DSB's overarkitekt 1891-1921. I den periode kom Wenck til at tegne hovedparten af de mange nyanlagte stationsbygninger og andre jernbanebygninger. Udover remisen var Wenck også arkitekt på Korsørs anden banegård. Han var også arkitekt på stationerne på privatbanen Høng-Tølløse og på den senere omtalte statsbanestrækning Slagelse-Værsløv, se Ole-Christian Munk Plum: Høng-Tølløse Jernbane 1901-2001, side 39-40. Om Wencks privatbanestation

- ner kan læses i Ulrik Tarp Jensens artikel: 1900: Wencks privatbanebygninger. Jernbanehistorisk årbog 2000, side 28-37. Banebøger 2000.
- 75 Ulykkerne er beskrevet i Signalposten, 20. årgang 1993, side 40-42. Beskrivelsen af 1887-ulykken er J. Groth, og 1916-ulykken S.A. Guldvang, der oplyser, at han har ændret DSB's officielle beretning til nudansk.
- 76 Niels Jensen: Vestsjællandske jernbaner, side 11. 1978.

Kilder

Litteratur (så vidt muligt i alfabetisk rækkefølge efter forfatterens efternavn):

- Knud Andersen: Familien Andersen fra Dalmose. En erindringsbog. Eget forlag 2005.
- Torben Andersen: Nostalgi fra 30'erne: Miljø fra Slagelse Station. Tidsskriftet Lokomotivet, nr. 46, november 1996, side 20-21
- Torben Andersen: DSB litra MY. Type 567. 1998. Lokomotivets forlag.
- Architectura 16, Arkitekturhistorisk årsskrift 1994: Wencks købstadsstationer 1903-06
- P. Arnskov: Bogen om Slagelse. 1931.
- H. Brendstrup: Den sjællandske Vestbane. Ingeniøren. Ugeblad udgivet af Dansk Ingeniørforening. 41. aargang. 8. oktober 1932, side 473-481.
- DSB-bladet nummer 7, 1985: Artikel om kulbanen i Korsør
- J. Groth: Korsørbanen. 4 artikler i "Signalposten" (upolitisk tidsskrift om jernbaner – i virkelighed og model). 1977, nr. 1 (side 51-64), 1977, nr. 4 (side 226-233), 1978, nr. 1 (side 39-41), 1980, nr. 2 (side 73-80)
- J. Groth: Uheldet ved Forlev 1887, Signalposten, 29. årgang 1993.
- S.A. Guldvang: Uheldet ved Forlev 1916, Signalposten, 29. årgang 1993
- Jette Kjørulff Hellesen & Ole Tuxen: Korsør i 15.000 år. Netudgave på www.korsoer-historie.dk
- Illustreret Tidende 1906-07, side 228-29: Korsørs nye banegård
- Hans Christian Johansen: Jernbanerne i bilismens skygge. På sporet 1847-1997, bind 2. Jernbanemuseet 1997
- Niels Jensen: Vestsjællandske jernbaner. Clausens jernbanebibliotek. 1978
- Ulrik Tarp Jensen: 1900: Wencks privatbanebygninger. Jernbanehistorisk årbog 2000, side 28-37. Banebøger 2000
- Jernbane-Bladet. Fællesorgan for Jernbanetaten. Tidsskrift for Stats- og privatbanepersonalet. April 1946, side 4-5 om Roskilde-Korsørbanens 90 års jubilæum & 13. årgang, nr. 5, maj 1956, side 128-129 om Korsørbanens 100 års jubilæum (begge uden forfatterangivelse)
- C.C. Kjeldgaard: Korsørbanen. Vor Stand 1926, side 42-46 og 69-71 samt 104-107. "Vor Stand" var medlemsblad for jernbaneforeningen
- Morten Flindt Larsen: 1883: Korsør-Kiel ruten til Sjællandske Statsbaner. Jernbanehistorisk årbog 2008, side 3-12. Banebøger 2008
- Tom Lauritsen og John Poulsen: Roebaner. De danske roebaner i billeder og tekst. Banebøger 1987
- Erik Nielsen: Koleraen i Vestsjælland 1857. Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt, 1982, side 21-32
- Richard G. Nielsen: Mennesker og miljøer i det gamle Slagelse. Slagelse kulturkreds 1976.
- E.L. Parbøl: Den sjællandske vestbane fylder 100 år. Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt. 1957, side 7-27
- Steen Ousager: Krige og fornyelse. På sporet 1847-1997, bind 2. Jernbanemuseet 1997
- Henning Pedersen & Ole-Christian Munk Plum: Toget går via Dalmose. Slagelse-Næstved og Skælskør-banen gennem 100 år. Banebøger 1992.
- Ole Pedersen: Slagelse banegård flyttes. I Jernbanehistorisk årbog 1992, side 14-22. Banebøger 1992.
- Ole-Christian Munk Plum: Høng-Tølløse

Jernbane 1901-1976. Dansk Jernbane-Klub 1976.

- Ole-Christian Munk Plum: Danske Statsbaner, Slagelse-Næstved, 90 år. Dansk Jernbane-Klub, 1982.
- Ole-Christian Munk Plum: Slagelse-Værsløv banen åbner. I Jernbanehistorisk årbog 1998, side 31-42. Banebøger 1998.
- Ole-Christian Munk Plum: Høng-Tølløse Jernbane 1901-2001. Dansk Jernbane-Klub. 2001
- John Poulsen: 1880: Staten overtager Sjællandske Jernbane-Selskab. Jernbanehistorisk årbog 2005, side 3-9. Banebøger 2005
- Poul Thestrup: Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997, bind 1. Jernbanemuseet 1997
- Martin Wilde: Frit slag i Slagelse. Tidsskriftet "Banen". Nr. 64, maj-juni 2002. Side 48-58

Love m.v.:

- Algren-Ussing: Love og Anordninger samt andre offentlige kundtgørelser Danmarks Lovgivning vedkommende for Aarene 1851 og 1852, side 424-426. (København 1853): Lov af 27. februar 1852: Lov om Rentegaranti for den til Fuldførelse af den Sjællandske Jernbane fornødne Anlægscapital.
- Lovtidende 1889. Lov nr. 55 af 24. april 1889: Anlæg af en Jernbane fra Slagelse til Næstved med en Sidebane til Skjelskør.
- Lovtidende 1894. Lov nr. 86 af 8. maj 1894: Anlæg af en Statsbane fra Slagelse til Værsløv m.m.

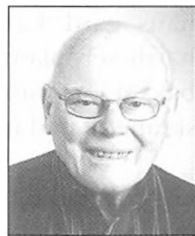
Primære kilder:

Slagelse byråds forhandlingsprotokoller 4. januar 1877 til 26. juni 1891 (1 bind) samt 2. juli 1891 til 11. februar 1904 (1 bind). Befinder sig på Slagelse Stads- og Lokalarkiv.

Forfatter

Carsten Ego Nielsen er cand.phil. i historie og beskæftiger sig primært med lokalhistorie. I 2006 fik han udgivet bogen om Slagelse Sct. Peders landsogn 1950-1970, og holder derudover flere foredrag samt gennemfører historiske vandringer og rundvisninger.

Det politiske folkemøde ved Næsby Bro i 1885 – og andre begivenheder på Sorø-egnen under provisorietiden



Af Helge Jensen

Indledning

Den 1. september 1885 om aftenen sidder der en knap 12-årig dreng, Niels Peder, i sit værelse på Bransagergården i Alsted og skriver i sin dagbog: *"Om fire Dage har vi da nået det politiske Folkemøde, som jeg har glædet mig så meget til. Jeg skal da ned og høre på gamle Alberti. Ja, gid jeg engang i Livet må komme til at udrette så meget godt som han har udrettet"*.

Dagen kom, og søndag den 6. september skriver han: *"I Dag var jeg til det første politiske Folkemøde, jeg har været med til, nemlig ved Næsby Bro. Jeg hørte her Alberti, Berg. N.J. Larsen og Neergaard"*.

Dagbogen havde Niels Peder fået af sin far, den aktive venstremand og gårdejer Hans Nielsen, kaldet Bransagermanden, der ejede Bransagergården i Alsted¹. Faderen havde i længere tid opfordret sin søn til at skrive dagbog. Hans Nielsen var stolt af sin begavede søn – men faderen var også meget krævende og forlangte, at sønnen skulle have rene ug'er i skolen.

Niels Peder skrev næsten hver dag i

de næste to år i sin dagbog. Derefter blev der lidt længere mellem skrivelserne, og efter at have taget studentereksamen fra Sorø Akademi i 1892 skrev han - så vidt vides - ikke dagbog mere. I den periode, dagbogen føres, udviser Niels Peder en utrolig politisk interesse, hans alder taget i betragtning. Han er ikke nogen helt almindelig 12-års dreng, hvilket hans dagbogsnotater vidner om.

Niels Peder blev senere kendt som den markante politiske personlighed Niels Bransager. Han og de øvrige søskende tog navnet Bransager efter faderens gård. Niels Bransager blev redaktør af Venstres Folkeblad i Ringsted og folketingsmand for Det Radikale Venstre, som han var med til at stifte i 1905. Niels Bransager døde i 1915 af tuberkulose, kun 41 år gammel.

Stedet for det politiske folkemøde

Det politiske folkemøde ved Næsby Bro, som den kun 12-årige bondesøn fra Alsted overværede, tog sin begyndelse kl. 13 den pågældende søndag og fandt sted i gårdejer Peder Larsens lystskov, hørende til

hans gård Egholm. Peder Larsen havde selv plantet den lille skov på et bakket jordsmon, som fra hans have skrånede ned mod Susåen.

Gården Egholm ligger i Broby lige øst for Sorø-Næstvedlandevejen tæt ved Næsby Bro, hvor landevejen går over Susåen. Gården, der tidligere

var fæstegård under Sorø Akademi, ejes i dag af Egon Niemann².

Tiden forud for provisorietiden

Mødet var arrangeret for at give udtryk for den vrede, venstrefolkene havde oparbejdet imod den konservative konseilspræsident Jacob Estrups regering, der regerede i kraft af provisoriske (foreløbige) finanslovlove.

Baggrunden for det stigende oprør i befolkningen havde flere årsager. Fra midten af 1870'erne begyndte priserne at falde. Med de nye jernbaner og dampskibe kunne der sendes billigt korn fra Amerika til Rusland og England. Den danske korneksport blev formindsket, dog voksede udførslen af kreaturer og svin, smør og flæsk, så trods betydelige vanskeligheder syntes det danske landbrug at kunne ride stormen af ved en omlægning af produktionen.

I byerne førte prisfaldet og de dårligere forretningsforhold til en del sammenbrud og arbejdsløshed. Overalt taltes der, om de "dårlige tider". Ministeriet Holstein-Holsteinborg havde efter 1872 bestemt afvist Venstres krav om parlamentarisme, og Venstre benyttede da sit flertal i Folketinget til at lægge vanskeligheder i vejen for regeringen. Folketingets flertal var umedgørligt, og hvis Ministeriet søgte at komme Venstre i møde, fik det vanskeligheder med godsejerne i Landstinget. Det var en følge af 1866-forfatningen, der havde gjort Rigsdagens to ting så forskellige, at det måtte komme til kamp.

Politisk Folkemøde.

Det allerede i Bladene omtalte Møde i Alsted vil blive afholdt i Gaardejer P. Larsens Lystekov ved Næsby Bro Søndag den 6te Septbr., Kl. 1. Mænd og Kvinder indbydes. Af de indbudte Talere har Hr. Folketingsmænd Alberti, O. Berg, N. I. Larsen og Hr. Caud. Neergaard lovet at tale. Bøvertaingsstelte forefindes og Kl. ca. 5 holdes Fællesspisning, hvori 200 a 300 Personer kan deltage. Adgangstegn faas ved Indgangen til Mødet og betales med 25 Øre.

Paalidelige Mænd vil være til Stede og modtage Kjøretøjerne.

H. Damslund, Gaardejer, Amtsrandskl., Liunge.	M. Jakobsen, Gaardejer, Susstrup.	P. Larsen, Gaardejer, Hollandsgaarden.
J. Hansen, Gaardejer, Broby.	K. Olsen, Boelamand, Broby.	Gl. P. Larsen, Gaardejer, Broby.
E. Jensen, Gaardejer, Alsted.	H. Nielsen, Gaardejer, Taarnemarksgaarden.	K. Jensen, Parocollint, Alsted.
J. Pedersen, Parocollint, Alsted.	J. Hansen, Gaardejer, Alsted.	H. Nielsen, Gaardejer, Brønnergaard.
Højmark, Lærer, Alsted-Flintstrup.	F. Jensen, Hummand, Hylstrup.	A. Holme, Proprietær, Oldengård.
Kr. Pedersen, Gaardejer, Fjenneslev.	H. Andersen, Tomter, Slaglille.	H. P. Hansen Bager, Viested.
P. Kristensen, Hummand, Ødemark.	P. Hansen, Gaardejer, Ørslevvester.	L. Sørensen, Forpagter, Holtegaard.
O. Hansen, Gaardejer, Bringstrup.	E. Petersen, Gaardejer, Sigersted.	P. Hansen, Gaardejer, Sigersted.
H. Olsen, Gaardejer, Homb.	O. Kjeldsen, Gaardejer, Vesterlev.	

Alle af Sorø Amts 2den Valgkreds.

J. Hansen, Gaardejer, Aase.	P. Mortensen, Gaardejer, Aase.	P. Madsen, Gaardejer, Vinnerup.
J. Andersen, Gaardejer, Tybjerglille.	H. Larsen, Gaardejer, Sogneraadsl., Tybjerglille.	J. Larsen, Gaardejer, Herlufmølle.
Frederiksen, Slagter, Herluflille.	S. Andersen, Gaardejer, Glumsø.	J. Jensen, Gaardejer, Sogneraadsl., Glumsø.
K. Iversen, Gaardejer, Rejerup.	H. Jensen, Gaardejer, Rejerup.	P. Madsen, Gaardejer, Ulstrup.
H. Olsen, Gaardejer, Ulstrup.	A. Nielsen, Gaardejer, Atterup.	N. Nielsen, Gaardejer, Engelstofto.
H. Rasmussen, Gaardejer, Leneegaarden.	K. Hansen, Gaardejer, Næsby.	K. Pedersen, Gaardejer, Tyvelse.
Specht, Gaardejer, Tyvelse.	L. P. Hansen, Gaardejer, Tyvelse.	H. Larsen, Væver, Tyvelse.
K. Pedersen, Gaardejer, Vrangstrup.	N. Andersen, Hummand, Vrangstrup.	H. Nielsen, Forpagter, Vrangstrupgaard.
H. Nielsen, Gaardejer, Sandby.	H. Pedersen, Aftægtsmand, Sandby.	Fog, Lærer, Sandby.
H. Andersen, Gaardejer, Ørerp.	H. Pedersen, Gaardejer, Engelstofto.	

Alle af Private Amts 3dje Valgkreds.

Announce for folkemødet ved Næsby Bro, trykt i Sorø Folketidende den 26. august 1885.

I 1874 gav Ministeriet Holstein-Holsteinborg op. Det efterfulgtes af Ministeriet Fonnesbech, som var endnu svagere – og gik af allerede i 1875. Venstrelederne mente, at modstanderne nu var kørt trætte – men Christian d. 9. ønskede ikke noget Venstre-ministerium – og kongen lod nu Estrup danne regering.

Jacob Brønnum Scavenius Estrups karriere og begyndelsen af provisorietiden 1885-94

Den nye konseilspræsident³ var på det tidspunkt 50 år. Han var født den 16. april 1825 i Søgade 11 i Sorø. Hans far Hector Estrup var historiker og havde i 1822 fået ansættelse som lektor ved Sorø Akademi - i 1831 blev han direktør samme sted – men købte i 1835 herregården Kongsdal, som ligger mellem Undløse og Mørkøv og forlod direktørstillingen ved Sorø Akademi for at bo her.

J.B.S. Estrup tog førsteksamen i 1844. To år efter overtog han Kongsdal – og i 1852 overtog han tillige godset Skaftøgaard i Randers Amt. På Skaftøgaard havde Estrup sit domicil med hustruen Regitze Holsten og deres 6 børn.

Estrup var i 1854 blevet valgt ind i Folketinget, men trak sig tilbage ved det nye valg i 1855, og først i 1864 blev han valgt ind som landstingsmand for de konservative. I 1865 blev han indenrigsminister. Han var en dygtig administrator, og blev meget populær i forbindelse med anlæggelsen af Esbjerg Havn og af jernbanerne i Jylland. Han fik tilnav-

net ”Jernbaneministeren”. I 1875 blev Estrup konseilspræsident og dannede et landstingsministerium med Folketinget imod sig, og her overtog han selv finanserne – og en 20-årig lang politisk strid begyndte.

I forsvarssagen, hvor Estrup lagde stor vægt på Københavns befæstning og udbygning af søfarten, gennemtvang han sin vilje – og da enighed var helt umulig, gav han i 1877 den første provisoriske finanslov – og gav derefter den ene provisoriske lov efter den anden⁴.

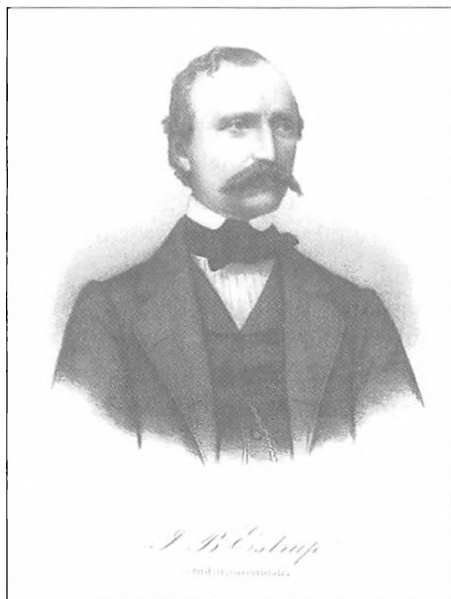
I tiden efter udstedelsen af den foreløbige finanslov foråret 1885 var der en meget stor misstemning i oppositionen. I tale og skrift antog modviljen en hidtil ukendt karakter – væbnet modstand imod myndighederne forberedtes på forskellige steder gennem de såkaldte ”Riffelforeninger”. Da Rigsdagen trådte sammen om efteråret, forkastede Folketinget finanslovsforslaget for 1886-87, og i Folketinget førtes der fra flere taleres side et overordentlig heftigt sprog. Der blev nu så meget uro i befolkningen, at regeringen fandt det nødvendigt at holde soldaterne parat på kaserne. Man var lige på kanten af borgerkrig.

Mundkurvscirkulæret april 1885.

En stor del af befolkningen havde nu fået nok – og de store møders tid begyndte – som bl.a. mødet ved Næsby Bro 1885 hos gårdejer Peder Larsen. Regeringen havde udstedt en ny lov, der forbød Venstre at holde møder i kommunernes skoler

og i de offentlige skove, hvor man ellers i disse år flittigt holdt møder, om sommeren i skovene og om vinteren i skolerne. I Alsted Skov var der således en festplads, hvor der blev afholdt møder og meget andet. Festpladsen er aftegnet på de gamle kort over Alsted Skov.

I april 1885 kom der fra Estrup-regeringen et nyt cirkulære, som skulle bidrage til at knægte ytringsfriheden. Cirkulæret truede skolelærerne med afskedigelse, såfremt de gik ind i riffelforeningerne eller agiterede mod regeringen – og i det hele taget blandede sig i politik. Cirkulæret henviste til lærernes pligt til at give tonen an – for lydighed, mod og agtelse - for den lovlige øvrighed. Lærere og præster, som støttede



Et mindre kendt portræt af J. B. Estrup, da han var blevet udnævnt til indenrigsminister i 1865. Litografi i Nordisk Billed-Magazin, maj 1866.

oppositionen, ville blive afskediget. Kritik af regeringen blev således ikke tolereret.

Cirkulæret blev kaldt "mundkurvs-cirkulæret"⁵, og det satte sindene endnu mere i kog overalt. Cirkulæret blev sendt til amterne, som skulle videresende det til de lokale skolekommissioner, som så derefter skulle meddele lærerne, hvad de havde at rette sig efter – men det ville skolekommissionerne ikke være med til. Så sendte man cirkulæret til sognerådene, og kort fortalt blev det vedtaget i ministeriet, at hvis sognerådene ikke ville meddele lærerne cirkulærets indhold – skulle sognerådsmedlemmerne betale 1 kr. i bøde pr. dag – indtil de havde givet lærerne besked om cirkulærets indhold.

Attentatforsøget mod Estrup

Det ulmende oprør kulminerede i et mordattentat mod Estrup den 21. oktober 1885. Gerningsmanden affyrede et skud med en revolver mod Estrup, uden at der dog skete ham noget. Det var en 19-årig typograf ved navn Julius Rasmussen⁶, der affyrede skuddet. Han stod og ventede ved Estrups lejlighed på Toldbodvej 26 og skød efter ham på nært hold, da Estrup kom og skulle ind ad porten.

Attentatet foranledigede afholdelsen af en demonstration til ære for Estrup. Et par dage efter holdt oppositionen en moddemonstration, hvor man råbte: "Ned med Estrup".

De blå gendarmere

Attentatforsøget på Estrup medførte en række initiativer fra Ministeriet. Et af initiativerne var, at der blev udstedt en lov om oprettelse af et militært gendarmerikorps – samt straffebestemmelser mod agitatoriske udskejelser. Korpset blev oprettet få uger efter det mislykkede attentat. Gendarmene, der var godsejrerregeringens redskab, var frygtet og ringeagtet. ”Blåmændene” blev de kaldt efter deres blå uniformer, og deres bevæbning bestod af karabiner, revolvere og sabler. Korpset var en slags ridende politi og havde fire afdelinger, hvoraf én afdeling havde hjemme i Ringsted.

De blå gendamer symboliserede en upopulær regering, og der var en meget stor uvilje mod dem i landet – også i de ”knurrende” riffelforeninger, som blev dannet - den ene efter den anden - som en folkelig protest mod Estrups tilsidesættelse af Grundloven og mod den provisoriske finanslov 1885, der var så vidtgående i sine beføjelser, at den nærmede sig diktatur.

Mod den voksende opposition, der var over hele landet, slog Estrup kraftigt ned med sagsanlæg mod pressen samt med dommen over venstreføreren, folketingets formand Christen Berg⁷.

Dommen over Folketingets formand Christen Berg

Christen Berg var blevet idømt seks måneders fængsel for at have fået to venstremænd til at fjerne politime-

steren i Holstebro fra den talerstol, Berg skulle tale fra. Berg ville ikke tale, så længe politimesteren sad der. Også de to venstremænd, der hjalp Berg, blev idømt 6 måneders fængsel.

Niels Peder noterer i sin dagbog den 11. oktober 1885: *”I dag var jeg med i Sorø (Stationen) for at hilse på de to brave vestjyske Bønder Noes og Nielsen, som er blevet dømt til 6 Måneders Fængsel, fordi de har sat en Politimester ned fra en Talerstol eller rettere sagt værget Talerstolens personlige Frihed. Fader sagde følgende Ord: ”Vi er kommet herud for at hilse på I to brave vestjyske Bønder, som vi har hørt så meget omtalt. Provisoristerne og Provisorie-bladene fortæller, at I har ladet jer forføre af Folkesørerne, men vi ved, at dette er løgn, de kalder jer Forbrydere, men vi regner jer for et par af Danmarks bedste Sønner”. En Storm af Hurraråb fulgte disse Ord, hvorpå Toget brusende for af sted. Og sådan var det overalt, hvor de kom frem – et Sejrstog for de to brave Mænd”.*

Forløbet af folkemødet ved Næsby Bro

Venstre lod sig dog ikke slå af mar-ken, og lokalt gav denne modstand sig udslag i, at venstrefolk i Sorø amts 2. valgkreds og Præstø amts 3. valgkreds slog sig sammen om at arrangere det nævnte folkemøde, og folk kom der, nemlig ikke færre end ca. 3.000 kvinder og mænd, men det var nu ikke et usædvanligt antal deltagere ved de politiske sammenkomster i landet på den tid.

I den lille lystskov ved Næsby Bro

var der stillet telte op til spisning. Der var folk til at tage sig af de fremmødtes heste og vogne, og kl. 17 skulle der være fællesspisning. I de opstillede telte kunne der kun sidde ca. 300 personer, men vejret var fint den dag, så man kunne sidde i det grønne og spise.

Ved indgangen kunne man købe adgangstegn til en pris af 25 øre. Talerne ved folkefesten var først og fremmest folketingsmanden Chr. Carl Alberti, men - som Niels Peder skrev - var også folketingsmændene Christen Berg, N.J. Larsen og Neergaard talere. Desuden besteg flere af de fremmødte talerstolen.

Sorø Folketidende skrev dagen efter mødet, at det var begunstiget af et særdeles smukt efterårsvejr, og at der blandt de tusinder af deltagere var kommet ikke så få oppositionsmænd fra Sorø, Slagelse og Ringsted. Ifølge avisreferatet åbnedes mødet på arrangørernes vegne af gårdejer Hans Pedersen, Engelstofte. Indbyrderne havde tænkt sig, at det kunne være godt at lade rigsdagsmændene få lejlighed til at lære stemningen at kende i denne del af landet, før end de nu snart skulle samles. Den tilstand, vi lever under, erklærede Hans Pedersen, er værre end den i 1864, for de indre fjender er farligere for folkets frihed end de ydre. Den regering, vi har, mangler sund fornuft til at forstå befolkningens trang til frihed, sluttede han.

Til ordstyrer valgtes derpå gårdejer Hans Nielsen, Alsted. Han takkede

for valget, som han var overbevist om, ville blive let; skulle der være en lille klat "provisorister" til stede, kunne han vist ganske overlade dem til politiets omsorg. Efter sangen "Hel tungt han efter sig Foden drog"⁸ tog Chr. Carl Alberti ordet.

Han blev modtaget med livlige hurraråb - alle vidste, at Alberti var tunghør, men hans syn og hans hukommelse fejlede ikke noget. Alberti begyndte sin tale med at sige, at den sang, man lige havde sunget, mindede taleren om bondens tidligere tilstand, som han selv huskede så godt. Den væsentligste forbedring af bondens kår var indførelsen af selvejendom - det var den ret, der gav bonden sin største kraft til at holde ud mod Estrups styre. Alberti havde mange rosende ord om baron Holsten, som var den mand, man skyldte tak for retten til selvejendom. Holsten var formand for den kommission, som ordnede fæstegodsets overgang til selvejendom af Sorø Akademis gods.

Folkemødet foregik uden nogen form for dramatik. Politimester Muus fra Sorø stillede med 10-12 politibetjente, der var udkommanderet fra København - for en sikkerheds skyld. Han ville have haft mange flere betjente, for det var ikke alle steder, sådanne møder gik helt stille af. Alberti kaldte dem i sin tale for "Pikkelhuer", hvilket vakte stor munterhed i forsamlingen.

Folketidende havde et meget langt referat af både Alberti og de øvrige

taleres foredrag, som også er spændende læsning.

Bransagermanden

Hvem stod bag folkemødet ved Næsby Bro i 1885?

På Bransagergården i Alsted boede gårdejer Hans Nielsen, der som tidligere omtalt, var far til Niels Peder, der skrev i sin dagbog om folkemødet ved Næsby Bro, som han glædede sig så meget til.

Hans Nielsen var en af initiativtagerne til mødet ved Næsby Bro, og blev som nævnt også valgt til ordstyrer.

Om Hans Nielsen læses der, "at han ikke var nogen helt almindelig bonde. Han var meget politisk interesseret og gik op i politik med liv og sjæl. Han var en af egnens friske og levende personligheder – en vidtskuende bonde og i besiddelse af en ukuelig energi. Bølgerne gik ofte højt, når Bransagermanden med al sin styrke gav sig hen i den politiske kamp på de mange møder, der var overalt på den tid. Stort – og for sin tid enestående – var Hans Niensens agitatoriske arbejde. Han var altid "fyrt og flamme" altid begejstret for sin sag – altid var han i gang, når et eller andet stort politisk spørgsmål gav ham anledning – og anledning var der nok af på de tider.

Mange gange måtte den lille "Brune" for enspændervognen, hvor den travede kredsen rundt med Hans Nielsen fra sogn til sogn, hvor forholdene blev drøftet og ordrer uddelt.



Avisredaktør Frederik Martin (1854-1931), en fremtrædende Venstre-mand i Sorø, som måtte bøde med fængsel for sit demokratiske uvovemod. Affotografering af ældre foto fra o. 1900 v/Foto-Centralen, Sorø, o. 1940, nu i Lokalthistorisk Arkiv for Sorø og Omegn.

Estrups provisoriepolitik var en torn i øjet på især landbefolkningen – og her var en af frontkæmperne imod Estrups politik frem for nogen - Bransagermanden.

Bransagermanden var "Hørups mand"⁹, og omkring ham stod kredsen trofast samlet gennem årene. "Hørupperne" blev de kaldt. Hans Nielsen og Hørup havde været personlige venner i mange år". Sådan skriver Venstres Folkeblad den 6. december 1929.

I løbet af kort tid efter forbudet mod at mødes i skoler og offentlige skove fik Hans Nielsen skrabet penge sammen ved salg af aktier til at bygge et

forsamlingshus i Alsted. Vi ved, at han blandt mange andre fik økonomisk støtte fra Alberti og redaktør Fr. Martin, Sorø, og nu kunne Venstre holde sine møder både sommer og vinter i forsamlingshuset, som stod færdigt i november 1888. Der blev bygget mange forsamlingshuse rundt om i landet i disse år, fordi venstrefolkene havde fået forbud mod at holde møder offentlige steder – dog holdt man stadig væk om sommeren møder rundt omkring, som f.eks. ved Næsby Bro, men også mange andre gårdejere stillede plads til rådighed for venstrefolkene – der var trods alt ikke plads til flere tusinde i forsamlingshusene.

Bringstrup-Sigersted sogneråds ulydighed, ført an af Ole Hansen

I Bringstrup-Sigersted sogneråd ville man ikke rette sig efter "mundkurvs-cirkulæret". Sognerådsformanden, gårdejer Ole Hansen, født i 1855 i Høm og for øvrigt morbror til Niels Bransager, og de øvrige medlemmer af sognerådet ytrede højlydt deres mishag mod cirkulæret til ministeriet – og de ville ikke betale bøderne.

Nu blev landbetjenten fra Ringsted sendt til Bringstrup-Sigersted for at opkræve bøderne, men der var ikke nogen hjemme, når han bankede på, eller også havde man ingen penge den dag. Man lovede dog at betale, men betalte naturligvis ikke. Beskeden lød nu, at enten skulle bøderne betales, eller også måtte sognerådsmedlemmerne sidde bøderne af. Alle som én valgte at sidde bøden af. Gårdejer Ole

Hansen fik for sin "brøde" 17 dage i Ringsted arrest på vand og brød. Mens Ole Hansen sad i arresten, var der den 4. december 1885 kommunevalg i Bringstrup-Sigersted, og Ole Hansen blev genvalgt, hvilket i høj grad siger noget om befolkningens sindelag og opbakning.

Ole Hansens navn blev kendt over det ganske land, fordi han havde talt myndighederne så godt og grundigt imod ved ikke at ville videresende Estrups "mundkurvscirkulære" til lærerne i kommunen.

I 1901 blev han valgt ind i Folketinget, hvor han i første omgang sad til 1908. I 1905 blev han landbrugsminister som "Den første Bonde i Kongens Råd", som der står på mindestenen over ham i Ringsted på hjørnet af Ole Hansensvej og Sct. Bendtsgade. I 1914 stillede han op på ny og havde sæde i tinget til sin død i 1928 – de sidste 6 år som formand. Ole Hansen ligger begravet på Bringstrup Kirkegård.

Riffelforeningen i Sorø

I provisorietiden var der en kommissionsdommer Nicolaj Herholdt Sylow¹⁰, der rejste landet rundt, som en "bussemand", der brugte hårde metoder for at opklare oprørstendenserne mod det estrupske styre, især var han ude efter "Riffelforeningerne". Også i Sorø var der som så mange andre steder oprettet en "Riffelforening".

Nu kom Sylow til Sorø for at se foreningens ledere efter i sømmene.

I den konservative Sorø Avis læses der den 21. maj 1885, at kommissionsdommer Sylow dagen før kom til Sorø, hvor han straks tog redaktør Fr. Martin, Sorø Folketidende, i forhør, og Martins bolig blev grundigt gennemført. Martin var forretningsfører for Riffeforeningen i Sorø.

Peter Frederik Daniel Martin blev født den 1. november 1854 i et hus, der hørte under Ødemark Hovedgård ved Sorø¹¹. Han tjente penge ved at hjælpe sin far, først til et ophold på Hindholm Højskole og senere på Blaagaards Seminarium, hvor han blev uddannet som lærer.

Under sine skoleophold skrev Fr. Martin artikler til bl.a. Højskolebladet og Morgenbladet. Redaktør Zahle fra Ringsted Folketidende læste nogle af Fr. Martins artikler, og man blev enige om at starte en filialavis til Ringsted Folketidende i Sorø med Fr. Martin som redaktør. Den 3. januar 1878 udkom det første nummer af Sorø Folketidende. Det var nu ikke nogen helt let opgave, og helt gnidningsløst gik det da heller ikke af i den stærkt konservative by - men han klarede skærene, og avisen består den dag i dag - nu under navnet "Dagbladet".

Fr. Martin blev i 1881 gift med Maren Bjerre. Da Fr. Martin traf hende, havde hun sin egen modistforretning i Sorø, og grunden til at hun var kommet til Sorø helt fra Tørring ved Lemvig, hvor hun var født, var at hun så kunne have sin bror Kristian Bjerre boende¹².

Sylow gik som nævnt grundigt til værks med husundersøgelse og forhør. Sorø Avis skriver videre den 21. maj 1885: "Anledningen hertil er som vi erfarer - indforskrivningen af et parti rifler, der for nogen tid siden på politiets foranstaltning blev beslaglagt på Københavns toldbod". Efter at dette var sket, blev sagen henvist til kriminal- og politiretens 1. kriminalkammer, for at der kunne foranstalles undersøgelse om, til hvilket øjemed og brug riflerne var indforskrevet - om riflerne var bestilt af redaktør Martin i Sorø og bestemt til at uddeles der.

I Sorø Folketidende havde der også stået nogle artikler, der var faldet Sylow for brystet - og under forhøret af redaktør Martin kom det frem, at artiklerne var skrevet af redaktionssekretær Chr. Hansen, men som ansvarshavende redaktør havde Fr. Martin ansvaret for, hvad der blev skrevet i avisen.

Det kom også frem, at Sorø Riffeforening holdt øvelser i våbenbrug i dybeste hemmelighed i Pedersborg, og at der ligeledes var mønstring af medlemmer. Ved en mønstring for et stykke tid siden var der to unge mennesker, der gik mellem gelederne, hvor de opfordrede medlemmerne til at gå rundt og råbe: "Ned med Estrup!". De to unge mennesker var redaktionssekretær Chr. Hansen, Sorø Folketidende og en nevø af Fr. Martin - det kom også frem, at det var Fr. Martin, der havde opfordret dem til det.

Fr. Martin og Chr. Hansen blev nu varetægtsfængslet, hvorimod nevøen blev sat på fri fod. Sorø Folketidende skriver den 26. maj 1885: "I går er hr. Martin i anledning af riffelsagen blevet sat under anholdelse og ført til København under politiledsagelse. Forhørene i Pedersborg-affæren er sluttet og Chr. Hansen blev løsladt i går". Efterskrift: "Et telegram meddeler os, at Fr. Martin er løsladt af arresten i København, og han kommer hjem i aften".

Sorø Avis skriver samme dag, at Fr. Martin blev løsladt mod en kaution på 5.000 kr. 14. november 1885 faldt kommissionens dom over Fr. Martin, hvor han fik en fængselsstraf, men denne blev straks appelleret. Både i Sorø Avis og i Sorø Folketidende kan man hele sommeren og frem til marts 1886 læse om forhold af Fr. Martin og andre personer, bl.a. sognerådsformand Ole Hansen, Bringstrup.

Højesteretsdommen over Fr. Martin blev afsagt sidst i marts 1886 og lød på 4 måneders fængsel, som skulle afsones i Sorø. Sorø Folketidende skriver den 1. april 1886: "Redaktør Martin har i dag i Sorø arresthus påbegyndt afsoningen af de fire måneders fængsel". Fr. Martin var ikke den eneste på Sorø-egnen, der kom i fængsel.

I hele Danmark gik mange utilfredse borgere og råbte eller sang sangen: "Ned med Estrup". Vi kender et par af versene, men der har måske været flere. Teksten lyder:

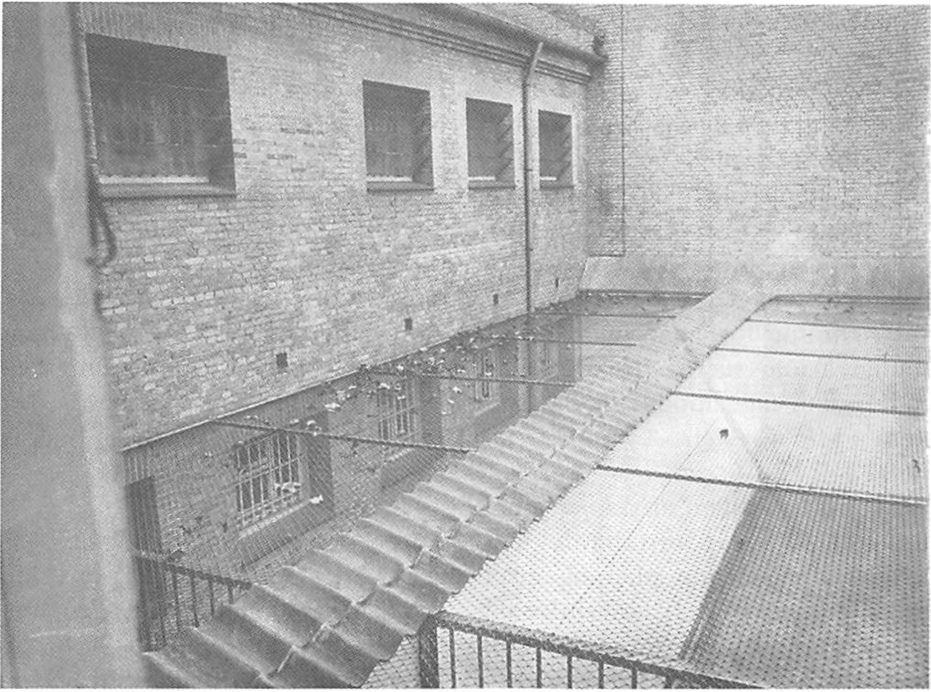
"Ned med Estrup, Scavenius og Ravn, vi vil ingen fæstning ha' i Kongens København" og "Ned med Estrup og Scavenius og Ravn – vi vil ingen revnet grundlov ha' i Kongens København".

Hans Nielsen, Alsted, der var med på en skoleskovtur til Suserup Skov ved Tystrup Sø, sang også lystigt med på sangen "Ned med Estrup" på hestevognsturen til Suserup. For dette måtte han otte dage i arresten i Sorø. Det skriver hans søn Niels Peder i sin dagbog, og han fortæller også om, at han kørte faderen til Sorø Arrest – og hentede ham igen efter endt afsoning. Hans Nielsen havde til sit forsvar for at have sunget sangen, "Ned med Estrup" sagt, at sangen stod i en sangbog, der ikke var forbudt! Han blev dømt for at have forstyrret "offentlig fred og orden" med sin høje sang.

Af de personer, der er omtalt i sangen er Estrup beskrevet ovenfor. Den næste i sangen, Jacob Frederik Scavenius¹³, var fætter til Estrup og var først allieret med "bondevennerne", men blev i 1870 konservativ. Han indgik i Estrups regering 1875 og var et godt forsvarsivrigt medlem. Den sidst nævnte i sangen er Niels Frederik Ravn¹⁴. Han blev senere krigs- og udenrigsminister og var ivrig tilhænger af Københavns befæstning.

Sorø Arresthus – celle nr. 7

Tilbage til Fr. Martin. De fire måneders simpelt fængsel, som han skulle afsones bl.a. for at have været forret-



Arrestbygningen i Sorø med "løbegårde". Bygningen blev opført til formålet i 1871. Den overlevede branden i 1879, som ødelagde byens første, egentlige rådhus. Arresten blev nedlagt i 1977, hvorefter det meste af bygningen blev lejet af Sorø Bibliotek, som bl.a. bruger cellerne til magasinrum for Lokalhistorisk Arkiv for Sorø og Omegn. Foto fra 1971 – "burene" er væk i dag. Fot. i nævnte arkiv.

ningsfører for Sorø Amts Riffelfor-
ening, skulle afvikles i Sorø arrest-
hus, hvor han blev sat i celle nr. 7.
Cellerne, som var der dengang, er
der stadig, og nogle er i dag en del
af Sorø lokalhistoriske Arkiv.

Fr. Martin havde det slet ikke så
ubehageligt i arresten, som man
skulle tro. Han havde sin egen seng
og skrivebord samt to stole med sig.
Han måtte spise og ryge som han
ville – og skrive til aviserne, bare
han ikke skrev om politik. Vennerne
sørgede godt for ham – mad fik han
ude fra byen. Der fortælles, at celle-
døren ikke var låst! Ca. 200 menne-
sker besøgte ham gennem hans fire

måneders fængselsophold, og hans
kone besøgte ham et par timer hver
eftermiddag.

Han skrev en del breve til folkemin-
desamleren Evald Tang Christensen.
I et af brevene skrev Fr. Martin, at
hans kone var godt tilfreds med
hans ophold i arresten, for nu havde
de mere tid sammen, end de ellers
havde, fordi han altid havde så travlt
med sin avis og sin politik, så det
blev næsten kedeligt at få ham hjem
igen! Under sit fængselsophold skrev
Fr. Martin en bog om "Den nord-
amerikanske Uafhængighedskamp".
Den blev på 102 sider og udgivet af
Svegårds Boghandel i Sorø og trykt

på Folketidendes Bogtrykkeri i Sorø i 1886.

I Kongens og Lovens Navn – vil De sprede Dem!

Da den tid nærmede sig, hvor redaktør Martin skulle løslades, besluttede hans politiske fæller, at man ville fejre hans løsladelse, og der var stemning for, at så mange som muligt skulle stå på Torvet foran rådhuset og tage imod ham, når han kom ud fra arresten.

Ad bagveje fik man at vide, at politimester Muus i Sorø havde fået kendskab til denne plan og givet arrestforvarer Westergaard ordre til, at hvis Fr. Martins venner mødte op ved løsladelsen, skulle han gå dem i møde og sige: "I Kongens og Lovens Navn – vil De sprede Dem"! For at undgå sammenstød med lovens håndhævere, blev det nu besluttet, at kun højskoleforstander Svegård¹⁵ skulle hente Fr. Martin ved Rådhuset kl. 15, når han blev løsladt. Svegård indfandt sig i god tid og tog opstilling ved Fr. d. 7.'s statue midt på Torvet.

Det var en brændende hed dag, og inde i Rådhusets skyggefulde gang sad arrestforvarer Westergaard og svedte ganske forfærdeligt. Ud over Svegård var der ikke en levende sjæl at se på Torvet. Med hatten i hånden lænede Svegård sig til gitteret omkring statuen, men for arrestforvareren var der ikke tvivl om, hvad meningen med Svegårds nærværelse var – og pludselig skred han hen over Torvet med kurs mod Svegård.

Nogle få meter fra ham hævdede Westergaard sit egespir truende i vejret og råbte: "I Kongens og Lovens Navn – vil De sprede Dem"! Da det gik op for Svegård, at det gjaldt ham – det eneste menneske, der stod på Torvet – "spredte" han sig rundt om statuen, og da Fr. Martin i det samme kom ud, gik Svegård den løsladte "fange" i møde og fulgte ham til hans hjem, hvor flere meningsfæller var til stede. Og Sorø havde fået et nyt slagord: "I Kongens og Lovens Navn – vil De sprede Dem".

Anton Maaløe, der var i boghandlerlære i Sorø på den tid, skriver i sine erindringer, at man om aftenen samledes i "Fremskridten". Her havde Fremskridtsforeningen, Sorø Højskole og Venstrebladet Sorø Folketidende til huse – det var med andre ord det soranske Venstres "borg"¹⁶. Her var der også en lille café, som udelukkende besøgte af politiske meningsfæller. Udover fejringen af Martins løsladelse i "Fremskridten" blev også gårdejer Hans Nielsen hyllet. Han var blevet løsladt samme dag et par timer senere end Fr. Martin.

Redaktør Martin døde den 21. juni 1931 i en alder af 77 år og blev begravet på Sorø gamle Kirkegård, hvor hans gravsted stadig findes. Sorø Folketidende satte en mindesten over deres gamle redaktør.

Folketingsmanden Christian Carl Alberti

En af de centrale talere på folkemødet 1885 var som nævnt Christian

Carl Alberti, der blev født i 1814. Alberti gik ret tidligt ind i politik som venstremand. Fra 1849 til sin død i 1890 repræsenterede han Sorø-kredsen i Rigsdagen. Alberti stiftede "Bondestandens Sparekasse" i 1856. Dette initiativ blev af meget stor betydning for de sjællandske bønders økonomiske stilling.

Han døde den 18. maj 1890 og blev begravet på Slaglille Kirkegård. Det var den største begravelse, der havde været i mands minde, fortæller flere af dem, der var med. Dagen efter kan man læse nærmere i Sorø Folketidende.

Der kom deltagere fra hele landet til Sorø for at overvære begravelsen – ca. 4.000 mennesker skønnede man. Der kørte ekstratog fra København til Sorø med begravelsesgæster. Bønderne fra egnen mødte op med vogne i Sorø for at køre begravelsesgæsterne til Slaglille. Da rustvognen kørte ud fra Sorø, gik der et hornorkester foran og spillede sørgemusik, derefter gik en flok unge piger og strøede blomster på vejen. Mange mennesker gik efter rustvognen, derefter kom hestekøretøjerne kørende i to rækker. Da rustvognen nåede Slaglille Kirke, kørte de sidste vogne ud af Sorø By.

Rundt om Slaglille kirkegårdsmur, var der lavet forhøjninger, så folk kunne stå der og overvære højtideligheden inde på kirkegården. Der var rejst en æresport over indgangen til kirkegården, den var rejst af tømmermester Henriksen, der boede på

gården "Sasserbro"¹⁷, der ligger ved Tuel Å – i skellet mellem Slaglille og Hylstrup.

Begravelsesceremonien begyndte inde i kirken, hvor kun den nærmeste familie deltog. Den øvrige højtidelighed foregik på kirkegården, hvor alle kunne følge med i ceremonien. På Albertis kiste lå der foruden blomster også to sølvkrans. Sølvkransene blev taget af kisten, inden den blev sænket i graven. Den ene sølvkrans kom til at hænge i Slaglille Kirkes våbenhus, hvor den stadig hænger. I kransen er der indgraveret årstallene "1856 – 1890. Fra Kontorpersonalet i Den Sjællandske Bondestands Sparekasse". Den anden



Portræt af sparekassестifteren og venstrepolitiker C. C. Alberti (1814-1890). Foto v/ukendt fotograf fra Albertis ældre dage. Tilhører Lokalhistorisk Arkiv for Sorø og Omegn.



Dødsannonce for C. C. Alberti, bragt i Sorø Folketidende den 21. maj 1890.

krans blev skænket til Bringstrup Forsamlingshus og hænger endnu i salen indfattet i en egetræsramme. I den står der: "1849 – 1890 Fra Sorø-kredsens Venstremænd".

Sorø Folketidende skrev lidt ironisk dagen efter begravelsen: "Sorø By var da ikke helt uden flag, da Alberti blev begravet. Rådhuset og Akademiets godsforvalterbolig havde flaget på halv stang – og ligeledes nogle venstremænd – men ellers var den ærkekonservative bys flagstænger nøgne!".

På gravstenen står der: "Overretsprocurator, Christian Carl Alberti. * 12. maj 1814 † 28. maj 1890. I 40 Aar Folketingsmand for Sorø Amts 2. Valgkreds."

Hvorfor blev Alberti begravet på Slaglille Kirkegård? Jo - det var midt i den valgkreds, han stod for - "Sorø-kreds". Alberti havde i mange år ejet gravstedet, hvor nogle af fru Albertis familiemedlemmer lå begravet. Alberti havde selv valgt at blive begravet i Slaglille. Gravstedet findes stadig på kirkegården. Enken efter C.C. Alberti gav et større pengebeløb til Slaglille kirke til vedligeholdelse af gravstedet og til værdigt trængende i sogne.

Mindet i Bringstrup Forsamlingshus

Der blev holdt en mindefest for den "gamle" Alberti i Bringstrup Forsamlingshus¹⁸ den 26. oktober 1890 – med folk fra Bringstrup og Sigersted Sogne.

Anledningen var, at fru Alberti havde skænket til opbevaring i forsamlingshuset den sølvkrans, som Folketingets Venstre havde sendt til hendes mands bære, og kvinder i Bringstrup-Sigersted sogne havde foræret forsamlingshuset et billede af den gamle frihedsveteran. Fru Alberti og en datter ankom om eftermiddagen sammen med sognerådsformand Ole Hansen og folketingsmanden Poul Christensen. Den gamle frue udtalte sin glæde over at være kommet herud i dette forsamlingshus, som hendes mand havde haft så kært.

Sognerådsformand Ole Hansen, Bringstrup tog nu ordet: "*Siden denne Forsamlingsbygning blev rejst, har vi hvert Aar holdt Høstfest herude, og*

den Dag i Aaret samledes gamle Alberti her med sine Vælgere. De, der kender Forholdet mellem Alberti og Sorø-kredsens Venstremænd, ved, at disse Fester var Vennemøder”.

Albertistøtten

Den 6. oktober 1892 blev der rejst en mindestøtte for Alberti. Det var næsten en lige så stor begivenhed som begravelsen.

Om formiddagen kom der kørende vogn efter vogn ind i Sorø – og mange mennesker kom med toget. På den aftalte tid gik man ud, hvor

støtten var rejst og nu skulle afsløres. Her var over 2.000 mennesker samlet, og der blev spillet hornmusik. I Sorø Folketidende læses der dagen efter: ”Alberti gik retfærdigt og trofast ind i kampen for de sjællandske bønder – og som en tak for 41 års ihærdig indsats, rejste man en mindesten for ham i Sorø. Det var hvor vejene fra Ringsted, Slagelse og Holbæk mødtes, for enden af Sorø Stræde (nu Alleen) over for Sorø Mølle”.

Albertistøtten bliver den kaldt – den står der endnu, men har haft en ret



***Albertistøtten** blev oprindeligt placeret på hj. af Ringstedvej og Holbækvej, men i 30'erne flyttet ud til midten af Albertikrydset med et lille anlæg omkring, som det ses på dette foto, der er taget kort før den anden flytning i 1959 til den nuværende, noget hengemt placering på hj. af Ringstedvej og Alleén. Den 10 m høje og 3,5 tons tunge obelisk af mørk granit blev hugget af en Sode, og portrætmedaljonen udført af billedhuggeren Axel Fr. Pacht (1847-98). Billedet er taget fra 1. salen i hjørnejendommen ved Alleén-Slagelsevej, kaldet ”Møllegården”. Fot. i Lokalthistorisk Arkiv for Sorø og Omegns samlinger.*

omtumlet tilværelse, den er i tidens løb blevet flyttet to gange rundt i krydset. Albertistøtten står nu i et hjørne af den gamle sygehushave. Af og til er der røster fremme om, at den egentlig skulle ud i krydset, hvor den før har stået – men tiden vil vise, om det sker. For øvrigt står den egentlig meget godt, hvor den står.

På mindestøtten står der: "Bondevennen Christian Carl Alberti, født 1814 - død 1890, Folketingsmand 1849-1890"

På bagsiden læses der:
"I Kamp for Bondens Frihed
Han voxte sig saa stærk.
Tænk på ham Sjællands Bonde
Og Tak ham for hans Værk."

Og på soklen står der: "Rejst af danske Mænd og Kvinder".

Efter afsløringen af mindestøtten var der spisning på Axelhus i Sorø.

Noter

- 1 Bransagergården har i dag adressen Alstedvej 76.
- 2 I 1813 fik en Lars Andersen fæste på Egholm efter sin far Anders Hansen. Lars Andersen var gift med Karen Rasmusdatter, og han fik arvefæsteskøde på gården 10. juni 1820. Han døde i 1838, hvor hans kone fik skøde på gården. Hun drev den frem til 1849, hvor hun den 26. april skødede den til sin søn Peder Larsen, som da det politiske folkemøde holdtes i 1885, kaldes "Gamle Peder Larsen". Gården Egholm har i dag adressen Næstvedvej 79.

- 3 I perioden mellem 1855 og 1915 blev titlen "konseilspræsident" brugt om den minister, der var regeringens leder - eller leder af kongens råd. Estrup var indenfor dette tidsrum den længst siddende konseilspræsident.
- 4 Der kan læses nærmere om Estrup i Ditlev Tamms bog "Konseilspræsidenten", der er bygget over Estrups dagbøger. Her fremgår det bl.a. at Estrup havde fuld tillid til, at det juridiske grundlag var helt i orden i forhold til de provisoriske loves overensstemmelse med grundloven. En central person og støtte til Estrup var her jusuitsminister Johannes Nellemann, der var den eneste minister sammen med Estrup, der sad i den godt 19-årige periode provisoriestyret varede.
- 5 Kirke- og Undervisningsministeriets cirkulære af 22. april 1885 mod de lærere ved borger- og almueskolerne, som havde "paa særlig fremtrædende og ligeoverfor Regeringen upassende Maade deltaget som Talere og Ledere i de til Dannelsen af "Riffelforeninger" afholdte Møder og indmeldt sig som Medlemmer af disse Foreninger, ja, endog modtaget Valg som Medlemmer af deres Bestyrelser". Cirkulæret blev ophævet igen af Michael Cosmus Bornemann Nielsen, da han var kultusminister fra 1909-1910 i ministeriet Zahle.
- 6 Julius Rasmussen havde været leder af en Venstre-vælgerforening og en riffelforening i Nykøbing Falster. Han så det som en god gerning at rydde Estrup af vejen, da han mente, det ville være til gavn for friheden. Han blev idømt 14 års tugthus, men tog sig af dage i fængslet. Estrups lejlighed har i dag adressen Toldbodvej 34-36.
- 7 Christen Berg (1829-91) var på dette tidspunkt formand for folketinget og var Venstres store bladstifter (de Bergske aviser). Han oprettede omkring 20 aviser, hvoraf nogle eksisterer endnu. Indtil da havde der stort set kun været konserva-

- tive aviser, men Berg og andre indså, at for at få masserne i tale og få venstres politik ud, måtte der oplysning til. Berg var født i en slægt af selvejerbønder den 18. december 1829, som søn af sognefoged og gårdejer Poul Madsen, Sønderbjerg i Fjaltring sogn. Berg begyndte sin livsbane som biskolelærer og tog senere lærereksamen. I 1861 blev han lærer og kirkesanger på Bogø. I 1865 valgtes han i Kolding til Rigsrådets folketing, overgik i 1866 til Rigsdagen og genvalgtes til sin død i 1891. I 1870 var han med til at skabe det Forenede Venstre, og rejste nu landet rundt og talte Venstres sag i næsten hvert et sogn.
- 8 Det er første linje i C. Hostrups sang "Frem, Bondemand, Frem" fra 1866.
 - 9 Viggo Hørup (1841-1902) var folketingsmand for venstre i Køge-kredsen og stiftede i 1884 Politiken, som han redigerede til 1901.
 - 10 Nicolaj Herholdt Sylow var født i 1849 i Korsør og blev student fra Roskilde i 1867, juridisk kandidat i 1873 og kom derefter i kriminalretten og politiretten, og endte som borgmester og byfoged i Korsør. Sylow udnyttede alle de magtmidler, som den gældende straffeprocés på den tid stillede til dommerens rådighed.
 - 11 Fr. Martins far Martin Légène var tømrer på hovedgården, men blev fyret fordi han som valgmand med tilknytning til Bondevennerne havde deltaget i et landstingsvalg – og det kunne den konservative godsejer ikke acceptere. Familien slog sig derefter o. 1850 ned i Bromme, og faderen påbegyndte Bromme Postboreri. Læs mere om dette i Jul i Sorø 1994.
 - 12 Kristian Bjerre gik på det tidspunkt på Sorø Akademi. Han blev senere præst og blev den første højskoleforstander ved Sorø højskole på Frederiksberg i 1888. Her blev der i 1938 sat en mindesten for ham, og den blev flyttet med til Topshøj, da skolen, som i mellemtiden var blevet til Sorø Ungdomsskole, flyttede til den nedlagte Topshøj Centralskole. Stenen stammer fra Fr. Martins have i Absalonsgade 20.
 - 13 Jacob Frederik Scavenius var født i 1838 i København. Han blev cand.polit. og stulede i 1864 første gang op til rigsdagen.
 - 14 Niels Frederik Ravn var født i 1826 i København og blev i 1845 sekondløjtnant. Han deltog i korvetten Galatheas jordomsejling 1845-47. Han var fuldblods højremand.
 - 15 Højskoleforstander Svegård var forstander for Sorø Højskole, da den lå i Axelhus. Da Ministeriet fratog højskolen statsstøtten på grund af Svegård's tilhørsforhold til Riffeforeningen i Sorø, måtte højskolen lukke, og han oprettede Svegård's Boghandel i Sorø, som stadig trives i bedste velgående.
 - 16 Bygningen, hvor disse begivenheder fandt sted, blev få år senere revet ned til fordel for det nuværende "Axelhus" – Storegade 50-62.
 - 17 I dag er adressen Sasserbrovej 10.
 - 18 Forsamlingshuset i Bringstrup med navnet "Friheden" hører til blandt de ældste forsamlingshuse i Danmark. Det blev indviet i 1876.

Henvisninger

Utrykte kilder:

Niels Peder Nielsens (senere Bransager) dagbøger – venligst udlånt af familien. (Det skal understreges, at Niels Peder viterligt anvendte bolle-ået, længe før det blev autoriseret!)

Aviser:

Sorø Avis 1885 og 1886

Sorø Folketidende 1885, 1886 og 1890, 7. oktober 1892 og 28. dec. 1956

Weilbachs Kunstnerleksikon, bd. VI, Kbh. 1997 (om Pacht)

Opslagsværker:

Dansk Biografisk Haandleksikon, Nordisk Forlag, København 1920

Litteratur:

- Bramsen, Knud Aage: Sorø og Omegns Højskoleforening gennem 100 år, art. I Jul i Sorø 1990, s. 8-11
- Bramsen, Knud Aage: Sorø Ungdomsskoles historie, art. i skolens årsskrift for 1976.
- Fabricius, A.: Illustreret Danmarkshistorie for Folket, bd. II, Nordisk Forlag 1915
- Danmarks Historie: Det Danske Forlag - København 1951
- Hansen, Laur.: Fra det Gamle Ringsted og Egnen deromkring. Eget forlag 1949
- Jensen, Helge: Niels Bransager, art. i: Årbog 2002 for Historisk Samfund for Sorø Amt, s. 65-89
- Jensen, Helge: Historien om et forsamlingshus. Alsted Forsamlingshus, Sorø 1992
- Martin, Jakob: C. C. Albertis 150 års dag, art. i Jul i Sorø 1964, s. 11-13
- Martin, Peter: Posteboreriet i Bromme og folkene bag denne virksomhed, art. i: Jul i Sorø 1994, s. 37-41
- Mathiesen, Eske K.: "20 Breve til Folke-mindesamleren Evald Tang Kristensen" – Foreningen Danmarks Folkeminder 1983
- Motzfelt, Hanne Marie: Erindringer set gennem gadespejlet. Ringsted 1980
- Maaløe, Anton: En Pressemands Erindringer. Funkis 1934
- Schmidt, Jørgen: De blå Gendarmer: Politihistorisk Selskabs Årbog 1983
- Sorø i Postkort 1885-1970 (udg. af Jul i Sorøs Venner), Sorø 1999, s. 95 (Albertistøtten)
- Tamm, Ditlev: Konseilspræsidenten. Gyldendal 1996
- Winther, Per: Dagens Avis – Udgiverselskabet Dagbladet A/S 1996

Forfatter

Helge Jensen var i mange år driftsbestyrer med adresse på "Frederikshåb" i Alsted. Lokalhistorisk interesseret med et større forfatterskab bag sig, bl.a. i form af artikler til vores årbog. Adr.: Fægangen 14, st.h., 4180 Sorø.

Årsberetning for 2007-2008

Bestyrelsen

Ved sidste års generalforsamling, der fandt sted den 24. april på Ringsted Museum, blev der foretaget genvalg af Helge Torm, Helge Jensen, Kurt Rehder, Preben Bækhave og Jørgen Woetmann Andersen.

Revisorerne Preben V. Andersen, Fuglebjerg, og Lars Hansen, Slagelse, blev ligeledes genvalgt.

Bestyrelsen konstituerede sig delvis uforandret ved et møde den 15. maj 2007 hos Helge Jensen, d.v.s. med Helge Torm som formand, Helge Jensen som næstformand og Erik Damm Andersen som kasserer samt Carsten Egø Nielsen som ny sekretær.

Bestyrelsens to underudvalg: redaktionsudvalget og turudvalget fortsatte uden ændringer, således at redaktionsudvalget fortsat består af Helge Torm, Helge Jensen, Erik Damm Andersen og Carsten Egø Nielsen, og turudvalget af Helge Jensen, Jørgen Woetmann Andersen, Preben Bækhave og Gunnar Holst.

Siden sidste års generalforsamling har bestyrelsen afholdt i alt tre møder. Udover det nævnte den 15. maj et den 14. august hos Carsten Egø Nielsen og et den 15. januar 2008 hos Erik Damm Andersen.

Ved sin formand er Historisk Samfund repræsenteret i bestyrelsen for Dansk Lokalhistorisk Forening. Her

har jeg deltaget i alle denne landsammenslutnings styrelsesmøder, ligesom jeg har deltaget i landsforeningens årsmøde d. 4.-6. april i år på Hornstrupcentret, hvor jeg desuden havde et indlæg om vores egen forenings oprindelse og fremtidsmuligheder. Ved årsmødet deltog endvidere fra bestyrelsen Carsten Egø Nielsen.

Medlemsaktiviteter

Forud for *generalforsamlingen i 2007* var der *rundvisning på Ringsted Museum* og orientering om dets fremtidige virke v/dets leder, museumsinspektør Kirsten Henriksen. 28 medlemmer deltog i denne interessante gennemgang.

Sommerturen 2007 gik lørdag den 9. juni til Roskilde Kloster (det adelige Jomfrukloster), herregården Benzonsdal og natur- og fritidsområdet i Hedeland. Ved lokale guiders medvirken blev seværdighederne gjort levende for deltagerne, som der var o. 50 af. Det var især Hedelandet, der gjorde indtryk. Ole G. Nielsen havde i samarbejde med turudvalget planlagt denne gode udflugt.

Efterårsturen 2007, der fandt sted søndag den 23. september, havde kirken i Ruds Vedby og den tidligere herregård Vedbygaard som mål. Ca. 60 medlemmer mødte op i egne biler på en mild, solskinsrig sensommerdag.

I kirken fortalte Ole G. Nielsen ganske kort om kirkens historie og mere udførligt om Vedbygaards historie. Herefter fik alle deltagere en ny redegørelse for Vedbygaards historie i det fri på stedets gårdsplads ved den lokale guide Aage Madsen, tidl. lærer, inden vi, delt ind i to hold, blev ført rundt i det store, arkitekturhistorisk spændende bygningsværks mange seværdige rum og sale og indtog kaffen i den gule salon.

Årbogen 2007

Ved en reception - med salutka-nonskud til iørefaldende markering – fredag den 14. december 2007 på Korsør By- og Overfartsmuseum på 1. sal i Chr. d. IV's magasin på Fæstningen i Korsør kunne redaktionsudvalget præsentere Samfundets ny årbog. Ved receptionen deltog flere medlemmer, skribenterne og en af sponsorerne (Hardy Granhøj Jørgensen fra Kulturregion Midt- og Vestsjælland) samt lokalpressen. Det blev en god og fornøjelig eftermiddag med efterfølgende flot omtale af bogen i lokalpressen – samt andre steder.

Henlæggelsen af receptionen til Korsør skal ses på baggrund af, at en af hovedartiklerne drejede sig om de fortifikatoriske aspekter, der kan knyttes til Lilleø, i dag Korsør bys nordøstlige del. Også andre artikler handlede om militærhistoriske emner i anledning af 200-året for påbegyndelsen af den 2. englanderkrig i 1807. Johs. Lys-

hjem skrev således om batterierne ved Skælskør.

Der var også plads til mere fredelige emner. Arne Larsen, Eskilstrup, berettede om Lynges Eskilstrups udvikling i de sidste hundrede år, Preben Bækhave, Haslev, om en sigøjnerinvasion dér i 1907, og Holger Jørgensen og undertegnede om Kammergaves historie fra sidst i 1700-tallet til nu.

Endelig var der et fyldigt afsnit med anmeldelser af lokalhistoriske bøger o.a. fra det gl. Sorø Amt.

Vi kan glæde os over, at årbogen blev støttet økonomisk af Slagelse kommune, Kulturregion Midt- og Vestsjælland, Holsteinborg Fonde og Dansk Lokalhistorisk Forening. Årbog 2007 har i øvrigt været solgt godt igennem boghandlerne i Korsør og Sorø.

Økonomi

Jeg skal ikke sige så meget om økonomien her. Dog vil jeg fremhæve, at selv om regnskabet for 2007-08 viser, at vi har en vis formue, så er der ikke så stor en elastik i vores økonomi. Alene årbogen er en stor udgiftspost, og uden bidrag udefra kunne den ikke udkomme, medmindre vi satte kontingentet tilsvarende op, men kan vi så fastholde medlemsantallet? Vi må tage situationen, som den er år for år.

Afslutning

Til sidst skal der lyde en stor tak fra

min side til kollegerne i bestyrelsen. Jeg synes, at vi alle er præget af at ville gøre en indsats for at skaffe Historisk Samfund mere omtale, hvor vi færdes, og for at få flere medlemmer – og det er jo det sidste, der tæller mest.

Det skal ikke skjules, at netop i disse år, er der et vist frafald i medlemskaren, simpelt hen fordi mange af medlemmerne er ret højt oppe i årene. Det gælder derfor om, at finde nye kræfter, der kan modvirke den tilbagegang, vi ellers oplever, og helst også få medlemskurven til at stige igen!

Vi forsøger med fremstød i form af en ny version af vores hvervebrochure, og vi arbejder meget på at få vores egen hjemmeside – dette håber jeg at kunne sige noget positivt om på næste årsmøde!

Aflagt af bestyrelsesformanden ved generalforsamlingen den 15. april 2008 i Pedersborg Sognegård.

Lokalhistorisk litteratur fra Sorø Amt 2007-2008

Anmeldelser v/bestyrelsen

Korsør-litteratur, anm. v/HT

Korsør 1970-2006. En håndbog i kommunale forhold og begivenheder

Af Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen. Udg. af "Korsør Kommune 2008"(!). 183 s., ill. i s/h. Henv.: Kirsten Staufeldt, Slagelse kommune, tlf. dir.: 5857 9003.

Når Korsør kommune stadig anføres som udgiver på titelbladet, hænger det sammen med, at der var denne kommune, der før kommunesammenlægningen besluttede sig for dette værk, som betegner en videreførelse af en lignende bog fra 1996, og der må man sige, at sammenlægningen i dette tilfælde altså ikke har forandret noget ved en ældre vedtagelse, og det er godt, for bogen er en meget nyttig publikation.

Forfatterne giver først en udmærket redegørelse for udviklingen i Korsør kommune fra den forrige kommunalreform i 1970 og frem til reformen i 2006-07, delt ind i afsnit om hhv. kommunalpolitikken, økonomi (herunder kriserne), den faste forbindelse, den ny bosætningsstrategi og den offentlige service. Derpå følger kapitler om mærkedage, den politiske og administrative organisation, førend der sluttes af med fyldige oversigter over den skiftende sammensætning af byrådet og udvalgene samt over borgmestre og forvaltningschefer. Der mangler heller ikke korte biografier over politikerne og cheferne. Midt i det hele findes et afsnit med statistikker, kaldet "udviklingen i tal"; det er også nyttigt, men var bedre anbragt bagi.

Bogen er endvidere forsynet med materialehenvisninger og et alsidigt register.

Der er hermed skrevet kommunehistorie, som til dels, men også kun det, kan findes i den store bog "Korsør i 15.000 år" fra 2006, og da der med denne "håndbog" desuden er givet os og eftertiden et godt arbejdsredskab ved yderligere undersøgelser i Korsørs nyeste historie, har den en stor mission.

Biograf Theatre i Korsør

Af Jørgen Nielsen. Jubilæumsskrift udg. af Korsør Bios Venner i anledning af Korsør Biografis 100 års jubilæum den 30. januar 2007. 15 s. Ill. i s/h.

Førend det blev kendt – og anerkendt – at Korsør Bio er verdens ældste bio, d.v.s. i ubrudt funktion på samme sted, og det skete jo med stor mediebevågenhed i år, kunne denne biograf fejre de første hundrede år, og det er jo nok et jubelskrift værd.

Opgaven blev overladt lokalhistorikeren Jørgen Nielsen, som på sin vanlige på en gang vidende og sprudlende facon i tekst og billeder fortæller historien, så den træder lige så levende frem for læseren som på et film-lærred.

"Korsør Biograf Theater" så dagens lys, hvis man kan sige det, i en sal på Hotel Korsør (nu nedrevet), men allerede 1½ år efter, altså i august 1908, fik man sin egen bygning på Jens Baggesens Gade 17, endnu bevaret, men meget ombygget udadtil som indadtil.

Hæftet omhandler dog også, som titlen antyder, det andet biografteater, som byen fik, nemlig Kinografen, der blev oprettet i 1928 på Halsskovvej. Den lukkede i 1970. Korsør Bio lever derimod videre, men siden 1992 kun i kraft af frivillig arbejdskraft som f.eks.

med "Victoria" i Sorø. Det ser ud til at gå godt. Jo, sagen er ikke kun "bøf", den er også "bi"!

Spildevand. Korsør kloakvæsens historie

Af Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen. Udg. af Korsør Miljø A/S 2008. 87 s. Ill. i s/h og farver.

Hvis man tror, at et emne som dette er kedeligt, tager man fejl. Forfatterne, der tidligere har skrevet værker om både Korsørs vand-, varme- og elforsynings historie og også om kloakvæsenets historie frem til o. 1900 i bogen om Korsør havns historie (1997), skriver her udførligt hele historien fra de gamle afløbssystemer med åbne render, som det endnu kan ses i Rosengade, og frem til etableringen af det ny og meget smukke rensesanlæg ved Slagelse Landevej i 1995.

Vel er der meget af teknisk art i den nyere udvikling, men den gode fortællekunst og ikke mindst den fine illustrering, som for den sags skyld gælder alle afsnit, gør, at stoffet "glider ned". Blandt billederne til den ældre historie overgiver jeg mig nærmest helt til fotografiet fra o. 1900 af det kaffedrikkende selskab ved den åbne rende i Baggade! Dette og andre billeder synes ikke at være trykt før – et ekstra plus for denne bog, som også kan læses som et bidrag til vandforureningsbekæmpelsens historie.

Korsør Kalenderen 2008 – julehæfte

Red.: Hans-Jørgen Andersen og Ole Seyffart Sørensen, udg. af Burchardt Reklamebureau, 31 s., ill. i farver.

Udover at have udgivet en egentlig kalender i nogle år udgives nu særskilt et hæfte med en god blanding af lokalhistoriske og nutidige emner i et meget "jule" lay-out (hvid tekst på grøn bund!).

Lokalhistorien tilgodeses med artikler af Mogens Haar om "Vejene til og fra Korsør, første del" og Poul Erik Nielsen (PEN) om den historiske igangsætter, skibsmaskinchef Poul Bell (1920-2005). Det var Bell, der stod bag oprettelsen af byens overfartsmu-

seum (der fyldte 25 år i år) og redningen af Kongegården fra ruin samt medvirkende til stiftelsen af en lokal bevaringsforening. PEN konkluderer meget rigtigt, at "Poul Bell blev den rette mand for Korsør på et tidspunkt, hvor færgeriets nedlæggelse ændrede byens identitet og udløste et stort behov for at se bagud..."- Hæftet må være årets mandelgave i Korsør og omegn (især nu da, hvor "Korsør-Historier" ikke mere udgives af lokalarkivet)!

En Scrapbog. Johannes Henriksen 1938.

Af John Jensen, Mogens Aasted Jensen og Ole Seyffart Sørensen (red.). Privatttryk, Korsør 2008, 68 s., ill. i s/h. Pris: 75 kr. Sælges bl.a. fra arkivet i Korsør.

Dette 2. hæfte om gymnastikpædagogen Johannes Henriksen omhandler opvisningsrejsen med hans elever fra Realskolen i Korsør til byer i England i juli-august 1938, hvor danskerne overalt vakte stor begejstring. Elever fra Bornemouth var på genvisit i Korsør umiddelbart efter. Fremstillingen er rigt illustreret med fotos og både engelske og danske avisudklip. Der er spændende historiske oplysninger at hente, både med hensyn til samkvemmet lande imellem i tiden op til 2. Verdenskrig, og hvad det gymnastikhistoriske angår; det var jo en tid, hvor Niels Bukh gjorde sig gældende herhjemme. Der forberedes yderligere seks hæfter.

Skatteligninger, Mandtaller og lign. 1659-1718. Korsør Rådstue, Landsarkivet for Sjælland etc., ISBN 87-91731-00-3, og fæstningsregnskabsudgivelser

Af Hans G. Petersen. Pris 75 kr. pr. stk. Bestilling på: Hans.Gudbrand.Petersen@skolekom.dk Arkivet i Korsør forhandler også CD-rom'erne.

Redaktionen er blevet opmærksom på nogle værdifulde kildeudgivelser, ikke på tryk, men digitalt! Det er lærer Hans G. Petersen, Frederiksberg, som i de sidste års tid har udgivet nogle ellers ret oversete kilder til belysning af Korsørs historie på CD-rom. Skatteligninger etc. er meget tidlige kilder,

som kan rumme stof af bl.a. personalhistorisk interesse, da borgerne bliver på nævnt på stribe, og det længe før folketællingen var indført!

Hans G. Petersen har desuden i 2005 udgivet regnskaber for Korsør Fæstning for henholdsvis 1661-68, 1668-75, 1676-78 og 1678-80, d.v.s. fra årene lige efter den svenske besættelse og anlæggelse af voldene.

Ringsted-litteratur, anm. v/HJ og HT

Ringsted bogen 2008. Lokalhistorisk Årbog

Udgivet af Midtjællands lokalhistoriske Arkivs Forlag. 151 s. Ill. i s/h. Stift bind i farver. Bogen kan købes i "Historiens Hus" og i Bog og Idé i Ringsted.

Hovedtemaet i år er: Kultur og Fritid, men der er også et afsnit, der hedder "tidsbilleder". Redaktionsgruppen har igen fået mange skribenter til at bidrage med artikler om de valgte emner. Det er en meget bred vifte, der er tale om indenfor kulturområdet. Man savner dog dels en ledetråd i udvælgelsen og dels en logisk rækkefølge i bogen.

Kulturartiklerne omfatter bl.a. kolonihaveliv, spejdvæsen, roning, den folkelige gymnastikbevægelse i Sorø Amt (v/Johs. Lyngsgaard), kirkemusikken ved Sct. Bendts igennem tiderne (v/organist Gunnar Frello), Ringsted Musikskole, Ringsted Revyen, sommerspille- og maleren Jørgens Roeds Have (endnu engang), her remset systematisk op.

Tidsbillederne skildrer 1) Danmarks sidste stathusmandssteder på Eskildstrups Udmarker, 2) erindringer af tidl. landpost og kørelærer Erik Mølgaard og 3) en skildring af Ringsted som de Sjællandske Mediers hovedby v/chefred. Torben Dalby Larsen.

Bogen er vellustreret med ældre, nyere og helt nye fotos (men hvorfor ingen i farver?) og udført i et tiltalende lay-out. Det er alt i alt en læseværdig bog, der varmt kan anbefales.

HJ og HT

"Huskседler"

Af Aksel Hansen, Snesev ved Ringsted. Bogen er på 440 sider og kan købes på Ringsted Museum og Lokalhistorisk Arkiv i Ringsted.

Bogen er fuld af sjove anekdoter og historier fra Aksel Hansens lange liv. Han har, fra han var 14 år, skrevet sine oplevelser ned på sedler. Meget har han bare husket - han er i besiddelse af en god hukommelse.

HJ

De drog til Racine

Den danske indvandring til Racine County, Wisconsin, USA – et detailstudie af pull-effekten som den udfoldede sig i 1800-tallet. ISBN 978-87-7691-218-5.

Af Pia Viscor. Udkommet. København 2007. Pris: 79 kr. Salg fra boghandelen og på nettet.

Jeg tager til Amerika

En rejsedagbog og en samling udvandrerbreve fra Racine, Wisconsin, USA. ISBN 978-87-7691-217-8.

Af Pia Viscor. Udkommet København 2007. Pris: 119 kr. Salg som ovenfor.

Som man kan se, er ovenstående to værker både skrevet af den samme forfatter og handler om stærkt beslægtede emner.

Pia Viscor, uddannet biolog, men nu aktiv som historieforsker med bopæl i Jystrup, tager afsæt i sin egen egn omkring Skjoldnæsholm, som oplevede en stor udvandring fra o. 1840-1900.

Det første værk giver dog en generel analyse af årsagerne til og følgerne af udvandringen fra hele Danmark til Racine. De første danskeres bosættelse i Racine satte nye udvandringsbevægelser i gang hjemme, som også havde Racine som mål, således at denne by fik et danskpræget bysamfund med danske kirker o.s.v. Mindst 6.000 danskere i alt slog sig ned her. Mange af de første udvandrere var i øvrigt baptister, en trosretning der som bekendt en overgang blev forfulgt i Danmark, ikke mindst i Midtjylland. De satte et

særligt præg på ikke bare Racine, men også det øvrige USA.

Det andet værk skildrer udvandringen, sådan som en, der selv deltog, oplevede det og berettede om det i detaljerede og humoristiske dagbogsoptegnelser og breve hjem til familien. Det var den da kun 17-årige Jens Chr. Andersen i Skee, der i 1894 søgte lykken i Racine. Hans oplysninger bringer os tæt på de vanskelige, men for nogle også virkelig fremgangsskabende levevilkår, som han og hans landsmænd fik i det fremmede.

Værkerne har almen emigrationshistorisk interesse, men særlig slægtsforskere vil kunne have glæde af begge bøger.

En større bog specielt om udvandringen fra Skjoldnæsholms Gods er under forberedelse – det bliver spændende at se Viscors undersøgelsesresultater, når den tid kommer.

HT

Skælskør-litteratur, anm. v/EDA og CEN

Eggeslevmagle til Slagelse og retur

Af Steen Olsen

Busbladet nr. 42, side 7-11, april 2006. Udgivet af Bushistorisk Selskab

Som med jernbaner har busser og rutebiler også deres engagerede entusiaster.

I 2005 udkom under redaktion af Henrik Falch og Steen Olsen bogen "Eggeslevmagle by og sogn i 1900-tallet". I denne bog er der side 47-49 et afsnit om rutebilen mellem Eggeslevmagle og Slagelse, og det er dette afsnit der i bearbejdet form i 2006 blev optaget i Bushistorisk Selskabs tidsskrift.

Bearbejdningen er ikke så meget i tekstdelen, men mere i forhold til illustrationer. Artiklen er således suppleret med fire yderligere billeder af vognmand Harry Petersens forskellige busser samt et aftryk af indholdet af køreplanen fra 1969. Teksten til billederne har meget naturligt fokus på oplysninger målrettet Bushistorisk selskabs medlemmer. Vi

får eksempelvis oplysning om, at Harry Petersen i 1968 købte en 29 personers Bedford SB årgang 1958, der tidligere havde været anvendt af DSB som bus nummer 675.

Fotografen til de fire supplerende billeder er Jens Birch fra Sorø, og det ser ud til, at han har taget fotos af samtlige busser på bl.a. den tidligere rutebilstation i Slagelse. En prisværdig indsats, der sikrer dokumentation til et vigtigt kapitel i Danmarkshistorien, og netop ikke mindst vigtigt i forhold til områderne udenfor de større byer, hvor busser typisk har været livsnerven for mange. Denne sammenkobling er rigtig godt demonstreret i den læseværdige artikel, der netop nu igen er blevet yderst aktuell i debatten om den kollektive bustrafiks fremtid.

CEN

Jul i Skælskør 2007

Udgivet af Steen Andresen, Henrik Falch, Ib Marquardsen og Steen Olsen

20. udgave 72 sider.

Den 20. udgave af "Jul i Skælskør" fastholder standarden fra alle årene med mange fine artikler fra byen, omegnen og øerne.

Bl.a. med 2. del af Dagny Nielsens erindringer fra Glænsø.

3 virksomheder, som ikke er mere, får deres historie fortalt i tekst og billeder: Kanehøj Brødfabrik, Skælskør Ægpakkeri og Gry Møbelfabrik i Gryderup.

Hvordan det er for en familie i 3 generationer at flytte til Agersø, fortæller familien Steffensen om.

Fra krigen 1848 – 1850 i Sønderjylland kommer en øjenvidneskildring.

EDA

H.C. Andersen og Basnæs Breve til Henriette Scavenius I – II 1855 – 1874

v/ Kirsten Dreyer

316 + 219 sider + 24 sider farvebilleder.

H.C. Andersen besøgte Basnæs 37 gange i årene 1855 – 1872. Det blev sammenlagt til over 15 måneders besøg, hvor han udover breve til venner og bekendte i Danmark og udlandet skrev en lang række af sine eventyr.

Han skrev i perioden mere end 160 breve til Henriette Scavenius, og som her er samlet og kommenteret af cand. phil Kirsten Dreyer, Det kongelige Bibliotek.

Det sidste brev er skrevet 2. september 1874. Henriette Scavenius flyttede til København en måned senere, hvorefter brevene blev afløst af enkelte besøg, inden H.C. Andersen døde d. 4. august 1875 på "Rolighed", hvortil han var flyttet.

I brevene fortælles om store og små oplevelser, anmodninger om besøg på Basnæs med bøn om afhentning i Sorø eller andre byer. Han fortæller om sine rejseplaner, hvem han besøger, og hvordan han bliver modtaget rundt om i Europa hos fyrster, kunstnere og mange andre bekendte.

På det tidspunkt var han berømt over det meste af Europa, og måske mere end i sit hjemland.

Når man i brevene læser om hans hektiske liv i København og på rejserne, undres man over, at han kunne udholde det stille liv på Basnæs i dage og uger.

I bind II kommenterer Kirsten Dreyer hvert enkelt brev med hensyn til personer, begivenheder, skuespil m.m.

Der refereres til hans dagbøger, hvoraf det fremgår, at ikke alle besøg på Basnæs var så vellykkede, som han gerne ville give Henriette Scavenius indtryk af.

Efter kommentarerne følger 52 sider med en fuldstændig fortegnelse over besøgene, personregister, stedregister, vækregister. Register over aviser, musik, kunst m.m., brevregister og illustrationsregister savnes heller ikke.

Det er spændende og interessant at læse brevene, som også giver et billede af tiden.

Det fremgår også tydeligt af brevene, at H.C. Andersen var glad for at besøge fru Scavenius og hendes børn, og at det var gengældt.

EDA

Slagelse-litteratur, anm. v/CEN

Den gode historie. En bog om Zakarias Nielsen

Af Jørgen Nielsen

Albertslund Lokalhistoriske Forening. 2008.

Forfatteren Zakarias Nielsen blev født i Øster Stillinge ved Slagelse 1844. 20 år efter blev han lærer ved Nejlinge skole ved Helsingø og i 1868 lærer ved Herstedvester skole. Her fungerede han tillige som organist og kirkesanger ved Herstedvester Kirke. Disse job havde han indtil 1884, hvor han overgik til pension på grund af sygdom.

Zakarias Nielsen fik således 16 erhvervsaktive år i Herstedvester, og derfor er det meget naturligt, at det nu er Albertslund Lokalhistoriske Forening, der udgiver en bog om ham. Bogens første halvdel har fokus på hans tid i Herstedvester, mens den anden del primært fokuserer på ham som forfatter. Endelig er der et afsnit om minder om Zakarias Nielsen.

Med det valgte fokus er det begrænset, hvad bogen indeholder af oplysninger med relation til denne årbogs geografiske dækningsområde. Men i afsnittet om minderne om Zakarias Nielsen er der god og fyldig omtale af mindstenen i Øster Stillinge, herunder de ture til stenen, som lokalhistorikeren Helge Christiansen gennemførte i 1994 og 2004. Endelig er der en udførlig beskrivelse af historien bag "Zakarias Niensensvej", også i Øster Stillinge.

Trods det forholdsvis lille indhold af lokalhistorie er bogen læseværdig for alle, der interesserer sig for forfatteren. Bogen giver nemlig en god baggrund og forståelse for hvorfor Zakarias Nielsen skrev om de emner, som han gjorde, og som han fik så stor succes med. Hans bøger udkom i alt i ca. 550.000 eksemplarer. Troværdigheden i bogen er også stor, idet den dels bygger på dokumenter m.v. i forskellige arkiver, dels på oplysninger fra forfatterens oldebarn og tipoldebarn.

Lokalhistorier. Slagelseegnen. 18. samling 2007 samt genoptryk af 8. samling fra 1997 og 9. samling fra 1998.

*Af Helge Christiansen, Kirke Stillinge
Eget forlag.*

Traditionen tro har lokalhistorikeren Helge Christiansen fra Kirke Stillinge samlet en række artikler skrevet til beboerbladet for Hejninge og Stillinge. Der er tale om en årlig udgivelse under titlen "Lokalhistorier – Slagelseegnen" og serien er med 2007-udgaven nået til 18. samling. Samtidig er det så heldigt, at også nogle af de tidligere samlinger bliver genoptrykt og udgivet – i 2007 drejer det sig om 8. og 9. samling fra henholdsvis 1997 og 1998. Hver samling kan købes for 20 kr., hvilket må siges at være overkommeligt for alle. Og hvad får man så for en 20-krone?

Samlingen for 2007 indeholder faktuelle forhold om udgiverens egen bopæl og historien bag, nemlig Grønhøjgård. Historien er helt typisk for landbrugets udvikling, idet den dels gennem tiden rummer sammenlægninger/opkøb af mindre landbrug til større og dels afvikling/salg af dette større landbrugs arealer til endnu større enheder.

Som et forholdsvis aktuelt bidrag følger en fyldestgørende historie om Stillinge bageri, der blev etableret 1851 og flyttede til nye lokaler 1923 på hjørnet overfor Brugsen. Når temaet er aktuelt skyldes det, at bageriet blev sat til salg i 2003 og siden ombygget til lejligheder i 2006. Herudover er der det sædvanlige årlige konfirmationsbillede, denne gang fra 1954, samt en række mindre historier, fx om forfatteren Klaus Ribbjerg farfar, der var lærer i Havrebjerg.

Skal der kort fremhæves artikler fra de genudgivne samlinger skal nævnes en artikel om Valdbygård og en om Kongsmarks landbrugs- og sommerhusområder fra 8. samling. Fra 9. samling er der tilsvarende en større artikel om Brorup, som har haft bl.a. Ludvig Holberg som ejer. Nævnes skal også en artikel om udgravningen af bronzealderhøjen Taarnhøj i 1909.

Samlet set kan det konkluderes, at man for 20 kroner får rigtig meget lokalhistorie – stort og småt mellem hinanden både indholdsmæssigt og omfangsmæssigt. Samlingerne er også en dokumentation for, at ethvert område rummer et væld af lokalhistorie.

Jul i Slagelse. 2007, 14. årgang *Udgivet af Foreningen Jul i Slagelse*

Julen er stadig traditionernes tid – og en af traditionerne i Slagelse er efterhånden blevet udgivelsen af Jul i Slagelse – i 2007 for 14. gang i nyere tid. Jul i Slagelse indeholder som vanligt en række artikler af vidt forskellig karakter og giver dermed mulighed for, at en række forskellige forfattere får mulighed for til et større publikum at få udgivet noget på tryk indenfor deres interesseområde og store viden.

I 2007-udgaven er der mindst 18 forskellige forfattere – formuleringen "mindst" skyldes, at en af artiklerne har ikke mindre end 6 forfattere, nemlig artiklen om Banken for Slagelse og Omegn. I dag er banken siden 1974 indgået i diverse fusioner til den nuværende Danske bank. I en anden artikel får vi også historien om et andet pengeinstitut om end i noget mindre skala og kortere tidsrum. Det drejer sig om Slagelse Sct. Peders Landsogns Spare- og Laanekasse, der eksisterede fra 1872 til 1910 – alle år med den aktive og initiativrige Hans Knudsen i Landsgrav som formand.

Artiklerne spænder vidt tidsmæssigt – fra kong Oluf II's kroning 1376 til cirkus Arenas hovedkvarter anno 2007. En af de lidt længere artikler drejer sig om slagstangen ved Antvorskov skrevet af et førstehandsvidne til mastens baggrund og historie, nemlig tidligere stadsbibliotekar Jørgen Kanding. Helge Christiansen har skrevet en omfattende artikel om Valbygård gods, og Børge Riis Larsens artikel om nobelpriskandidaten Sophus Mads Jørgensen skal også fremhæves. Børge Riis Larsen har i mange år været ansat ved Slagelse Gymnasium, og herfra får vi også en artikel af Britta Baark om gymnasiets årgang 1938. Endelig er der Jens Hviid Friis's

erindringer om familiens sommerhus ved Næsby strand, og en artikel om politikeren N.E. Arnth-Jensen fra Gerlev. Som sædvanlig har også Ole G. Nielsen bidraget – især skal fremhæves artiklen om Nytorv 6.

Alt i alt meget lokalhistorie for pengene, men naturligvis med svingende kvalitet i artiklerne, hvilket imidlertid ikke skæmmer helhedsindtrykket af en seriøs og læsevenlig årbog.

Et grundtvigsk kirkeligt kulturcentrum. Liselund gennem hundrede år.

Af Herluf Eriksen

Poul Kristensens Forlag, 2008

22. juni 1908 begynder historien om Liselund menighedsskole i Antvorskov ved Slagelse. Det var dagen, hvor frimenighedspræst Niels Dahl ved et møde i Høve præstegårdshave fremlagde sine visioner for den lille gård Liselund, som han kort forinden havde købt for egne penge.

100-års jubilæet er bl.a. markeret med udsendelsen af denne næsten 200 sider omfattende bog skrevet af Liselundfondens mangeårige tidligere formand, biskop Herluf Eriksen.

Bogen er traditionelt struktureret med en kronologisk tilgang. Naturligt nok begynder bogen således med en omfattende biografi om grundlæggeren Niels Dahl, som der i øvrigt står en mindesten for i parken til Liselund, hvor han også ligger begravet. Det var væsentligt for Niels Dahl at understrege, at Liselund ikke var et uddannelsessted for præster, men en pendant til højskolerne, blot for menighedernes medlemmer. Visionen var, at menigheden ikke blot skulle sidde i kirken og høre på, men også selv have kundskaber om bibelen, salmebog, kirkehistorie m.v.

Første 14-dages vintermøde begyndte 3. januar 1909 med over 150 tilmeldte. Mødeplanen var morgenandagt og bibeltime om formiddagen, foredrag om eftermiddagen og debat, sangtime o.l. om aftenen. Denne struktur

er i hovedtræk stadig den, der anvendes på Liselunds sommer- og vintermøder.

I Liselunds 100-årige historie har der også være perioder med svære tider. I 1944 beslaglagde den tyske besættelsesmagt Liselund, hvilket medførte forskellige ødelæggelser, der måtte repareres efter krigens ophør. I 1951 dør Niels Dahl højt op i 90'erne. Dahl havde allerede i 1944 oprettet Liselundfonden, og denne fond trådte nu i kraft, men med Dahls død blev det vanskeligere tider i en længere periode, og nogle af de traditionelle møder blev afløst med kortere kurser. Med nye kræfter kom der igen opgangstider fra midten af 1960'erne, herunder med nybyggerier. Og ved 100 års jubilæet er det et optimistisk Liselund, der kigger fremad.

Jubilæumsbogen er udstyret med en række gode illustrationer, der er jævnt fordelt tidsmæssigt. Kildemæssigt er bogen primært baseret på trykt materiale, men også bestyrelsens forhandlingsprotokoller fra 1944-2007 er inddraget. Det er fra den periode, hvor Liselundfonden har bestået. Af trykt materiale er en central kilde "Liselundbogen" og "Hilsen fra Liselund", der nærmest kan karakteriseres som stedets årsberetning. Ud over faktuelle forhold om "livets gang" det pågældende år, indeholder bøgerne også foredrag, prædikener m.v. fra de to store årlige møder og fra menighedsskolen.

Bogen kan visse steder blive mere detaljeret end andre steder – eksempelvis var det nok ikke absolut nødvendigt at opremse samtlige paragraffer i fondens fundats, ligesom arbejdet med en islandsk salme fra 1208 beskrives yderst detaljeret, begyndende med gengivelse af salmen på islandsk. Men samlet set har Liselund med denne bog fået en god og saglig dokumentation af stedets historie og betydning som kirkeligt kulturcentrum, skrevet af en fagligt yderst kyndig forfatter.

Sorø-litteratur, anm. af HJ, HT og CEN

Jul i Sorø 2007

Udgivet af Foreningen Jul i Sorøs Venner. 96 s. Ill. i s/h og farver. Pris: 100 kr. Hæftet kan købes i bl.a. Svegårds boghandel.

Vennerne er igen med årgang nr. 55 kommet med et stort og flot hæfte med fine billeder og spændende historier, henvend 25 stk. Man kan f.eks. læse om altertavlen, der oprindeligt er malet af fru Ingemann i 1845 til Bromme Kirke, og som i 2007 kom tilbage efter mange års ophold på amtsmuseet. Artiklen er skrevet af Helge Torm, som bl.a. også kommer med forklaringen på, hvorfor Katrinelyst-gården nordvest for Pedersborg har fået det navn, den har. Ronald Stout skriver om, hvorfor der er en Møllevej i Sorø, og Børge Jensen beretter om "de kørende forretninger" på Frederiksberg. Forbindelsen mellem den første Galathea-ekspedition og Sorø klarlægges af Steen Jensen, der som lektor på Akademiet har registreret flere effekter, hjembragt dengang og senere skænket skolen. Kæmpebranden i H. A. Hansens købmandsgård på Storgade i dec. 1914 skildres medrivende af Hugo Jacobsen og Bjarne Stenbæk, ja, der er mange andre artikler i det flot illustrerede og smukt opsatte nummer af Jul i Sorø.
HJ og HT

Virke og vækst

Udgivet af Sydvestsjællands Museum 2007. 118 s. Ill. i farver. Stift bind i farver. Sælges for 100 kr. fra museet, Storgade 17, 4180 Sorø, tlf. 5783 4063.

Denne første større publikation fra det ny museumssamvirke, som blev oprettet i 2001, bringer oplysende artikler dels om samvirkets oprettelse og første levetid, præget af nye konstellationer (v. museumsdirektør Ea Stevns Matzon og bestyrelsesformand Henning V. Fischer), dels om særlige sider af aktiviteterne. Fysikeren Kurt Petersen lægger ud med i to artikler at oplyse om nye resultater vedr. mål (hhv. ang. det medicinske målesystem og ang. en kobbertønde i Justervæsenets samling), hvorefter arkæologien kommer til orde

i en vægtig artikel v/studerende Varaporn Pooririsak og museumsinspektørerne Henrik Høyer og Kirsten Christensen om "Nyt om jernalderens bebyggelse i Sydvestsjælland", hvor konklusionen er, især ud fra givtige undersøgelser ved Kassebjerggård lige øst for Slagelse, at man nu har et meget bedre kendskab til jernalderens bebyggelsesmønstre med større kendskab til de enkelte huse og de tilhørende aktivitetsområder. Også Holberg og hans forhold til Sorø Akademi berettes der om af cand. mag. Robert Petersen, uden at der dog fremlægges ny viden. Akademiet, som eleverne oplever det i dag, er genstand for en samtidokumentarisk undersøgelse v/cand. mag. Henny Tønner Pedersen. Både undervisning, de traditionsbundne fester og øvrige fritidsliv er sat under lup, altså elevernes. Der er mange gode betragtninger! Endelig fortælles der ligeledes etnologisk om "Slagelse Dreamteam", d.v.s. Anja Andersens banebrydende indsats i sportslivet i Slagelse. Det er en sag, som man kan sige er noget af en døgnflue, men mens det kørte derudad, som det hedder på nudansk, fyldte det ikke bare meget i medierne, men også i almindelige menneskers bevidsthed. Dette fænomen er blevet kortlagt i en undersøgelse, forestået af museumsinspektør Rune Lundberg, der samtidig giver et vigtigt bidrag til forståelse af nutidens måde at markedsføre sig på eller "brande". Alle artikler er forsynede med noter og litteraturhenvisninger.

Kombinationen af formidling af nye resultater af forskning på lokalt plan og flotte farvebilleder og grundkort samt et indbydende lay-out bør skaffe dette gedigne værk mange læsere i hele Sydvestsjælland – prisen afskrækker i al fald ikke!

HT

H.C. Andersen og J.P. Mynster

Af Kirsten Dreyer. Art. m. noteapp. i: Magasin fra Det Kongelige Bibliotek, 20. årg., nr. 3, sept. 2007, s. 26-36. Ill. i s/h.

I denne artikel sætter HCA-eksperten Kirsten Dreyer (herefter KD) focus på forholdet mellem HCA og den senere biskop Mynster (d. 1854), som opstod i efteråret 1822 af den

simple grund, at Mynster som medlem af Universitetsdirektionen havde et særligt stort ord at skulle have sagt angående Andersens genoptagelse af sin skolegang, efter at den nu 17-årige yngling i tre år forgæves havde sprunget badut m.m. på de kongelige, skrå brædder i København.

Det er i et brev til Mynster i efteråret 1822 (terminus ante quem er den 11. oktober, hvor Mynster skriver til Collin, at HCA har besøgt ham, men alligevel anfører KD den 25. oktober som denne term! (s. 28)), at HCA søger at skaffe sig adgang til det genoprettede Sorø Akademi ved at påberåbe sig Det kgl. Teaters direktions samtykke! Den hoppede Mynster ikke på, men sørgede i stedet for, at HCA blev sendt til Slagelse Latinskole.

Men hvorfor skrev HCA netop til Mynster? Her har undertegnede som den første på tryk (i "H. C. Andersens Sorø, I", Sorø 2005, s. 37 + n. 80 (udg.året er i øvrigt ikke 2006 som anført af KD i n. 22)), påvist, at Mynsters særlige ansvarsområde i Universitetsdirektionen var de lærde skoler. KD fremhæver også dette forhold (s. 29), men uden at henvise til nogen som helst kilde; det virker underligt. At KD dog kender mit værk, fremgår lidt senere (s. 34 ff.), hvor hun kommer nærmere ind på spørgsmålene om, hvorfor HCA ville ind på Akademiet, men ikke fik lov. Ang. det første spørgsmål krediterer KD mig for synspunktet, at HCA's nylige bekendtskab med Ingemann var af væsentlig betydning. Og som forklaring på afvisningen anfører KD som noget nyt udover optagelseskriterierne i bekendtgørelsen for Akademiet og det fremskredne tidspunkt, hvor optagelsen faktisk var afgjort, at hensigten med det ny akademis etablering nok så meget var af hensyn til lektorerne som til eleverne, altså passede HCA slet ikke ind i det system, mens Meisling i Slagelse var den rette mand til at dunke noget lærdom ind i hovedet på den kvikke, men lidt uskoledede aspirant.

At HCA livet igennem havde svært ved at tilgive Mynster denne disponering, hvad der forstås sig, beskrives indgående af KD.

HT

Sorø 1960-1975

Udgivet af Foreningen Jul i Sorøs venner. Sorø 2007. 304s., ill. i s/h, stift bind.

Som en fortsættelse af den tidligere udgivne bog om Sorø i 1950'erne, har Foreningen Jul i Sorøs venner udgivet denne 304 sider store bog i A4-format om Sorø fra 1950-1975. Der er tale om en imponerende indsats, som nogle af de større nabobyer i det gamle Sorø amt godt kan misunde.

Bogen er karakteriseret ved flere ting. For det første dækker bogen tidsmæssigt en periode fra hvilken, der heldigvis stadig er første-håndsvidner til begivenhederne. Det betyder, at de 61 forskellige afsnit er skrevet af rigtig mange forskellige forfattere, som hver især ofte har været direkte part eller involveret i det emne, som afsnittet omhandler. Med andre ord er der i mange afsnit tale om forfatterens erindringer.

For det andet er bogen karakteriseret ved emnemæssigt at være en "pose blandede bolsjer" med alt fra kommunalpolitikken til modeopvisninger. Måske er valget af emner lidt præget af hvilke førstehåndsvidner, det har været muligt at finde frem til. Som eksempel kan nævnes, at der er rigtig mange gode beskrivelser og erindringer fra enkelte butikker og virksomheder, men en samlet overordnet fremstilling af "erhvervsudviklingen og erhvervsstrukturen" rummer bogen ikke. Som lidt kendt i Sorø-området var anmelderen eksempelvis spændt på at læse nærmere om "Korkfabrikken", hvor anmelderen tjente lidt ekstra penge i sommeren 1970. På det tidspunkt havde denne virksomhed mange ansatte, men er ikke omtalt i bogen. Naturligvis kan en bog ikke rumme og omtale alt, men kriterierne for emnevalget er ikke tydeliggjort.

Kildematerialet til de enkelte artikler er kun angivet få steder, primært i forbindelse med flere af de afsnit, der omhandler kommunale forhold og opgaver. I forordet nævnes, at de lokale dagblade er gennemgået for "Sorøstof", hvilket må betyde, at disse er brugt som supplerende kildemateriale, og her med

det valg af stof, som dagbladene har valgt at bringe.

Det er ikke muligt at fremhæve enkelte artikler frem for andre, idet et sådan valg vil afspejle ens eget interesseområde. Men som en generel betragtning skal nævnes, at lige netop i den omhandlende tidsperiode blev grunden til velfærdsstaten lagt, og en central aktør i den proces blev kommunestyret med kommunalreform i 1966/70 og efterfølgende opbygning af en mængde sociale- og service-tilbud, som i dag betragtes som naturlige og som en selvfølge. Det er derfor generelt interessant at få dokumenteret denne periode og proces, både af førstehåndsvidnerne, og fra det meget omfattende kommunale kildemateriale, der eksisterer, og som rent faktisk i henhold til arkivlovgivningen er tilgængeligt for enhver, når det er 20 år gammelt – altså helt frem til 1987. Undtaget er naturligvis bl.a. personhenførbare oplysninger. Denne arkivadgang betyder, at vi afventer bogens efterfølger, der fx meget passende kan dække de næste 15 år fra 1975 og frem.

Ovenstående karakteristik og bemærkninger ændrer imidlertid ikke ved, at der er tale om en rigtig god og spændende bog, som folk med tilknytning til Sorø vil have meget stor glæde af læse. Det gælder naturligvis først og fremmest de personer, der boede i Sorø i perioden, men senere tilkomne vil med stor fornøjelse kunne få en god indsigt i historien i det område, hvor de nu bor. Der er tale om en rigtig god bog med mange samtidige illustrationer, der understøtter teksten på god vis.

Og konklusionen fra indledningen tåler gerne en gentagelse: "Denne bog kan større nabobyer godt være misundelig på"!

CEN

