



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

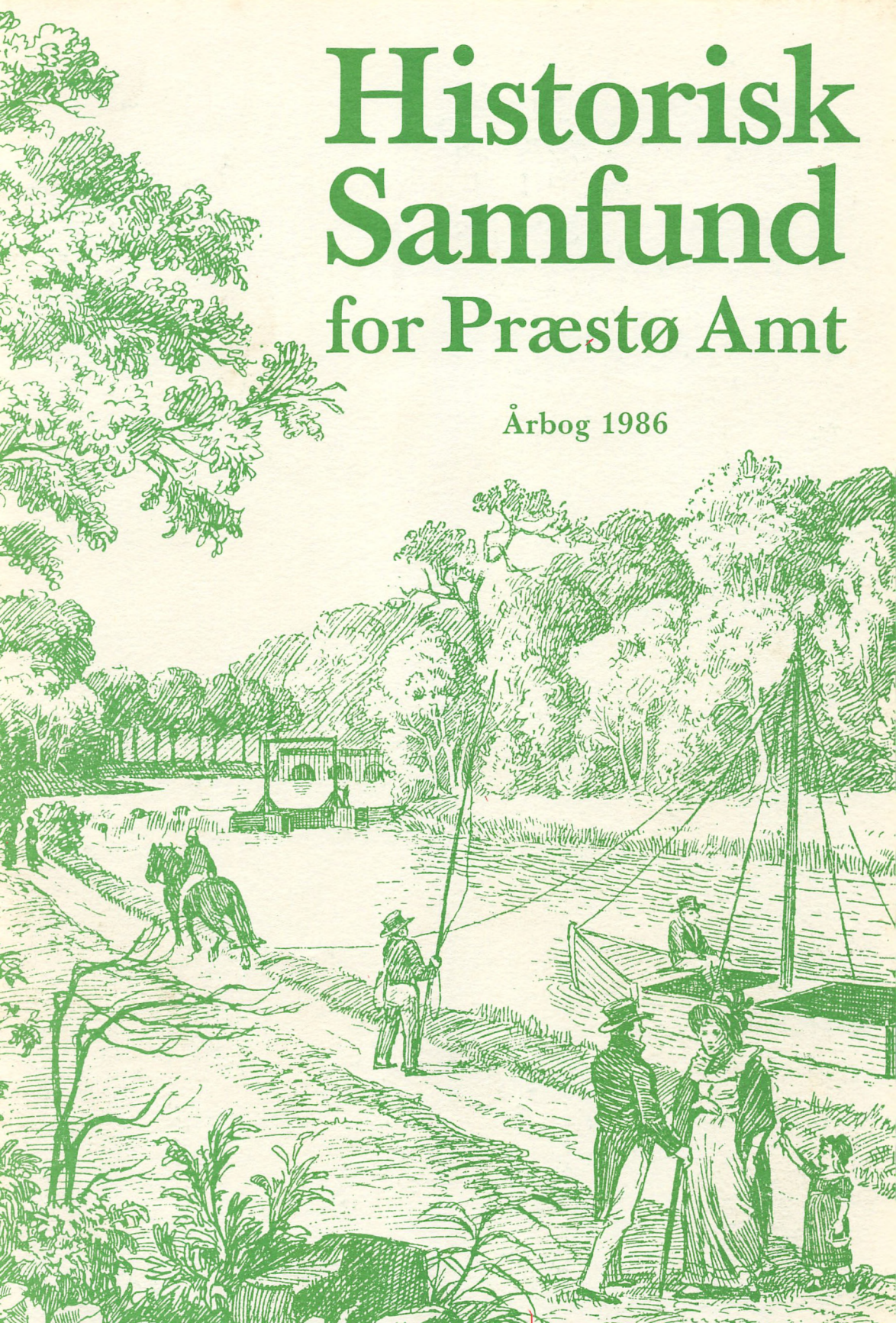
Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Historisk Samfund for Præstø Amt

Årbog 1986



Historisk Samfund for Præstø Amt

Historisk Samfund for Præstø Amt

Årbog 1986

Årbog 1986

udgivet af Historisk Samfund
for Præstø Amt.

Ansvarlig redaktør:

Nils Hartmann,
Appenæs gl. skole,
Gavnøvej 155,
4700 Næstved
Tlf. (03) 80 00 60.

Ekspedition:

Niels Juul Nielsen,
Skelbyvej 42,
4160 Herlufmagle.

Eftertryk af årbogens artikler må
kun ske efter skriftlig tilladelse fra
forfatterne.

ISSN 0107-6808

Bogen er sat med Baskerville
og trykt i Næstved Tidendes
Bogtrykkeri.

J. Ingemann Pedersen:

Susåen og Den Danneskjoldske Kanal

En festdag

Fredag den 11. september 1812 var der vældigt liv og røre ved Susåen.

På den lange strækning fra åens udløb af Bavelse sø og til Herlufsholm, hvor åen bred og vandrig glider af sted gennem frugtbare marker og brede enge, stod egnens befolkning opstillede og ventede på, at noget skulle ske. Det var et herligt, solklart og varmt eftersommervejr med en let vestenvind, og man så på de forsamlede flokke af unge og gamle, at man ventede på en festlig begivenhed. Kisteklæderne var kommet frem, og børnene løb forventningsfulde frem og tilbage langs åen.

Endelig skete der noget. Et par heste kom frem ad den nylig anlagte sti langs åbredden og trak efter sig en stor båd eller pram, som blev styret af to mand, en i forstavnen med en stage og en i bagstavnen, som passede roret.

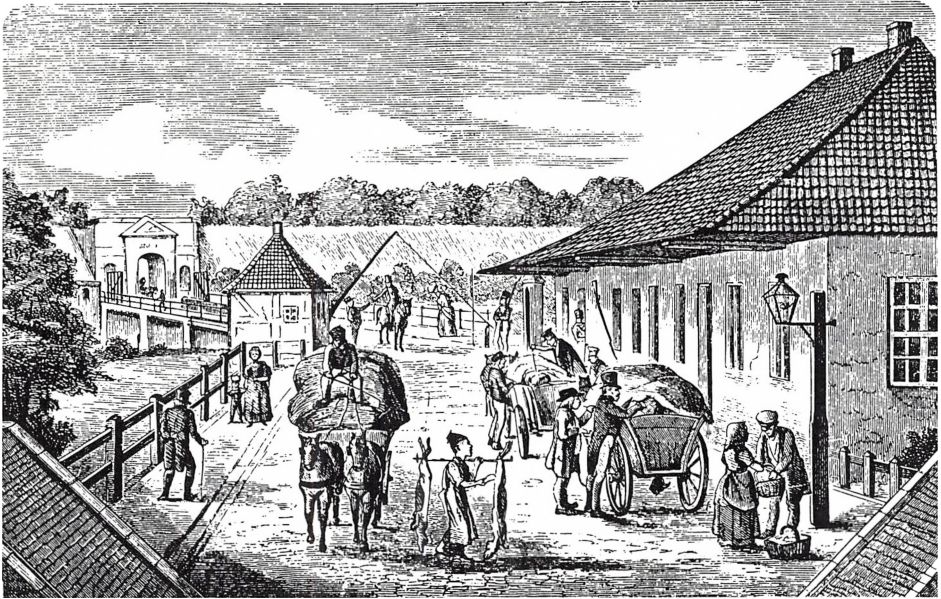
Prammen var fyldt med mennesker i deres fineste stads, herrer i flotte uniformer med trekantede hatte, og damer i smukke dragter. I alt var der 80 personer, som ejeren af godserne Næsbyholm og Bavelse, Christian Conrad Sophus Greve Danneskjold-Samsøe, havde invite-

ret til at sejle med fra Bavelse til Næstved om bord på denne bekvemt indrettede pram.

Der blev råbt hurra og svinget med hattene, mens selskabet gled forbi. Bondekonerne syntes nok, at det gik alt for hurtigt til, at man rigtigt kunne se alle de fine mennesker, pigerne nejede kønt for det høje herskab, og drengene fulgte i passende afstand båden på vej.

Det var en usædvanlig begivenhed, der blev fejret: Indvielsen af Den Danneskjoldske Kanal. Den var resultatet af et efter datidens forhold kæmpemæssigt gravearbejde, som havde gjort Susåen sejlbar for store pramme fra Tystrup-Bavelse søerne til Næstved. Herfra var der i forvejen pramfart til Karrebæksminde, der var Næstveds havneby.

Et par dage senere fik kanalen og dens indvielse en udførlig omtale i den ene af de to aviser, der dengang udkom i Danmark. Det var digteren Knud Lyhne Rahbeks nyhedsblad »Dagen«, et meget beskedent dagblad på 2 sider, der brugte halvdel af forsiden til at fortælle om begivenheden: »Det skønneste vejr begunstigede denne fart gennem de yndigste enge og frugtbare marker, forbi landsbyer og herregårde, der



Bondevogne ved toldboden. Under vognen hænger en lille træbøtte med vognsmørelse. Xylografi 1877.

frembød de behageligste afvekslinger. ... Under musik og sang nåede toget efter 6 timers fart Herlufsholm bro, hvor det hilstes med kanonskud og modtoges med gentagne hurra-råb af en talrig skare af Næstveds indvånere. Noget derfra steg selskabet i land og tilbragte endnu et par timer i skoven, hvorefter man skiltes ad.«

Det har været en lang og anstrengende dag for deltagerne, når man tager i betragtning, at de fra Næstved skulle transporteres til deres bolig med hestekøretøj ad ujævne veje.

Det var ejeren af godserne Næsbyholm og Bavelse, overdirektør for Gisselfeld, amtmand over Præstø amt, greve C. C. S. Danneskjold-Samsøe, som på eget initiativ og med store bekostninger havde ladet dette imponerende kanalarbejde udføre.

Artiklen i »Dagen« fortæller, at den første transport på kanalen

havde været en pram med 22 favne brænde (ca. 49 m³), som skulle uddeles til de fattige i Næstved, og dernæst slutter den med en hyldest til Danneskjold i tidens snørklede sprog: »Sikkert følte enhver tilstedeværende en forøget højagtelse for den mand, der fattede og udførte denne plan, den ædle, hos hvem den egne interesse er så langt underordnet den almene, og som ingen opofrelse anser for stor, når det gælder om at gavne ved dåd og eksempel.«

Stilen gør det sandsynligt, at Rahbek er forfatteren, og at han selv har været deltager i turen.

Veje uden bomme og kroer

I dag vil de fleste undre sig over, hvad der kunne opnås ved gennemførelsen af dette stort anlagte projekt. Kunne det virkelig svare sig at drive pramfart med brænde fra skovene i Midtsjælland til Karrebæks-

minde for derfra at fragte lasten videre med skibe til København. Hvordan var i det hele taget mulighederne for at transportere så tunge varer som brændsel og gavntræ, teglværksprodukter, korn osv. over landjorden.

Mulighederne var kun ringe.

Jernbaner fandtes endnu ikke, og der skulle gå en menneskealder, før den første stump danske bane mellem København og Roskilde blev åbnet. Vejnettet var ikke særlig udviklet, og de steder, hvor der var anlagt større veje, var der for hver mil rejst bomme, hvor de passerende skulle betale bompenge efter en fastsat takst.

Datidens rejseskildringer fortæller om opkørte veje, der om vinteren vendte vrangen ud og blev et bundløst ælte, og som blev farlige, hvis det satte ind med frost. Så blev hjulsporene til stenhårde kamme, der kunne vride vognens hjul itu eller i værste fald brække hestens ben. I sommertiden forvandlede vejen til en sandørken, hvor hjulet sank i til navet og undertiden stødte an mod en af de store sten, der var smidt i de værste huller.

I reglen skulle transporten ske med små skrøbelige bondevogne med træksler, der hyppigt skulle smøres, for at navet ikke skulle løbe varmt. Denne smøring var sen og besværlig, da hjulet delvis skulle løftes af, for at akslen kunne fedtes med tjære eller lignende.

Det var kun et lille læs, en vogn kunne tage. 3 tønder byg eller 100 mursten blev regnet for fuldt læs.

En pram derimod kunne fragte 20 favne brænde, svarende til 40-45 m³ med en vægt på henved 30 tons, altså lige så meget som 50 vogne med 100 heste forspændt! Og

prammen kunne uden besvær trækkes med strømmen af en enkelt hest, der gik på en sti langs sejlløbet.

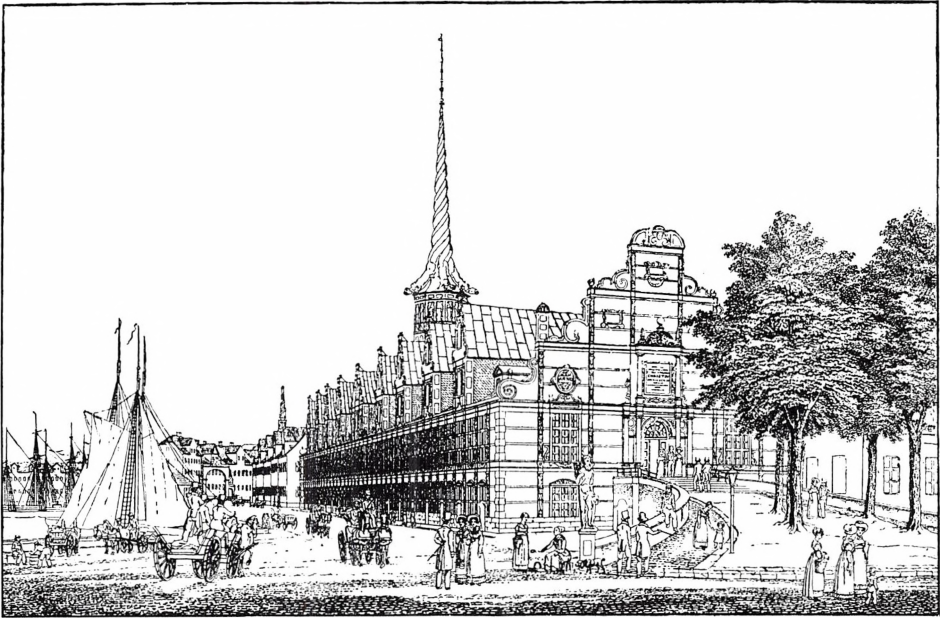
Det var derfor ikke mærkeligt, at man mange steder søgte at udnytte vandløbene til transport, navnlig i lande med store, vandrige floder som Frankrig og Nederlandene. I England var man tidligt begyndt at gøre vandløbene sejlbare ved anlæg af sluser og gravning af kanaler, og også i Danmark voksede interessen for at bygge kanaler.

Landet havde i en meget lang periode af 1700-årene bevaret sin neutralitet og været forskånet for ødelæggende krige. Det havde været en opgangstid for Danmark. Handelen blomstrede, og staten gik i spidsen for at forbedre samfærdslen til lands og til vands ved anlæg af veje og havne og gravning af kanaler. I årene 1777 til -84 var Den slesvig-holstenske kanal eller Ejderkanalen blevet gravet. Den gik fra Kielerfjord ved Østersøen til Rendsborg og videre ad Ejderfloden til Vesterhavet. Hensigten var at spare den lange og undertiden farlige vej for skibene nord om Skagen, og kanalen var så bred og dyb, at selv store skibe kunne sejle på den.

En kanal, der satte Odense by i forbindelse med fjorden og det åbne hav, blev færdig i 1803.

Ved kongelig resolution af 8. juni 1804 oprettedes Den kgl. kanaldirektion, der skulle styre de allerede anlagte kanaler. Men derudover bestemte kongen, at direktionen skulle indhente oplysninger om kommende kanalplaner og bedømme, hvilke nye kanaler, der havde et så »vigtigt formål for det almindelige«, at de kunne »hensigtsmæssigt anlægges«.

På Sjælland var kanalplanerne



Skibe ved Børsbroen. Efter tegning af H. G. F. Holm.

påvirkede af problemet med at skaffe brændsel til byen København.

Her plejede norske og svenske småskibe at lægge til ved Børsen og i kanalerne deromkring og sælge deres last af brænde til byens borgere. Men under krigen, der fulgte efter englændernes overfald på København i 1801, udeblev disse leverandører, og man måtte klare sig med de hjemlige produkter, brænde og tørv.

Det var naturligt, at man først søgte at udnytte brændet fra de store nordsjællandske skove, og adskillige kanalplaner med dette formål for øje så dagens lys. Det var dog kun få, der gennemførtes.

En betydningsfuld person i dette arbejde var oberstløjtnant, senere major, Diedrich von der Recke, Fredensborg. Han var landinspektør og landvæsenskommissær med særlig tilknytning til sandflugtsbekæmpelsen langs kysten af Katte-

gat, men han var tillige sagkyndig for kanaldirektionen. Recke foreslog at lade grave en kanal fra omegnen af Hillerød gennem Furesø og Lyngby sø til Peblingesø i København. Derved ville man kunne sikre hovedstaden tilførsel af brænde og tørv. Men planen nåede kun til forberedelserne.

Et mere fantasifuldt projekt blev foreslået af professor Chr. Olufsen, skuespillet »Gulddåsens« berømt forfatter. Det gik ud på intet mindre end en kanal fra København til Korsør. Herpå kunne man ikke alene transportere varer, men i tilfælde af krig kunne man sende kanonbåde fra København til Storebælt og omvendt. Selv om kongen var interesseret - nok især for planen vedrørende kanonbådene - blev planen opgivet. Den væsentligste grund var nok, at Ringsted lå 80 fod over havet og ikke, som man havde forestillet sig, i 40 fods højde.

Denne fejlurdering kan skyldes, at en egentlig nivellering hidtil havde været en sen og besværlig opgave.

Ganske vist var vaterpasset, det lukkede glasrør med luftboblen, opfundet sidst i 1700'erne, men det har nok ikke været meget kendt. De sigteinstrumenter, der omtales i datidens ingeniørskrifter, blev holdt vandret ved et tungt lod eller ved at blive holdt flydende på vand i en medbragt beholder. De var besværlige og noget usikre at arbejde med.

En utrættelig forkæmper

Der var dog én kanalplan, som havde en så utrættelig forkæmper, at den blev gennemført og fik stor betydning i et halvt hundrede år. Det var »Den Danneskjoldske Kanal«, som ene og alene skyldte grev C. C. S. Danneskjold-Samsøe sin tilblivelse.

Det er uvist, hvornår Danneskjolds interesse for kanalfart er opstået. Måske stammer den fra drengeårene på Gisselfeld, hvor han har set Susåen glide forbi parken og forbi fiskemesterens hus og oversvømme de lave enge, før den løber ud i Holmegårds mose.

Christian Conrad Sophus greve Danneskjold-Samsøe var født på Gisselfeld den 11. juni 1774 som søn af overdirektøren for klostret, Fr. Chr. Danneskjold-Samsøe og hustru Frederikke Louise von Kleist. Faderen døde, da sønnen var 3 ½ år gammel, og Holger Rosenkrantz til Rosenholm blev hans formynder, indtil han 81 år gammel blev afløst af amtmanden over Præstø amt, Joh. Rudolph Bielke.

Der blev sørget godt for den unge greves oplæring og opdragelse. Som 11-årig fik han den senere så bekendte præst og digter Chr. A. Lund som huslærer, og dette kom til at præge ham for livet. »Det var en lægedom fra himlen«, skriver Grundtvig i en påbegyndt biografi af Danneskjold.

1792 overtog Danneskjold som mindreårig klostrets bestyrelse med Bielke som kurator og medbestyrer. Men Bielke overtog alene ansvaret, mens den unge greve i årene 1793-95 var på en toårig udenlandsrejse sydpå. På turen var han ledsaget af den 7 år ældre teolog Edvard S. Hammer, som under rejsen fik meddelelse om, at han fra hjemkomsten var kaldet til præst i Herlufmagle.

En stor del af tiden tilbragte de i universitetsbyen Leipzig, og hushovmesteren benyttede lejligheden til at erhverve den teologiske doktorgrad i Göttingen 1794. Men den vordende leder af klostret og Gisselfeld gods har ganske naturligt suget til sig af den praktiske viden, der kunne hentes på en sådan rejse. De mange sejlbare floder og kanaler i Tyskland og den nyanlagte Ejderkanal i Slesvig-Holsten har også tiltrukket sig hans opmærksomhed.

Efter Danneskjolds hjemkomst indtrådte han som overdirektør for Gisselfeld og holdt den 30. november 1795 bryllup med Henriette Valentine Kaas, datter af Holmens chef, admiral Fr. Chr. Kaas.

Allerede inden udenlandsrejsen havde han forbedret fæstebøndernes stilling gennem et nyt hoverireglement. Nu tog han fat på at bringe klostrets gamle gæld ud af verden.

I 1802 købte Danneskjold de to godser Næsbyholm og Bavelse, og



Christian Conrad Sophus Danneskjold-Samsøe (1774-1823).

Maleri af C. G. Kratzenstein-Stub 1813



Johanne Henriette Danneskjold-Samsøe (1776-1843).

Maleri af F. C. Groger 1814.

der er ingen tvivl om, at formålet med dette køb var ønsket om at kunne udnytte de store skovstrækninger langs Susåen, og at indrette åen til pramfart.

Der skulle imidlertid gå 10 år, før sejladsen kunne begynde, og man forstår, at Danneskjolds tålmodighed ofte har været sat på prøve. Den 23. marts 1805 slutter han et brev om kanalplanerne til amtmand P. C. von Steman, Sorø: »Gid at ønsker kunne fremme dette arbejde, jeg skulle da lade mig opvågne midt om natten, for desto oftere at kunne ønske i denne anledning.«

Danneskjold har dog ikke slået sig til tåls med at ønske. Af Næsbyholms godsarkiv fremgår, at han fra 1804 har ført en omfattende brevveksling med Kanaldirektionen og med Det kgl. Rente- og Toldkammer om betingelserne for at anlægge

og drive en kanal fra Næsby Bro til Næstved.

Pramfarten til Næstveds udhavn i Karrebæksminde

Fra Næstved by havde der i umindelige tider været sejlads med små skibe og med pramme ad Susåen til Karrebæksminde.

I slutningen af 1700-årene sandede indsejlingen imidlertid mere og mere til, så selv små skibe ikke mere kunne forcere sejlløbet.

6 købmænd i Næstved sluttede sig sammen om brugen af tre pramme til losning og ladning af de skibe, der ankrede op på Karrebæk red. Pramselskabet fik kgl. konfirmation den 10. oktober 1794, og herefter måtte ingen have pramme, hverken for sig selv eller andre.

Betingelsen var, at der skulle oprettes en havnekasse, hvis indkomster skulle bruges til vedligeholdelse af bolværket ved havnen i Næstved og af »pælene ved Karrebæksminde«.

Betalingen til havnekassen blev for hver pram ansat til 4 rigsdaler, når den gik på reden, men kun 3 rdl. og 2 mark, hvis varerne kunne indtages »inden for pælene«. Pramførerne måtte ikke, som det hidtil var sket, være modvillige mod at gå ud på reden, med mindre vejret var overordentligt hårdt, så man ikke uden fare for prammene kunne gå ud. Hvis prammændene tiltalte købmændene eller skipperne med grove eller fornærmelige ord, kostede det en bøde til havnekassen.

Allerede 1797 var statens rådgiver vedrørende havne- og kanalbyggeri, generaladjutant Poul Løvenørn, og pæle- og bukkemester Halkier fra Holmen i Karrebæksminde for at se på havnen. Sammen med major D. Recke udkastede de en plan til gravning af et nyt sejløb tværs over Longshavetangen og anlæg af en havn ud for denne kanal. Den hidtidige gennemsejling, Mindegabet,

kunne næppe holdes fri for tilsanding.

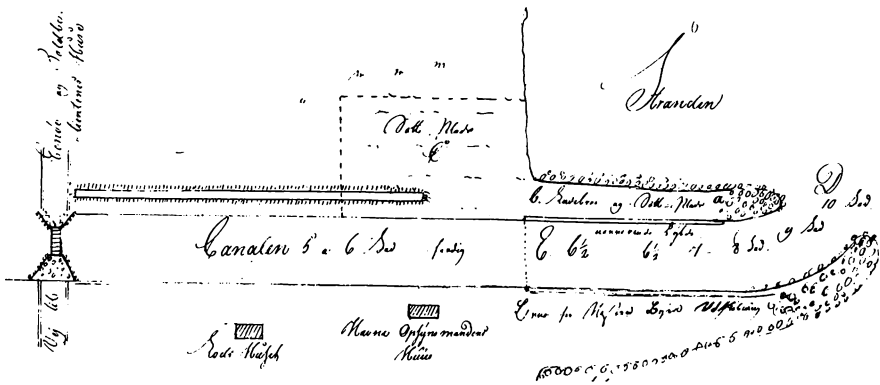
Anlæg af havnen og oprensning af åen op til Næstved ville formentlig koste omkring 50.000 rdl., og Næstved by ansøgte kongens kasse om et lån på dette beløb. I 1801 tilstod kongen det ansøgte lån, men kun med 40.000 rdl., og købmændene besluttede selv at oprense åen ved hjælp af en muddermaskine.

Men tiden gik. Man kunne ikke få borgerne i Næstved til at stille den nødvendige sikkerhed, og man havde heller ikke kunnet opnå tilsagn om, at Saltø gods, som ejede Longshave, ville afstå den fornødne jord.

I adskillige år var havneanlægget drøftet, uden at planerne var blevet til noget.

Men 1804 skete en større udskiftning i havnekommissionen, idet flere af de hidtidige medlemmer ønskede at udtræde. Blandt andre fik justitsråd, godsejer P. Johansen de Neergaard, Gunderslevholm, sæde i kommissionen, og det var ham, der sammen med grev Danneskjold gjorde den største indsats for at fremme havnebyggeriet. Danne-

Plan til havneanlægget i Karrebæksminde. Der er vist Bro for Næstved bys udskibning, samt sættelejlspladsen for nedprammet brænde, der venter på udskibning.



skjold var ikke medlem af kommissionen, men det fremgår, at han hyppigt deltog i dens møder. Ofte måtte han dog melde afbud af helbredsmæssigt grunde: »Jeg har nu i mere end 14 dage været upasselig«. »Kan formedelst upasselighed ej komme til stede«.

Det var Danneskjold, som opnåede tilladelse til at gennemgrave Longshavetangen. På vej til sit gods Egholm i Hornsherred lagde han vejen om ad Selsø slot, hvor ejeren af Saltø gods, Mogens Scheel von Plessen, residerede. Med sig havde han et forslag til mageskifte med Longshave og et jordstykke, som Neergaard ejede ved Karrebæk. Han kunne vende hjem med tilsagn om, at Næstved kunne overtage tangen mod en årlig afgift til Saltø og Karrebækstorp. Det var ligeledes Danneskjold, der gik foran, da man søgte at skaffe private lån fra de store godser til havneanlægget. Gisselfeld lovede 4.000 rdl., Danneskjold selv og Neergaard hver

1,200 rdl. I alt 15.000 rdl. blev der skaffet ad denne vej, og så gik man i gang med havneanlægget under ledelse af major Recke.

Men Danneskjolds kanalplaner lå ikke stille.

Kanaldirektionen undersøger

For at få et ensartet grundlag for bedømmelse af de forskellige kanalplaner, der blev forelagt til godkendelse, udarbejdede Den kongelige Kanaldirektion et skema med 15 »Qvæstioner til nærmere oplysning«. Spørgsmålene giver et godt billede af de problemer, der kunne opstå ved kanalgravningen. Se nedennævnte skema.

Dette skema har næppe været kendt, da de første planer blev fremsat om at »gøre åen skibbar« fra de store skove og til Næstved, men stort set har spørgsmålene været med i overvejelserne.

1. Hvilken nytte kan der forventes af kanalen.
2. Hvorfra og hvortil den formenes at skulle føres.
3. Om de ville erholde udløb til havet, eller om den blot skulle have indvortes kommunikation til øjemed.
4. Om den skal være sejlbar for skibe eller ikkun for pramme.
5. Om havneanlæg ville blive fornøden.
6. Om kanalen kan føres gennem lave egne, eller der findes høje.
7. Om og hvorvidt naturen indbyder hertil ved søer, floder, åer, moser etc.
8. Gennem hvilke jordarter gravningen måtte forefalde (flydesand, meget blød grund, stenbrydning).
9. Om sluseværker behøves.
10. Om til bolværk, pæleværk eller faskiner findes fornødent tømmer, samt om der gives teglværker.
11. Om der udfordres overfart over kanalen, broers anlæg, færgers indretning, og deslige.
12. Om vandmøller måtte nedlægges.
13. Om nogen sagkyndig mand haves på stedet til at forestå arbejdet.
14. På hvilken måde de fornødne arbejdere kunne erholdes.
15. Om og hvilke hjælpemidler der befindes i egnen til kanalens anlæg.



Have mølle ved Ringsted. Reesens Atlas.

Den 7. april 1804 beordrede Rentekammeret major Recke til at undersøge flodemålet for de langs »Suse Aae« beliggende vandmøller og til at undersøge muligheden for åens oprensning fra Haraldsted sø oven for Ringsted til stranden ved Appenæs neden for Næstved købstad med henblik på, om »en Canals anlæg kunne være anvendelig for at lette Land-Transporten«.

Det fremgår ikke, hvornår og hvorledes Recke har foretaget sin tur langs åen, men i december 1804 afleverede han sin beretning. Han begynder ved Haraldsted sø og følger først Ringsted-åen og senere selve Susåen fra sammenløbet ved Vrangstrup kirke.

Recke gør opmærksom på, at en udgravning af åen vil være meget gavnlig for »skadelig vands afledning«, men det ser ikke ud til, at dette arbejde har synderlig interesse for de tilgrænsende lodsejere.

Fra søen og ned til Have mølle ved Ringsted ligger omkring 200 tdr. land lave enge, der stort set er i niveau med mølledammen. Skal der graves kanal, må møllen nedlægges, og det er kostbart, da den lige er solgt for 9.000 rdl.

Fra Have mølle kommer man til Høm mølle og derfra til Englerup mølle, som ligger kort før Ringstedåens sammenløb med Susåen. For alle tre vandmøller gælder det, at det højeste flodemål er bestemt af goldstighbordenes øverste rand, altså svarende til det overflødige vands afløb.

Stykket fra Haraldsted sø til Englerup mølle er 16.300 alen svarende til godt 10 km og alene udgravningen vil koste over 5.000 rigsdaler. Men på strækningen fra Englerup til Næsby bro, hvor Sorø-Næstved vejen føres over åen, skal der udgraves meget, og mange bugter og krumninger rettes ud.

Alt i alt mener Recke, at denne første del af åen, der udgør en strækning på 2 mil, ikke med fordel kan indrettes til pramfart. Der skal nedlægges 3 møller, som skal erstattes, bygges 4 sluser og laves store opdæmninger og udgravninger. Det vil koste 2½ á 3 tønder guld! I datidens penge over en halv million rdl.

Men strækningen fra Næsby bro over Tystrup og Bavelse søer langs Susåen lige til Karrebæksminde, ca. 5½ mil, var der grund til at overveje nærmere. Der skulle anlægges 3

sluser, hver omtrent med 4 á 5 fods vandhøjde, 15 á 20 fod brede og lavet af ege- og bøgetømmer. De ville sammen med udgravning, trællevej (træksti) og broer koste ca. 120.000 rdl.

Recke forklarede også, at det ville være en fordel for dette kanalprojekt, at commandør Poul Løvenørn netop havde fremsat forslag til bygning af en ny havn i Karrebæksminde, og en mulighed for at sejle 5 ½ mil ind i landet fra en god havn ville have den største betydning for den skovrige egn. Yderligere ville planen vinde ved, at de store skove under Sorø Akademi hørte under rentekammerets bestyrelse, og at ejerne af Næsbyholm og Gunderslevholm regnedes blandt de mest indsigtfulde og virksomme jordrotter.

Recke gik ud fra, at der i en afstand af ½ til ¾ mil fra åen var følgende skovstrækninger, der let ville kunne udnyttes:

1. Sorø skove	3000 tønner land
2. Næsbyholms skove	1500 - -
3. Gunderslevholms skove	1500 - -
Tilsammen	6000 tønner land skov

Recke beregnede, at der i skovene stod 100 favne brænde på roden for hver tønde land. I betragtning af skovenes alder ville man de første 10-15 år kunne fælde 2 favne årligt pr. td. land, eller i alt 12.000 favne årlig. Senere, når de ældste træer var fældet, måtte man nøjes med det halve eller 6000 favne om året.

En pram kunne laste 20 favne brænde, og da strømmen hjalp til på nedfarten, ville en hest og to mand i løbet af 1 ½ dag kunne føre 3 pram-

me med 60 favne til Karrebæksminde.

Hvis man satte overskuddet af en favn brænde til 1 rdl., ville der således det første år indgå 12.000 rdl. Rente af anlægssummen, 4% af 120.000 4.800 rdl.
Vedligeholdelse af anlægget . . . 2.200 rdl. 7.000 rdl.

Årligt overskud, der kan anvendes til afdrag = 5.000 rdl.

Recke kunne derefter roligt konkludere, at der var en overflodighed af vand til rådighed og ingen uovervindelige vanskeligheder, der kunne hindre projektet. Men et nøjere overslag kunne først fremkomme, efter at strækningen var blevet nivelleret i sammenhæng.

I overensstemmelse med Reckes forslag var det tanken, at kanalen skulle anlægges af de tre parter: Sorø Akademi, Justitsråd P. Johansen de Neergaard, Gunderslevholm,

og C. C. S. Danneskjold-Samsø som ejer af Næsbyholm og Bavelse.

Men i februar 1806 blev det klart, at Akademiets skovvæsen som statsinstitution ikke kunne opnå tilladelse til at investere i det private foretagende.

Også Neergaard fik betænkeligheder. Det skyldtes fredskovsordningen af 27/9 1805, som gav amtmanden myndighed til på statens vegne at føre tilsyn med de private skove i amtet. Neergaards forhold



Englerup Mølle. Foto i Midtsjællands arkiv, Ringsted.

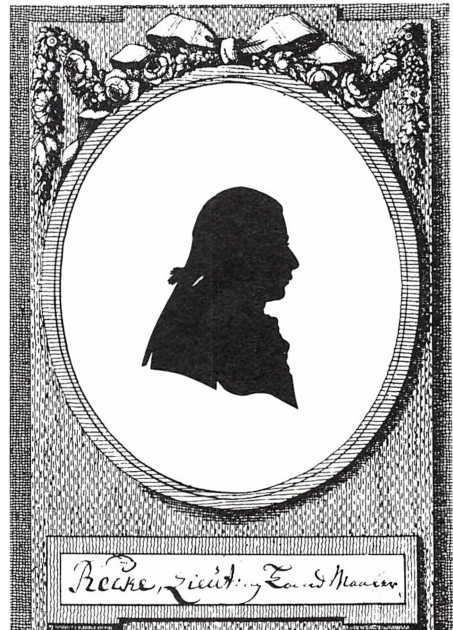
til amtmand P. C. von Steemann i Sorø amt har åbenbart ikke været det bedste, for han frygtede, at han ville komme til at »dependere« (stå under) en uven og ikke få fuld rådighed over sine skove.

2. sept. 1806 kom hans endelige afslag til Danneskjold. Skrivelsen sluttede: »Deres højvelbårenhed kan være sikker på, at jeg vil bestræbe mig for, at De kan opnå Deres hensigt, og ingenlunde skal jeg misunde Dem at have været mere lykkelig end jeg.«

Der findes i Danneskjolds kopibog i Næsbyholms godsarkiv adskillige skrivelser - Pro memoria - til myndighederne i København, som viser, at forslaget har mødt mange vanskeligheder, især på grund af krigen mod England.

Ingeniørkaptajn von Christensen, som skulle levere tegninger og be-

Diedrich Recke (1755-1816) Silhouet i Det kgl. Biblioteks billedsamling.





P. Johansen de Neergaard. (1769-1835) Efter tegning på Gunderslevholm.

regninger til havneanlægget og til kanalen, var udstationeret ved den danske hær i Glückstadt og kunne ikke foretage de nødvendige opmålinger. Og det administrative arbejde øgedes af mange grunde for myndighederne i København. Opsættelige sager måtte udskydes.

Men Danneskjold vovede den 8. januar 1806 at erindre det højkongelige Rentekammer om det forslag, han tidligere havde indsendt og bad om at få fastsat den godtgørelse, han skulle yde til de lodsejere, der ville komme til at afgive jord til kanalen. Og endelig bad han om, at Recke måtte blive fritaget for anden tjeneste, så han kunne overtage ledelsen af anlægget. Hvis da kollegiet ville overlade arbejdet til private, føjede Danneskjold forsigtigt til. Under Reckes bestyrelse turde han

godt være entreprenør og vove en stor del af sin formue, men han skyldte sin familie ikke at betro hele sin velfærd i fremmede hænder.

Allerede i februar samme år fik Recke imidlertid Rentekammerets tilladelse til at påtage sig både havneanlægget og arbejdet med Danneskjolds kanalprojekt. Men det kneb med at passe disse arbejder ind i hans øvrige gøremål. I marts 1806 blev han sendt 5-6 uger til Jylland for at besøge Silkeborg og Rye skove og nivellere vandløbene fra disse skove til Århus og Randers. Også Gudenåen indbød til kanaldrift.

Man forstår, at Danneskjold og Recke har kendt hinanden, før havne- og kanalprojektet forelå. Gennem sin barndoms lærer, Chr. Andersen Lund var Danneskjold blevet bekendt med de kredse, der samledes om Rahbeks på Bakkehuset. Dertil hørte også Reckes i Fredensborg, som Rahbek omtaler i sine erindringer. Danneskjold kom i hvert fald tidligt på fortrolig fod med sin rådgiver, i et brev af 11. marts 1806 bruger han overskriften: »Kjæreste hr. Major«. I samme brev luftede han tanken om, at Reckes søn, søløjtnant Johan Adolph, der havde haft permission for at studere landmåling og matematik, kunne få lov at være med ved Næstved havneanlæg, så han kunne stå under faderens vejledning. Den unge Recke var blevet ansat i søkortarkivet.

For at tiden ikke skulle gå unyttet hen, rettede Danneskjold på ny henvendelse til kanaldirektionen og redegjorde for, hvilken nytte kanalen ville have for de gamle skove, der trængte til hugst på grund af ælde og tæthed, og hvordan afgiften i Næstved ville gavne statskassen og hjælpe til at betale de lån,

Reckes ny overslag:

<i>A. Udgifter</i>	
Det er nu fastslået, at der skal bygges 4 sluser i stedet for 3, hvorefter prisen bliver	60.000 rdl.
Der skal opmudres ca. 640.000 cubikfod	16.000 -
Der skal udgraves ca. 1.350.000 cb.fod	9.000 -
Forandring af broerne ved Herlufsholm og Holløse	6.000 -
Anskaffelse af materialer, muddermaskine, rambukke, vandskruer, vogne, skubkarrer, hakker etc., samt de folk, der fører tilsyn, holder vagt, etc.	13.000 -
14.000 alen trællegang, 3 á 4 alen bred	7.000 -
	<hr/>
Ialt anlægsarbejde	110.000 rdl.
Hertil må lægges	
8 både med sejl og inventarium, hver på ca. 15 commercelæster	9.600 -
Renter i 4 år (byggeperioden) af den anvendte kapital	12.000 -
	<hr/>
Inden transport kan begynde, vil kanalen komme til at koste i alt	131.600 -
Heraf skulle lånes $\frac{3}{4}$ = 98.700 rdl.	
(En sammentællingsfejl på 1.000 rdl. i anlægsudgiften har tilsyneladende ikke givet anledning til bemærkninger!)	
<i>B. Indtægter</i>	
Man regner med, at der i Næsbyholms og Bavelss skove årlig kan fældes 4000 favne »storslagen bøgebrænde«, som kan føres til Karrebæksminde havn og sælges der for en pris af 6 rdl. pr. favn, hvilket indbringer	24.000 rdl.
Udgifterne til opskovning, transport fra skoven til kanalen, at indlade pramme, at nedbringe ad kanalen, at udlade og sætte på oplagsplads andrager pr. favn 2 rdl. 3 mark 8 skilling,	
for 4000 favne	ca. 10.400 rdl.
Opsyn årligt	1.000 rdl.
Vedligeholdelse	1.600 rdl.
	<hr/>
Årligt overskud	13.000 rdl.
	<hr/>
Årligt overskud	11.000 rdl.

staten havde givet til havnen. Denne afgift måtte fastsættes, før der kunne begyndes en nærmere undersøgelse af projektet.

Man nåede hen i 1807, uden at der skete noget afgørende. Den 28. februar måtte Danneskjold på ny beklage, at han ikke havde kunnet fremkomme med et udførligt overslag over udgifterne, da von Christensen stadig »formedelst de indtrufne omstændigheder på embeds vegne opholdt sig i Glückstadt«.

Recke og Christensen var dog enige om, at kanalen var både gørlig og hensigtsmæssig, og at den ikke ville koste over 110.000 rdl. at anlægge.

Danneskjold sluttede brevet: ... »om den høje Canaldirection højgunstigt ville forskaffe mig løfte fra den kgl. Credit Casse Direction, at jeg måtte få de tre fjerdedele af den nødvendige kapital til låns på de sædvanlige vilkår og imod at pantsætte kanalens indtægter.« Lånet ventedes at blive mellem 80.000 og 85.000 rdl.

Hen på sommeren forelå kaptajn Christensens opgørelse, og Recke sendte (dateret »1807«) et nyt overslag, hvori han tager hensyn til, at Danneskjold nu er ene om opgaven.

Desuden vil der komme penge ind gennem den »kanaltold«, som Sorø og Gunderslev skove skal be-

tale for at benytte kanalen. Den beregnes til 4 mark pr. favn brænde. Dertil kommer betaling for transport af varer, som forsendes efter vægt, f.eks. kornladninger.

Efter 14 år - anslår man - vil kanalen være betalt og give et årligt overskud på 3.400 rdl.

Urolige tider

I sommeren 1807 begyndte man at fælde træ fra Danneskjolds skove til brug ved havnebygningen i Karrebæksminde. Alle skovarealerne måtte holde for, Enemærket, Overdrevet, Vester- og Østerskov og Bavelse. I første omgang blev det til 81 træer, ialt 1002 alen, der udgjorde 88 pæle. Den 4. juni blev der leveret 128 træer, ialt 1678 alen, der blev opskåret til 146 pæle. Og endelig blev de hamre af egetræ, der skulle bruges til overdækning på bolværket, sendt til Næstved.

Ved havnen i Karrebæksminde var arbejdet skredet godt fremad. 30 mand arbejdede på Longshave med at »opbræge« stene på marken til molebygningen, mens en del fiskere fra Hornbæk hentede sten op fra havbunden uden for havnen.

Men onsdagen den 19. august 1807 gik det hele i stå, da det rygtedes, at englænderne var gået i land nord for København. Fiskerne fra Hornbæk sejlede deres både ind i fjorden, hvorefter de hastede hjem til familien.

Rygtet talte sandt. Tre dage forud havde englænderne landsat en stor hær ved Vedbæk og besatte efterhånden Sjælland og indesluttede København. Major Recke fik overdraget militære opgaver og måtte forlade kanalarbejdet.

Resultatet af krigen kender vi. Den 20. oktober stod englænderne Sundet ud med deres krigshær og den danske flådes skibe og efterlod et udbombet København.

I stedet sendte Napoleon franske og spanske hjælpetropper hertil under anførsel af Bernadotte, prinsen af Ponte Corvo.

Det er meget naturligt, at man nu kun havde tid til at tænke på dagen og vejen. Alt arbejde med havne- og kanalbyggeri lå fuldstændig stille i hele året 1808.

Grev Danneskjold selv fik nok at tænke på. Amtmand Bielke blev suspenderet fra sin stilling, beskyldt for at have været for imødekomende over for de engelske besættelsestropper. Danneskjold blev den 5. december 1807 konstitueret som amtmand over Præstø amt. Bielkes forseelse var ikke større, end at han blev udnævnt til geheimekonferensråd i 1808, men amtmandsembedet måtte Danneskjold overtage.

Først i efteråret 1809 var forholdene faldet så meget til ro, at der blev tid til at tænke på kanalen. Den 20. november sendte Danneskjold et grundigt og gennearbejdet »Pro memoria« til kanaldirektionen for at få sine planer anerkendt på lige fod med offentlige arbejder. Skrivelsen er affattet i et klart og entydigt »kancellisprog«, som lader ane, at en dygtig amtsfuldmægtig har haft fat i gåsepenen. Amtskontoret var nu flyttet til Gissselfeld.

Der var i forordning af 13. december 1793 fastsat bestemmelse om, at der kunne eksproprieres jord til det offentliges anlæg af veje mod en rimelig erstatning til ejeren. Det var disse bestemmelser, Danneskjold ville gøre gældende for sit projekt, dels for at der kunne anlæg-

ges trækveje for de heste, som skulle trække fartøjerne op og ned ad kanalen, dels for så vidt muligt at kunne rette åens mange krumninger ud, dels til anlæg af sluser og dæmninger og endelig for at få plads til at anbringe det opgravede materiale på begge sider af kanalen, mens anlægsarbejdet stod på.

Hvis disse regler om afståelse af jord ikke kunne tages i brug, kunne det let have til følge, at når blot en eneste lodsejer nægtede at afgive noget af sin grund, ligegyldigt hvilken erstatning, han blev tilbudt, så måtte hele kanalen opgives. Selv om han kun havde 10 alen jord langs med åen, ville det være umuligt at føre hestene frem over det stykke, hvor trækvejen manglede.

Danneskjold støttede sit andragende på, at kanalen uden undtagelse ville blive åben for enhver af statens undersåtter uden nogen speciel tilladelse, blot mod, at man betalte de fastsatte afgifter. Den skulle ligesom landevejene være til fri brug og var følgelig en offentlig ting.

Desuden ville den være til stor gavn for de skove og jordejendomme, der kunne benytte den, og ejendommens produkter ville kunne sælges langt billigere i København, end hvis de skulle være »ført paa aksel« hele vejen.

En mængde mennesker ville finde arbejde og fortjeneste, ikke alene ved anlægget og dets vedligeholdelse, men også ved sejladsen med prammene og den forøgede virksomhed i skovene.

Danneskjold gjorde opmærksom på, at der ville være penge at spare for statskassen, hvis *han* lod arbejdet udføre, for det var en almindelig erfaring, at arbejder kunne gen-

nemføres for en lavere pris af en privat mand og for hans risiko, end når de blev udført for offentlig regning.

Der kom hurtigt svar.

Den 28. december 1809 udstedte Det kgl. danske Cancelli en »Placat angaaende Grundes Afgivelse til Canal-Anlæg«. Deri meddeltes, at Hans Majestæt havde fastsat, at forordningen af 31. juli 1801 angående afgivelse af grunde til offentlig brug skulle anvendes på det kanalprojekt, som amtmanden over Præstø amt, grev Danneskjold-Samsøe, ville udføre. Godtgørelsen for afståelse af jord skulle beregnes efter de bestemmelser, der gjaldt ved anlæg af landeveje.

Nu kunne der altså tages fat på arbejdet.

Lån og sikkerhed

Der skulle imidlertid bruges penge, mange penge, og Danneskjold måtte, som han tidligere havde antydnet, ansøge den kgl. kreditkasse om et lån. Som sikkerhed ville han stille godserne Næsbyholm og Bavelse, selv om han mente, at kanalens indtægter ville give sikkerhed nok.

Men kreditkassens styrelse var ikke tilfreds hermed og gjorde den 20. februar 1810 indsigelse mod, at han nu søgte et lån på 115.000 rdl., selv om de først indsendte beregninger viste en pris på 110.000 rdl., og han i 1806 kun ville låne $\frac{3}{4}$ af dette beløb. Ganske vist havde han den 28. maj 1807 yderligere opregnet en udgift på 16.600 rdl. til anskaffelse af fartøjer. Men selv derefter udgjorde $\frac{3}{4}$ kun 94.950 rdl.! Nu ville kreditkassen have en fornyet ansøgning, og indtil kanalen var kommet



Næsbyholm, hovedbygning. Fot. Otto Nielsen, Glumso. Privateje.

i stand, ville man have sikkerhed i grevskabet Samsø!

Der er ingen tvivl om, at denne skrivelse har virket sårende på Daneskjold. Han gav sig til helt fra grunden at forklare de høje herrer bag skrivebordene i hovedstaden, at de tider, da det første overslag blev lavet, var vidt forskellige fra tiden nu. Som eksempel nævner han, at han dagen før havde akkorderet om 100 hulskuffer til at øse vand med, selv leveret materialer og i arbejds løn betalt 24 skilling stykket. For 4 år siden kunne han købe dem fuldt færdig for 12 skilling stykket. Han måtte minde om, at man ikke kunne pantsætte Samsø, i hvert fald ikke uden kongelig bevilling. Men i øvrigt var Næsbyholm og Bavelse godser blevet forbedret, så deres drift skulle kunne sikre renter og afdrag på lånet. Nu var arbejdet begyndt, kongen havde bevilget en

underofficer og 20 soldater til arbejdet, og der var anskaffet adskillige materialer, så kredittasse-direktionen måtte forstå, at han stod i en særdeles ubehagelig stilling, »indtil de allerunderdanigst ansøgte lån allernådigst bevilges mig«!

Det hjalp.

Daneskjold fik tilstået sit lån på 115.000 rdl. dansk courant i henhold til kongelig allernådigst resolution af 14. april 1810. Som sikkerhed underskrev han en obligation, hvori han pantsatte med prioritet næst efter 321.000 rdl. Næsbyholm og Bavelse hovedgårde med tilligende, samt alle indtægter af den planlagte kanal fra Næsby bro til Næstved med fartøjer, indretninger og inventar.

Der skulle årlig svares 6% af den oprindelige kapital, heraf var 4% rente, resten afdrag.

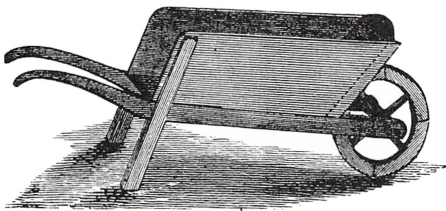
Forberedelserne

Det gjaldt om at udnytte sommerhalvåret mest muligt, mens vandstanden i åen var lavest. Men allerede i marts kom på ny bud efter landinspektør Recke. Han fik befaling til at have opsyn med et nyt havneanlæg i Humlebæk, og hans fravær ville naturligvis være til gene for både havnebyggeriet i Karrebæksminde og kanalanlægget.

Reckes søn, søløjtnant Johan Adolph v.d. Recke, havde fra 1808 været udkommanderet til lineskibet »Dantzich«, der lå i Scheldeflodens munding ved den flåde, som kejser Napoleon havde forlangt stillet til rådighed af forbundsfællen Danmark.

Nu var han netop hjemsendt, og da Recke i den anledning af sin ny opgave meldte sig hos kongen, foreslog han forsigtigt, at sønnen kunne overtage opsynet med Danne-skjolds anlægsarbejder. Majestæten indvilgede, og fra 21/3 1810 blev løjtnant Recke fritaget for tjeneste for at gå faderen til hånd ved havne- og kanalanlægget, og de næste 25 år var han fast tilknyttet Den Danne-skjoldske Kanal.

Samtidig blev H. C. Møller fra Holmen, som var beskæftiget ved havnearbejdet, antaget til at forestå



Skubkarre til transport af jord og sten. Trillebøre til at køre favnebrænde ud på prammene med var uden sidefjæle.

det praktiske arbejde med sluseanlæg, prambygning osv.

Adolph Recke optrådte straks efter sin hjemkomst som faderens assistent, idet han afleverede den første fortegnelse over materiale, der skulle anskaffes til kanalen.

Først og fremmest skulle der bruges arbejdsredskaber, i første omgang

80 skubkarrer (trillebøre).

78 spader.

40 skovle.

30 hakker, spidse og flade.

5-600 løbende alen bølgeplanker.

En del stenhuggerværktøj.

Dernæst skulle der fra skoven skaffes store mængder tømmer til trilleplanker, spunsvægge, slusevægge og -porte o.m.a.

Der skulle bruges 90 kubikfavne (ca. 600 m³) kampesten, hvoraf en del skulle kløves eller tilhugges.

Fra teglværket skulle der leveres 500.000 stk. mursten og skaffes sand og kalk til at mure med.

Endelig skulle der udgraves 200.000 kubikfod jord (6.000 m³).

Den samlede udgift til disse anskaffelser, anslog Recke til 17.295 rdl.

En stor del af byggeemnerne kunne dog hentes i Danne-skjolds skove eller fremstilles på Næsbyholms teglværk og i en kalkovn ved godset Rosendal ved Fakse, som Danne-skjold var medejer af. Derved kunne udgifterne formindskes.

Recke var på besøg på Næsbyholms teglværk og havde forskellige gode forslag til forbedringer af driften på det gamle værk.

I et »Forslag til arbejdets førelse« af 6. marts 1810 forklarer Adolph Recke, at murstenene fra Næsbyholm var gode nok, når de blev brændt hårdt. De var større end

dem, man havde regnet med at bruge, så der behøvedes kun 150-160.000 til hver sluse. Men teglovnene var kun 6 alen høj og kunne kun rumme 21.000 mursten. Den kunne dog uden synderlig bekostning indrettes til 30.000 sten, ved at man forhøjede muren 2 alen uden at røre tagværket. Nogle revner i enderne af muren måtte udhugges og igen tilmures med hårdtbrændte sten. I denne ovn ville der årlig kunne brændes 6 à 7 gange, som man gjorde i de fleste værker, der var i stadig drift.

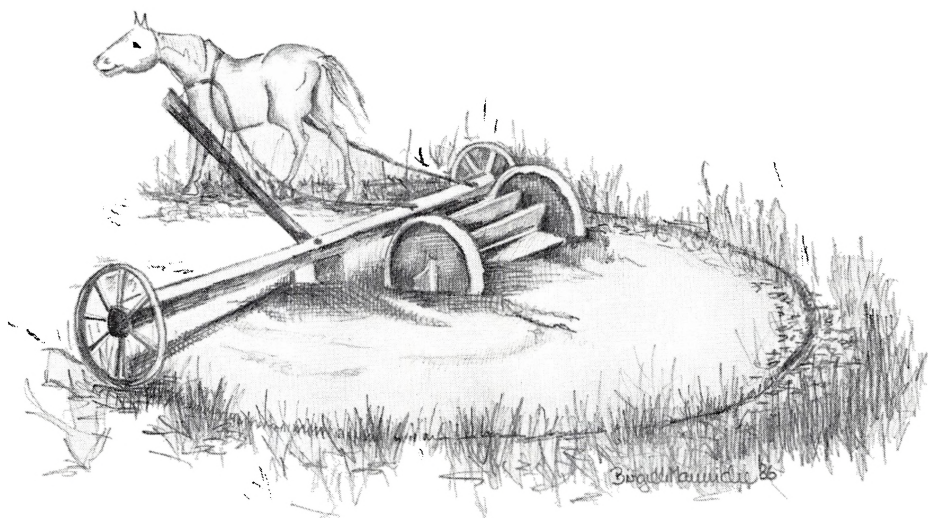
Der måtte opføres endnu et tørreskur, for at man kunne nå op på 200.000 sten årligt. Taget kunne tækkes med bregneblade, vægstolperne laves af egegrene, tagværket af bøg og væggene af flettede ris, »helst ener« (enebærkviste).

Endvidere måtte der laves en ny »trådse«, et æltested, 14 alen i diameter, hvor heste eller stude kunne ælte en lermasse til 3.000 sten. Det var 2 mands dagværk at stryge så mange sten, når de var øvede.

Af de bøgetræer, som var fældede i 1808, burde alt træ opskæres til teglovnene, »lige til kvaset« (de tynde kviste). Det var nu helt tørt og gav sten af bedre kvalitet, samtidig med at man sparede $\frac{1}{5}$ af brændet i forhold til det grønne træ. Til værkets drift skulle der bruges 16 mand samt 6 heste, eller 4 heste og 4 stude, og det ville være klogt at anskaffe en æltevogn.

Recke foreslog også, at man kunne give arbejderne en lille præmie for hver god ovnfuld, der blev brændt.

»Trådse«. Tegning Birgitte Manniche 1986.



Det fik den gamle mechlenburgske teglbrænder Peter Paulus Badi-
no ingen del i, da han døde den 2.
november det samme år.

Recke gjorde også opmærksom
på, at det ville være godt, om man
straks kunne få 30-40 mand til ar-
bejdet, for dem, der kom senere,
kunne jo ikke sættes i stadigt arbej-
de, forinden materiale, pramme,
teglværk, skure m.m. var færdige.

Når der på et senere tidspunkt
kom 100 mand til gravearbejdet,
anbefalede Recke, at man af forsigtig-
tighed skulle rekvirere en officer
samtidigt, som kunne påse folkenes
orden, holde opsigt med marketen-
derierne og attestere arbejdslisterne
ved udbetalingerne. Så behøvede
man ikke to underofficerer ved
kommandoen, og de var heller ikke
til megen nytte, da de mere eller
mindre stod i forståelse med folke-
ne. De havde desuden »kun liden
anseelse i almuemandens øjne, hvis
larm og strid - mest på helligdagene
- skulle opstå«.

Recke rådede til, at der så vidt
muligt skulle sørges for akkord-
arbejde, da »fliden ellers ville for-
svinde i trevenhed«. Af en dagløn
på 24 skilling kunne næppe nogen,
der skulle arbejde strængt, få mad
og tilstrækkeligt drikke, klæder,
osv.

Det første arbejdsår

Som allerede nævnt, måtte arbejds-
kraften hentes fra militæret, således
som det var sædvane ved anlæg af
veje, havne, kanaler o.l.

Af skovrider Andersens kanal-
regnskab fremgår, at der tidligt på
året 1810 var udkommanderet 20
mand af 1ste jyske infanteriregi-
ment samt en underofficer, vicekor-

poral Broder Nissen, til træfældning
i Næsbyholm storskov, og senere
kom der mange flere. Disse soldater
blev betragtet som permitterede og
skulle hverken have løn eller kost fra
militæret. Det skulle Danneskjold
betale.

En sådan ordning har sikkert væ-
ret tilfredsstillende for alle parter.
Staten, som under den herskende
krigstrussel var nødt til at have
mandskab indkaldt, sparede en væ-
sentlig del af udgiften hertil, solda-
terne tjente en rimelig dagløn, og
kanalarbejdet blev udført.

De 20 mand var så vidt muligt
udvalgt blandt folk, der var vant til
at arbejde med træ, og de var i
marts og april i gang med at ophug-
ge tømmer til sluserne og udkløve
bøgetræ til »julebører«, samt med
fremstilling af flere hundrede spade-
og skovleskafter, som alt sammen
blev sendt til omegnens smede for at
blive beslået.

En særlig kyndig mand blev sat til
at udsøge og opskære træ til en
pram, som skulle bygges ved Hollø-
se mølle under H. C. Møllers vej-
ledning.

Den 30. maj stillede 80 mand og
3 underofficerer i Glumsø by, hvor
sognefogeden skulle tildele dem
kvarter, og hvor arbejdet nærmere
skulle anvises. Den 8. august an-
kom yderligere 30 mand. De blev
indkvarteret med 2 mand på hver
gård i de nærliggende sogne i Ty-
bjerg herred.

Det er klart, at en sådan indkvar-
tering har været generende for de
gårde i omegnen, som det gik ud
over, men når man tænker på, at
Sjælland nylig havde været besat af
engelske tropper, og senere havde
haft belægning af spanske hjælpe-
tropper, har befolkningen næppe følt

det som nogen tung byrde at huse disse danske bondesønner, der opholdt sig på egnen ved fredeligt arbejde. Soldaterne fik til at begynde med 1 mark 8 skilling, men allerede i juni steg daglønnen med 8 skilling til 2 mark. (1 rdl. = 6 mark = 96 skilling).

Da folkene i regelen ikke kunne få kosten hos kvarterværterne, oprettedes der marketenderier, bespisningssteder, hvor ledelsen leverede ærter, gryn, malt, salt fisk, kød og grønt for en bestemt pris til en kone, mod at hun serverede $\frac{1}{2}$ pund kød, $\frac{1}{4}$ pund fisk, en pot suppe, grød, ærter etc. for 10 á 12 skilling måltidet. Hun havde desuden tilladelse til at udsænke øl og brændevin.

Kosten i marketenderierne har nok for en del bestået af saltmad. Saltet flæsk og klipfisk var almindelige spiser på en tid, hvor man ikke havde andre konserveringsmetoder end saltning. Det er derfor ikke sært, at der skulle meget øl til, når man skulle holde ud at arbejde hårdt.

Sidst på året kom der opgørelse over malt til ølbrygning, købt af brændevinsbrænder Taagerup i Næstved, i alt 18 tønder malt sendt henholdsvis til Skelby og Holløse mølle.

Løjtnant Gassmann i Nestelsø havde leveret 4 tønder ærter, hvoraf 2 til Sortebrødreklosteret og 2 til Skelby, begge til kanalgravernes marketenderier.

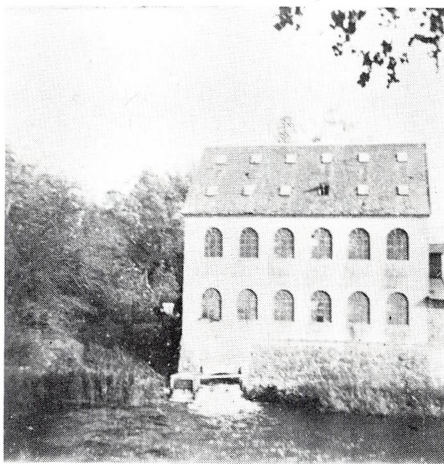
I løbet af sommeren ankom så meget mandskab, at der samtidig kunne arbejdes i skoven og ved Stridsmølle, Holløse mølle og Næstved. Ved Næstved gravede 32 hold, hver bestående af 4 mand under ledelse af en formand. Desuden arbejdede en del på akkord eller

havde vagttjeneste. Et lignende antal arbejdede ved Holløse, mens et mindre hold, der lå i kvarter i Ulstrup, Regerup, Bavelse gård og Bavelse mølle, virkede ved Stridsmølle-dæmningen. En pram, lastet med pæle og planker, var bugseret hertil, og man begyndte at lave en dæmning med porte, så man kunne regulere vandstanden i Bavelse sø.

Neergaard var villig til at udlåne alle de trillebøere, som Gunderslevholm kunne skaffe, men mere end 40 brugbare kunne det ikke blive til. Tømmermændene havde ganske vist 100 nye færdige, men de skulle først beslås og forsynes med jernring om hjulet. Smedene i Skelby og Næsby lovede dem færdig til den 12. juli, så de kunne bruges en stor del af sommeren.

Dannelskjold havde fulgt Adolph Reckes råd og havde ansat en officer, løjtnant Schiern til at holde rede på arbejdslønningerne og styr på soldaterne. Men Recke selv havde nok at gøre. Han havde en kort tid været bortrejst i studieøjemed, men ved hjemkomsten fandt han, at intet af det, han ved afrejsen - både

Holløse møllebygning. Foto, privateje.





Maglemølle. Fotograf Busch, Næstved. Næstved museum.

mundtligt og skriftligt - havde pålagt skovrider Andersen at ordne, var gjort.

Søndag den 1. juli 1810 blev det læst ved kirkestævne, at Holløse mølle ville blive standset fra omkring 10. juli til 1. september på grund af kanalgravningen. Også Magle Mølle skulle til sin tid standses, og Recke tog til Herlufsholm, dels for at tale med møller J. P. Clausen, Maglemølle, og dels for at udse plads til en lejr til den følgende sommer. Men Clausen havde allerede været i Holløse for at høre, hvad møller Ole Petersen dér skulle have i erstatning, så han kunne forlange det samme.

Recke var tilfreds med, at møller Petersen ikke røbede noget, for Næstved-mølleren burde ikke have mere end det halve af, hvad Holløse-mølleren fik.

Holløse mølle stod stille i 67 dage, og den 10. oktober 1810 kvitterede mølleren for 853 rdl. for møllevær-

kernes standsning. Da Magle mølle næste år var standset i 10 uger og 4 dage, måtte Clausen nøjes med 687 rdl. Begrundelsen må nok søges i, at Holløse havde et større opland end Magle mølle.

Selv om man ikke skulle bruge pramme til brænde-transport, før anlægget var færdigt, var der i høj grad brug for at kunne sejle på åen med de materialer: træ, kampesten og teglsten, der skulle anvendes ved slusebygningen, og til at flytte mandskab og redskaber fra sted til sted. I visse tilfælde kunne man fra en pram opmudre åløbet eller afgrave de dyndbanker, der flere steder var opstået ude i åen.

Under vejledning af kanalmester Møller, der havde erfaring fra flådens værksted på Holmen, gik man i gang med at bygge pramme. Af et udarbejdet overslag over bygning af 2 pramme kan man få et indtryk af dette arbejde og af prammenes udseende.

En pram var 25 fod (7,85 m) lang, 9 fod (2,85 m) bred og 3 fod (94 cm) dyb.

Til 2 pramme skulle der bruges af egetræ:

48 vinkelknæer á 3 fod, 5 og 6 tommer tykke.

Af bøgetræ:

18 stk. rette bundstokke, 9 fod lange, 5 og 7 tommer i kant,

4 stk. 3 tomme planker, 12 tommer brede, 25 fod lange,

28 stk. 1½ tomme planker, 12 tommer brede, 25 fod lange,

16 stk. 1½ tomme planker, 12 tommer brede, 9 fod lange,

2 krumme stk., 10 fod lange, 7 á 8 tommer i kant.

Tilsammen 200 kubikfod træ, som koster ialt 100 rdl.

I arbejdsløn skulle der betales:

600 alen planker at skære (save)	36	rdl.	
48 knæer at hugge	8	-	
18 bundstokke at hugge ..	6	-	
2 tofter	1	-	
800 firetomme-søm á 1 rdl. pr. 100 stk.	8	-	
800 femtomme-søm á 1 rdl. pr. 100 stk.	40	-	
8 bolte á 2 rdl.	16	-	
8 vinkeljern	12	-	
4 lispund værk	8	-	
Tjære og beg	20	-	
Arbejdsløn for at samle prammene	160	-	315 rdl.

Udgift for 2 pramme 415 rdl.

Plankerne blev skåret til med håndkraft i en »savgrav«, en dyb udgravning, som træstammen blev lagt hen over. En mand stod foroven, og en i bunden af graven og trak i hver sin ende af en lang sav. Der skulle mange snit til for at skære en 8 meter lang træstamme igennem, og saven skulle styres nøjagtigt.

De omtalte søm var håndsmedede. Det var et sent arbejde, der krævede megen øvelse, så de var ret kostbare.

Hen i september 1810 udarbejdede den ældre Recke sammen med sønnen en oversigt over, hvor langt

man var nået, og hvad der endnu manglede.

De steder, hvor man havde gravet, var åen udvidet til 16 alen (10 m) i bredden og fordybet, så der overalt kunne regnes med en vanddybde på omkring 4 fod (ca. 1 m).

Der var gravet 3400 alen (ca. 2,1 km) mellem Herlufsholm bro og Maglemølle.

4500 alen (ca. 2,8 km) over Nåby mark.

1000 alen (ca. 0,6 km) mellem Stridsmøllegabet og Holløse mølle.

Navnlig det sidste stykke havde været vanskeligt på grund af jordbundens beskaffenhed.

Hvis man fik 50 mand til, kunne man endnu i 1810 nå at udgrave plads til slusen, der skulle anlægges ved Holløse mølle. I så fald ville man allerede det første år have udført halvdelen af gravearbejdet.

Oberst Recke var godt tilfreds med dette resultat.

Hvis man næste år kunne begynde med 300 mand, ville gravningen nok kunne fuldføres på 9-10 uger.

I øvrigt foreslog han Danneskjold at lade Kongen at vide, at de, der arbejdede på akkord, havde tjent 6 á 8 mark daglig, og at mange på dagløn havde fået 4 mk. om dagen. Af de 500 mand, der var beskæftigede, var der kun 4 syge, hvoraf 2 havde koldfeber. Der var ingen kommet til skade under arbejdet.

Det burde også fremhæves, at der havde været god orden. Enhver, som havde været betroet opsyn, havde opfyldt sin pligt, og de små udskejelser, som et par af mandskabet havde begået, var for intet at regne, når det drejede sig om 500 mand eller derover.

Men gravesæsonen fortsatte ikke længe. Man ser af regnskabet, at

lønudbetalingen hurtigt aftrappedes:

15. august udbetales	2566 rdl.
9. september -	2249 -
29. september -	1349 -

Og med månedens udgang op-
hørte udbetalingerne.

Mån må formode, at efterårsreg-
nen har givet så meget vand i åen,
at gravarbejdet er standset.

Recke var spændt på, om de ud-
gravninger, man foreløbig havde fo-
retaget, ville få indflydelse på Sus-
æns løb.

Det skulle imidlertid først vise sig
senere.

Træ og sten

Den ny sæson begyndte allerede, da kongen i sin parole af 11. januar 1811 sendte 1 underofficer og 25 mand af 1. jyske infanteriregiment til Næsbyholm for at omhugge og tilhugge tømmer til sluserne.

Påny klang økserne i Storskoven, og mændene arbejdede på at partere de mange fældede træer ved hjælp af nye, store »saugskiærersauge«, som H. C. Møller havde fået hjem fra København.

Hen på foråret gjorde skovride-
ren op, at der var fældet 154½ fav-
ne gavntræ, idet der var skovet

115 træer i Kallehaugen
18 - i Bavelse skov
2 - ved Munkedam
6 - i Enemærket - og des- uden

68 egetræer, som var taget i Bøge-
hale.

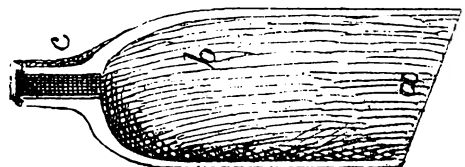
Hårdt træ, der kunne bruges til skibsbyggeri, var efter tabet af flåden blevet en mangelvare.

Staten havde derfor forbudt at udføre egetræ og at bruge det til private formål. Det måtte ikke engang bruges til ligkister »til hvad lig, det end måtte være«. Da der over hele landet blev samlet ind til bygning af kanonbåde, kom der store bidrag ind. Dannelskjold gav 30 egetræer, 30 asketræer, 25 elmetræer og 194 bøge. Pastor Hammer, der havde købt Viborggården i Her-



En Værnepligtig.
(Kopi efter en ældre Tegning.)

Blad til hulskuffe. Roms Husflidsbog.



lufmagle, hvor han var præst, skænkede 20 egetræer.

I maj 1811 købte Danneskjold for en pris af 1960 rdl. 20 egetræer, som ejeren af Gunderslevholm fældede i sine skove ved Lorup. Under disse forhold kan man forstå, at det var nødvendigt at holde nattevagt for at påse, at egetømmeret ikke blev fjernet.

Samtidig med, at der blev hugget i skoven, arbejdede teglværket. Den 28. februar meddelte teglbrænderen, at adskillige af egnens bønder havde transporteret 66.500 stk. mursten til kanalen for en pris af 3 mark for hvert hundrede. De har næppe haft mere end 300 på et læs.

Med teglbrænderens vogn var der kørt 1700 sten, hvoriblandt 500 brokker, to halve på en hel.

Stenene, der skulle bruges til murværk ved Holløseslusen, har været lettest at køre med ved vintertid, når jorden var frossen.

Så snart vandstanden i åen gjorde det muligt, begyndte gravearbejdet på ny, og hen på sommeren 1811 var 250 mand i fuld gang.

Redskaber og maskiner

De to ingeniørofficerer, oberst Didrick von der Recke, som planlagde kanalen og begyndte på arbejdet, og sønnen premierløjtnant Adolf von der Recke, der fuldførte det, har begge efterladt sig beregninger, beskrivelser og breve i sagen, men desværre har de ikke fortalt noget om, hvorledes man har båret sig ad med at grave samtidig med, at Susåen har skullet afvande en stor del af Midt- og Sydsjælland.

I et vist omfang har man ved hjælp af Stridsmølleslusen kunnet

holde vandet tilbage i søerne, hvor åens tilløb i en kortere tid har kunnet »oplægges«, uden at vandstanden steg foruroligende. Ved at nedramme spunsvægge på tværs af åløbet har man kunnet stemme op for vandet, og når man pumpede det opstemmede vand op i en gravet rende eller en trærende, der løb langs åen, kunne man lede vandet uden om det sted, hvor man skulle grave.

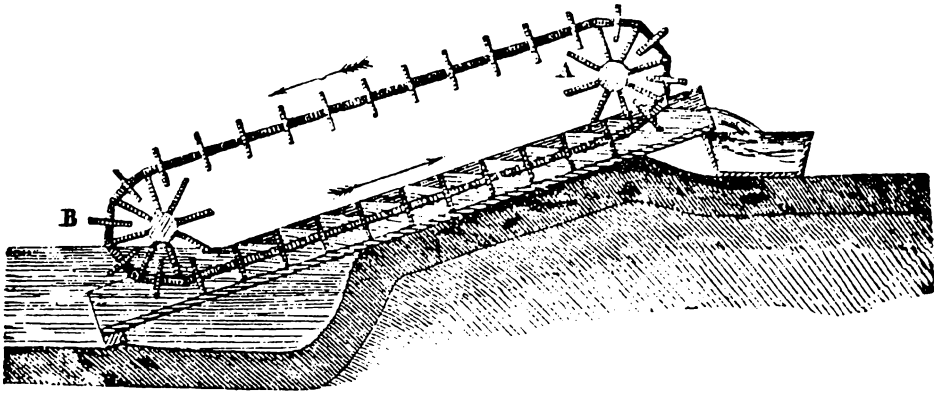
Der er ingen tvivl om, at de »huul-skuffer«, som tidligere er omtalt, har været i brug i sådanne tilfælde, men smederegningerne viser, at man også har taget mekaniske metoder i brug.

Smed Thomas Nielsen i Nåby har den 19/7 1811 »Rebereredt« den store og den lille rambuk, og den 31/7 har han haft smedearbejde på »den ny Vandmaskine«.

Om denne maskine skriver H.C. Møller samme dag, at Jørgen Berthelsen sammen med 4 mand har »forfærdiget en ny Kede til en Kedepompe, tillige forfærdiget et nyt Kam Juel og Drev og alt vad tilhører, saaledes at en Hest gaar for Oven melte Pombe Og Maler Vandet ud for Sluse Arbejdet ved Holløse Mølle«.

Den gamle bådbygger.





Kædepumpe eller paternoster. Opfindelsesnes bog.

Bortset fra den tilfældige brug af store bogstaver, er beskrivelsen klar nok. Kædepumpen har uden tvivl bestået af et firkantet »rør«, sammentømret af brædder, hvorigennem en endeløs kæde, forsynet med tværstillede brikker af jernblik eller træ, har kunnet bevæge sig, trukket af et hjul foroven. Den del af kæden, der bevægede sig opad, løb inde i røret og løftede vandet op, mens den nedadgående gik oven over røret. Et sådant pumperør, lagt lidt på skrå, er op til vore dage anvendt til tømning af mosehuller ved tørvegravning, o.l.

Det ser ud til, at de forskellige maskiner har været brugt flittigt og har været udsat for slid og overlast, ikke mindst, når de skulle adskilles for at blive sejlet eller kørt til en ny arbejdsplads på åen.

Både rambukkene og pumperne gav således anledning til hyppige reparationer i løbet af graveperioden. En rambuk bliver »beslaget med tvende ringe og forsynet med nye Giorder, og der sveises 4 Trækstænger til Maskinen og laves et Dræg til den« o.s.v.

Mester Svane, Næstved, laver en slusetang, omsmedet af brugt jern.

Men genbrug var en undtagelse. Man får et godt indtryk af de mange forskellige ting H. C. Møller havde at tage vare på, når man ser på hans opgørelse over en enkelt måneds anskaffelser, f. eks. september 1811.

Der er indkøbt:

1 stk. stort jern, 2 tommer i kant til at lave stenhamre og mukkerter af. Det vejede 3 lispund 13 pund eller 30½ kg. og kostede 15 rdl. 1 mk. 8 sk.

En mand fik 1 rdl. (= 1 dagløn) for at »overhøge« det i passende stykker.

2½ pot tran, 1½ lispund tælle (til vognsømelse og til at smøre på støvler for at gøre dem vandtætte).

10 lispund (80 kg) værk (opkradset tovværk), som blev fragtet fra København for 4 rdl.

2 stk. »Callagte-jern« (at kallartre = at tætte pramme og slusevægge med værk og beg).

14 granstænger til pramstager, som smeden skal beslå med ring og gaffel.

1 stk. beget line, som vejede 6 pund.

300 stk. 3-tomme søm.

4 stk. fine bor, 4 stk. 3-tomme bor.

2 savblade, 1 »Steg-Saug« = stiksav.

10 potter tjære til at farve vogne med, som »går i skoven med planker«.

3 tdr. havre til hestene, 7 rdl. pr. tønde.

1 bog skrivepapir (24 ark).

20 ark gråt papir af det store.

Møller fik på dette tidspunkt 2 rdl. om dagen, både hellig og søgn. Denne måned fik han tillige 26 rdl. for befordring fra Karrebæk, hvor han boede, til arbejdspladserne ved Holløse og Lorup.

Kongen køber brænde

Allerede inden gravearbejdet i 1811 var begyndt, var der forhandlinger i gang med »Commissionen for Staden Københavns Forsyning med Brændsel«.

Kommissionen ville købe 20.000 favne brænde fra Næsbyholms og Gunderslevholms skove. Men da det ville blive en vanskelig sag, hvis kommissionen selv skulle sørge for transporten fra skovene, bad den Danneskjold og Neergaard opgive prisen for levering i Karrebæksminde havn, efter at en militær kommando, som de to skovejere selv skulle betale, havde skovet brændet.

Justitsråd Neergaard mente ikke, at han kunne påtage sig en sådan transport, men Danneskjold svarede kommissionen, at så måtte han på egen bekostning føre de 10.000 favne bølgebrænde, som han havde tilbudt at levere, til ladestedet i Karrebæksminde. Dette ville dog medføre en merudgift på 5 rdl. pr. favn, og desuden var han nødt til at stille to betingelser.

1. Da slusen ved Næstved ikke ville være fuldstændig færdig det første år, så at brændet skulle omlades, måtte han have lov at levere det, han måtte mangle af det første års transport, i den tredje sommer.

2. Kommissionen måtte bevæge Næstved by til at forbedre ladepladsen i Karrebæksminde, så skibene kunne gå ind til den plads, hvor brændet var opstabled.

Prisen for en favn brænde ville derefter blive 23 rdl.

Et forsigtigt forslag fra skovejerne om at blive fritaget for at betale skat af indtjeningen, kunne ikke imødekommes!

På et senere tidspunkt resulterede forhandlingerne i, at kongen købte 40.000 favne, der skulle leveres over en årrække:

1813 - 5.000 favne

1814 - 10.000 favne

1815 - 10.000 favne

1816 - 8.000 favne

1817 - 7.000 favne

Kongen gik nu ind på at betale samtlige udgifter ved transporten og at yde Danneskjold forskud på betalingen.

Beløbet skulle forrentes med 4% om året og tilbagebetales med leveret brænde. Hver gang kongen fik 40 favne udskibet i Karrebæksminde, skulle der afskrives 1.000 rdl. på det ydede forskud.

De år, da kanalarbejdet stod på, var økonomisk set blandt de vanskeligste i Danmarks historie.

Staten havde for at kunne opfylde sine forpligtelser i årene 1807-12 ladet Kurantbanken trykke pengesedler i et sådant omfang, at der ikke var dækning for dem. De skulle efter loven have en værdi, så 125 kurantdalere svarede til 100 daler sølvværdi. Men allerede 1809 var kursen 388, altså $\frac{1}{3}$, og i slutningen af 1812 var kursen 1500, så kurantdaleren kun svarede til få skilling i sølv.

Under en så forrygende inflation var det særdeles vanskeligt at disponere i pengesager.

Danneskjold, som ikke kunne få nogen indtægt fra kanalprojektet, før det var fuldt færdigt, fik store vanskeligheder med at skaffe penge til arbejdets gennemførelse.

Han måtte påny overfor Maje-stæten redegøfe for virkningerne af de store prisstigninger. I oktober

1811 gjorde han opmærksom på, at de soldater, som kongen havde overladt ham til dette arbejde, fik 24 skilling daglig, da gravearbejdet begyndte, men nu fik 64 skilling om dagen.

Med andre priser var det gået på samme måde, de fleste var mere end tre-doblet. Der var allerede brugt langt over de 115.000 rdl., som hele arbejdet var beregnet til i 1809. Da Danneskjolds formue var bundet i godserne, havde private mænd lånt ham 50.000 rdl. på kort frist, og hvis han ikke fik hjælp, så han ingen udvej for at fuldføre arbejdet.

Så blev Danneskjolds lån forhøjet fra 115.000 rdl. til 250.000 rdl. Af det nye lån fik han udbetalt 35.000 rdl. den 9/4, 11/6 og 11/9 og resten til december termin 1812. De skyldige beløb blev forrentet til de ordinære terminer.

Prammene

Når der skulle leveres så store mængder brændsel i Karrebæksminde, var det nødvendigt at have tilstrækkeligt med pramme parat, så snart kanalen blev farbar.

Som tidligere omtalt, havde tre Næstved-købmænd siden 1794 haft eneret på at sejle med pramme på strækningen mellem Næstved og Karrebæksminde. De havde sejlet med store, overdækkede pramme, som egnede sig godt til sejladsen på fjorden, men de ville ikke kunne gå gennem sluserne på kanalen. Alligevel måtte Danneskjold erhverve dem for at opnå de rettigheder, som pramselskabet havde haft.

Recke ordnede købet. Købmand Stennicke solgte de to for 500 rdl. stk., og den 21. maj 1811 kunne Recke meddele, at han havde købt købmand Chr. H. Simonsens store

pram »Rytteren« for 1200 rdl. dansk kurant, med de rettigheder, som Hans Majestæt i 1794 havde givet pramselskabet. Med prammen var der fulgt en del planker og andet tømmer, 2 lispund beg og en del værk.

Prammene blev overladt Møller med alt deres inventar af sejl, ankre og pramstager. Han måtte så sørge for at få dem på land ved Karrebæksminde og få dem efterset.

Det tog 4 mand en hel dag at øse en af Stennickes pramme læns, inden den kunne tages op, og to tømrere havde arbejde i 14 dage med at reparere og tætne prammene med værk og beg.

Selv om der under Møllers vejledning var bygget pramme på åen ved Holløse, manglede der stadig både til at føre brændet fra skovene og ned til Næstveds havneværker, hvor de kunne omlades i de nykøbte, store pramme.

Brændselmangelen har været følelig både i Kongens hofhusholdning og andetsteds i hovedstaden, navnlig fordi det har været vanskeligt at skaffe brændet frem til byen.

I november 1811 tilbød kongen at ville hjælpe Danneskjold til at fuldføre bygningen af de to store sluser og til at skaffe et større antal pramme.

Kongens løfte blev efterfulgt af en forespørgsel fra »Admiralits- og Commerce Collegiet« om, hvor mange pramme der skulle bruges, hvordan de skulle indrettes, og om der var noget i vejen for at sende de tilhugne dele til søs for at samles i nærheden af kanalen.

Det var Holmens værksted, der skulle levere »samlesættene«. De første 5 kom den 26. maj 1812 til Karrebæksminde. En vogn kørte

bolte og jærnknaer og tømmer og planker i 2 dage, og så gik 10 øvede folk i gang med at samle prammene og gøre dem sejklare.

Da der senere ankom endnu 2 pramme, kom der en ekstra udgift på 57 rdl. til, »da de lossede dem ved deres ankomst ved Gomperops Klint« en mils vej borte. Der har måske været engelskmænd i farvandet.

Sommeren 1811 var i fuldt mål udnyttet til gravearbejde. Den 5. juli blev 100 mand fra Livregimentet afløst af en tilsvarende styrke af det slesvigske infanteriregiment, og samtidig stillede 150 mand 1. jyske infanteriregiment og 250 md. af 1ste armeedivision under kaptajn Bull, en løjtnant og dertil de fornødne underofficerer.

Der arbejdedes med opgravning til sluserne, og de to møller måtte på ny stå stille.

Så langt, som Recke havde håbet, nåede man dog ikke i 1811. Den 11. november skrev H. C. Møller til Danneskjold, at man næppe kom til at arbejde mere ved slusen i Holløse på grund af det høje vand. Vandet sank dog så meget, at en lille styrke på en snes mand kunne fortsætte gravearbejdet december måned ud, og lidt ind i det nye år var man i gang ved Gunderslevholms bro, hvor der blev lavet en vindebro i det midterste brofag til prammens gennemfart.

Men i skoven kunne man en del af vinteren slå favnebrænde, mens gravearbejdet stod stille. Det var Schiern, der nu var forfremmet til kaptajn, som administrerede opskovningen. Kongen var meget villig til at levere mandskab til skovarbejdet, og med forårets komme voksede arbejdsstyrken.

Den 21. april 1812 mødte ved Bavelse 4 underofficerer og 100 mand af 1. jyske infanteriregiment, som skulle fælde træer til brænde i skovene.

Både Schiern og skovrider Andersen skulle nu bruge penge til soldaterne i skoven og til arbejderne på teglværket, som kunne begynde igen efter vinteren.

Men det drejede sig også om at få kanalen i en sådan stand, at brændetransporten kunne begynde, og der kunne komme penge ind.

Den 21. juni kom der 1 officer, 10 underofficerer og 250 menige, som skulle beskæftiges ved kanalgravningen, stadig under Schierns kommando.

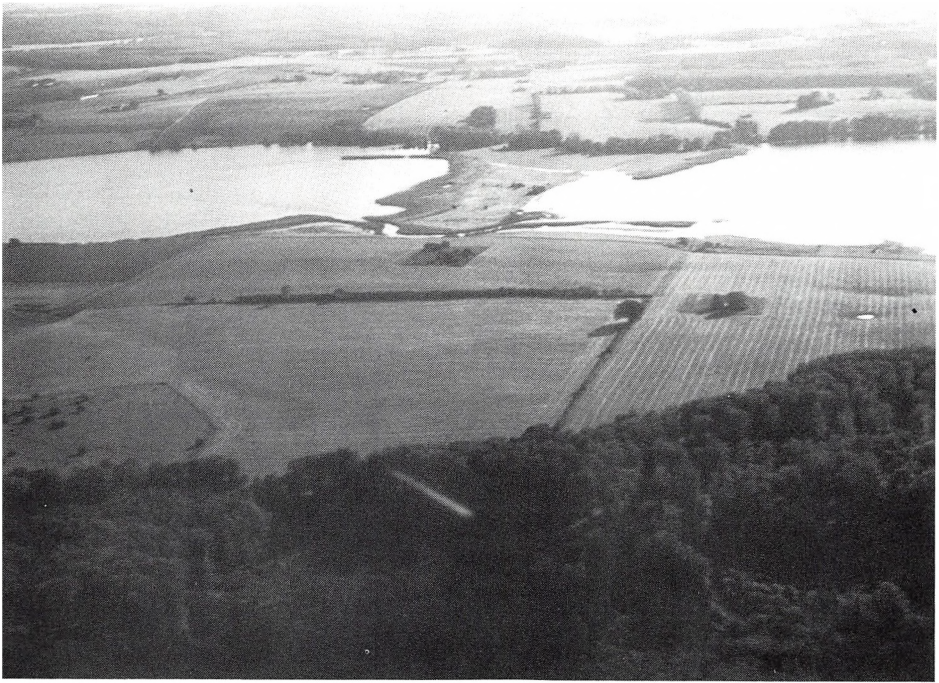
Fredag den 11. september 1812 var man, som omtalt i indledningen, nået så vidt, at man ved en festlig sejltur foretog indvielse af kanalen.

Det kunne være interessant at vide, hvem der var indbudt til denne fest, hvorledes gæsterne blev bevertede på den 6 timer lange tur, og meget andet. Man vi må nøjes med at lade fantasien råde. Regnskaber eller andre arkivalier nævner ikke indvielsen med et ord. Kun, at der et par dage senere er udbetalt et tillæg på 2 rdl. til tambouren. Måske for musik undervejs?

Forklaringen er nok, at Danneskjold har betalt gildet af sin egen lomme.

Sluserne

På den tid, hvor indvielsen fandt sted, manglede der endnu stopslusen i Nåby Enghave og bygningen af kammerslusen ved Næstved. Ved Nåby skulle slusen anlægges ved en skarp bøjning af åen, så sejladsen



Rejnstrup Holme og Susåens gennemløb. Luftfotografi, J. Ingemann Pedersen 1981.

kunne foregå uhindret ad det gamle åløb, mens man gravede ud til slusen. Ved Næstved var selve udgravningen til kammerslusen ved Magle mølle færdig, og der var sat en dæmning ind mod kanalen. Indtil videre måtte man omlade prammernes last her.

Næsten alle materialer til slusen var på stedet, så den kunne blive færdig 1813.

Grunden ind mod Næstved var næsten overalt hård og stenet. Hvor den sidste sluse skulle anlægges, bestod grunden af stærk kalkmergel, blandet med flintesten, så al piloteri var unødvendig.

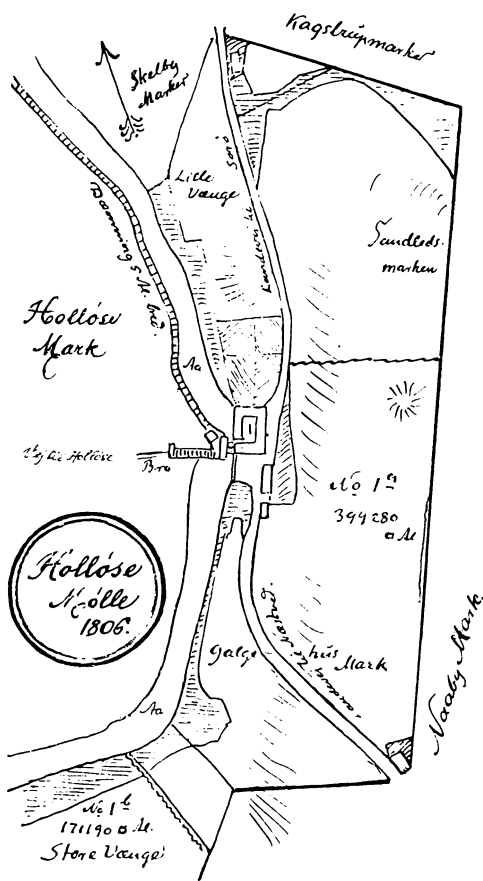
Det sidste stykke fra Næstved-slusens plads til ud for Sortebrødre Brændevinsværk var udgravet. Det var 1500 alen (940 m). Dette stykke havde kostet særdeles meget, dels fordi grunden var overordentlig

hård, næsten en hel stenmasse, og dels fordi man måtte inddæmme stykke for stykke, udpumpe vandet og holde det fra dem, der gravede, ved 3-4 vandmaskiner, som beskæftigede næsten 100 mand både nat og dag.

Neden for Næstved havde man med en sandspade, en pram forsynet med et bevægeligt skovlblad, skrabet en del sammenflydte sandrevler op.

Også trækvejen var der arbejdet på. Den var færdig fra Næstved og 6000 alen (3,75 km) mod Holløse, og på resten af vejen var den fremkommelig.

Kanalen kom ikke, som D. Recke havde planlagt, til at gå ud fra Næsby bro, men begyndte ved Munkedam, mellem Broby Vesterskov, som tilhørte Sorø Akademi, og Enemærket, som ejedes af Næsbyholm.



Kort over Holløse mølle 1806 med dæmning langs åløbet. Niels Steinfeldt tegn.

Herfra kunne prammene sejle over Tystrup sø og Bavelse sø, efter at åens gennemløb ved den lange tanget, Rejnstrup holme, var opmudret og gravet bredere.

Ved Stridsmøllegabet havde man sløjftet de to sideløb, som havde ført vand til de nu nedlagte møller, og lavet et nyt, bredere sejløb med stensætning ved siderne og bundlag af sten og bøgeplanker. Med to porte kunne man dæmme op for vandet inde i søen.

Et større arbejde måtte gennemføres ved Holløse mølle. Her havde der ikke været anlagt en traditionel mølledam med en spærring tværs

over åløbet, men opstemningen var frembragt ved, at der langs Susåens vestside var opført en dæmning i en længde af flere hundrede alen. Her ved kunne vandstanden i åen rejses, så der ved møllen kunne blive fald nok til at drive møllehjulene. Holløse var, ligesom Magle mølle ved Næstved, en gammel privilegeret mølle, hvis forhold ikke måtte forringes, og det var derfor nødvendigt at grave et helt nyt sejløb vest om møllen til pramfarten. Det kunne lade sig gøre, da området nord for møllen bestod af flade enge. Midt i dette gravede løb havde man anlagt en kammersluse på 2-2½ meters »vandhold«. Den var 14 fod (4,4 m) bred og 78 fod (25,5 m) lang mellem portene. Da grunden var flydesand, var det nødvendigt at nedramme henvend 300 bøgepæle (træstammer) til slusen at hvile på. Den var også tung, lavet af solide materialer: Grundværket (bundlaget) var bøgebjælker dækket med bøgeplanker, for at vandet ikke skulle sive væk, mens sidevæggene var af egetømmer med ind- og udvendig beklædning med egeplanker, hvorimellem der var stampet blå-ler. Sidernes og portenes højde var 12½ fod (4 m). Bag hver port var der en mur på 1-2½ meters tykkelse, hvori porthalsjernene var indsat. Det var et københavnsk smedefirma, A. Jensen, som havde fremstillet 4 bøjler og 8 arme til sluseportene.

De vejede 10 lispund 11½ pund = 171½ pund og kostede 1 rdl. pundet.

Vandet blev ledet ind i slusen ved et omløb, som blev lukket med et stigbord, og blev ledet ud igennem 2 stigbord i de nederste porte.

Lige neden for møllen gik de to løb sammen påny, så der mellem



Broen ved Herlufsholm. Foto 1890. Næstved by- og egnshist. arkiv.

dem blev dannet en ret stor, langstrakt ø.

Ved møllebroen, der førte vejen over åen, blev det midterste brofag indrettet, så det kunne åbnes, mens prammene passerede.

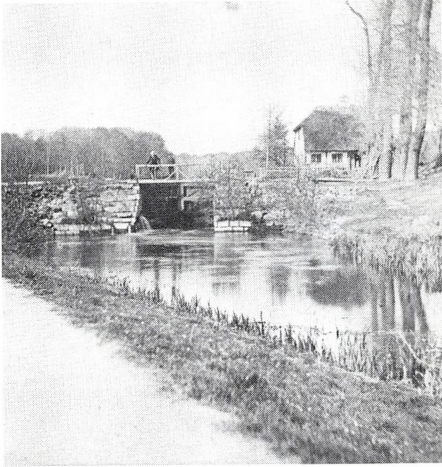
Nåby-slusen, som endnu ikke var færdig, skulle kun gøre nytte om sommeren, når der var for lidt vand. Forår og efterår kunne den stå helt åben, og om vinteren, når engene stod under vand, var det nødvendigt at tage portene på land, for at de ikke skulle løsne sig og drive med strømmen. Slusen skulle have 2 drejeborde med stigbord, hvorigennem vandet kunne lukkes ind og ud. Der skulle være 115 fod (36 m) mellem portene, så der kunne ligge tre pramme, mens pramfolkene og hestene rastede. Siderne i nærheden af portene blev beklædt

med faskiner (flettede risgærder) og sten for at holde på åbrinken.

Ved Herlufsholm Stenbro eller Jernbroen, som den også kaldtes, blev den østre sidepille flyttet 3 fod (1 m), så der blev plads til, at prammene kunne passere.

Ud for Herlufsholm var anlagt en stopsluse med et fald på ca. 2-2½ fod (0,75 m) ved sommervande.

Da den blot skulle sikre en bestemt vandhøjde, var der kun en enkelt port, et stigbord, som af et spil kunne hejses op i en portagtig galge, så prammene kunne gå igennem. Ved siden var der et »styrt« et kampestensbelagt vandfald, hvorover det overflødig vand passerede. For at vandet ikke skulle grave huller i åbunden eller udhule brinkerne, var der i 22 fods (6,9 m) længde og 15 fods (4,7 m) bredde bygget



*Kammerslusen ved Magle mølle med slusehuset.
Foto, privat eje.*

sider af kampesten og lagt bundlag af bøgeplanker.

Kammerslusen ved Magle mølles dæmning i Næstved blev opført efter samme plan som slusen ved Hølløse mølle, men af tilhugne kampesten med bagmur af mursten.

Den var 80 fod (25 m) lang, 14 fod (4,4 m) bred og 16 fod (5 m) høj. Der var dobbelte porte med stigning til ind- og udledning af vandet, og der kunne blive 8 á 10 fods (2,5 - 3 m) fald, alt efter vandstanden i åen.

Ved hjælp af de to stopsluser og to kammersluser kunne prammene hæves eller sænkes de godt 20 fod, ca. 7 meter, der var forskellen på vandhøjden i Bavelse sø og inderfjorden ved Næstved.

Selv om sluserne ikke var færdige, var kanalen stort set farbar. Men indvielsen satte på ingen måde punktum for sæsonens arbejde.

Mens vejret og føret var til det, sled folkene med anlæg af trækvejen, »trællestien«, der skulle gå hele strækningen langs den ene side af kanalen. Den skulle være 4-5 alen

(2½-3 m) bred og indgrøftes, så regnvandet kunne løbe bort, og den skulle befæstes med sten og grus, så den kunne holde til hestenes tråd. Hvor den krydsede de små vandløb, der søgte ned til åen, skulle der laves stenkister eller træbroer, »fjælebroer«.

På markerne langs med åen havde man travlt med at grave sten op og slæbe dem ned ved Nåby slusen, hvor de skulle anvendes.

Da denne sluse skulle lægges på et ensomt sted, var det nødvendigt at holde nattevagt. Ellers gik der for stort svind i tømmer og værktøj, idet adskilligt blev bortstjålet. Det har ikke været noget misundelsesværdigt job at gå i de lange, mørke efterårsnætter på den ensomme vagt. Men lønnen for en nat svarede nogenlunde til en dagløn eller til det en mand kunne tjene ved at bortgrave 100 kubikfod (3 m³) på akkord.

Men på trods af, at man holdt vagt både på arbejdspladserne og ved brændelagrene, skete det dog, at noget forsvandt. Recke måtte den 10/9 1813 skrive til Danneskjold, at han havde sat en husmand fra Lille Næstved i arrest for tyveri. Han arbejdede som tømmermand ved kanalen og havde det ikke nødig, men han havde taget en del planker, skruer, hjulbørarme og -ben samt en del af de små spigrer (søm).

Det var en ganske ung mand, der skulle have en meget skikkelig kone. Byfoged Schönheyder havde allerede holdt forhør, og man havde fundet sagerne.

Sognefoged Hans Jørgensen skrev en regning til »Lugtenan Rigge« på 1 rdl. for »Ransugning her udi Lille Næstved om en Hiulbør og nogen Hiul«.

Transporten går i gang

Både økonomisk og arbejdsmæssigt var de første måneder af 1813 en forjaget og urolig tid. Foruden Danneskjolds brænde, som Schierns kommando havde skovet, skulle Gunderslevholm gods levere brændsel til København, og Danneskjold fik brev fra kommissionen, at man ønskede, mens føret var godt, at få ordnet kørsel af 4000 favne fra Neergaard og at få sendt brændet af sted på kanalen. Kunne det ikke lade sig gøre, måtte kommissionen overveje at lade arrangere pligtkørsel til nærmeste udskibningssted. Dette ville være til stor gene for hele egnen.

Yderligere en leverandør af brænde meldte sig.

Det var Bache, Kongskilde Møllegård ved nordenden af Tystrup sø, som solgte brænde til Næsbyholmskovene til viderebefordring på kanalen. Han fik i januar kvartal 1813 i alt 1914 rbd. for brænde, men han ville gerne forbedre sine muligheder og skrev til »Den kgl. komité for Københavns Brændeforsyning« og besværede sig over, at en sluse under bygning (Næstved) forsinkede transporten, da prammene måtte omlades.

Desuden skulle hans pramme ros eller stages over Tystrup og Bavelse søer, mens de på kanalen blev trukket af heste.

Men vandet var for lavt ved udskibningsstedet ved Kongskilde, til at prammene kunne komme nær land, og grunden var for blød til, at man kunne køre ud i søen og læsse. Han måtte altså have en bro og gøre, som man gjorde i de næsbyholmske skove, hvor brændet blev kørt ud på prammene med store

trillebøre. Broen behøvede kun at være nogle få planker bred, så to trillebøre kunne passere hinanden. Bache foreslog, at den kunne lægges af løse planker på bukke, så den kunne flyttes.

Det fremgår ikke, om Bache fik sin bro.

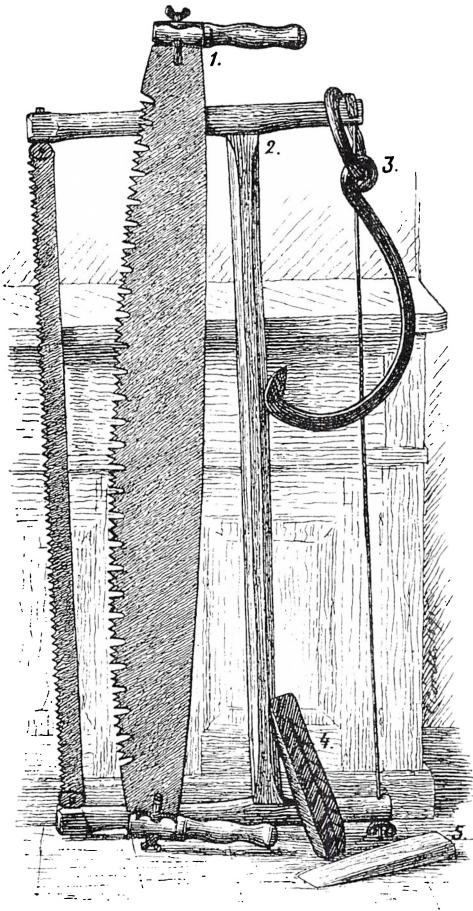
Alle disse transporter var imidlertid mere, end Danneskjold kunne påtage sig under de foreliggende forhold. Men da befordringen på kanalen skulle ske på kongens regning, henvendte han sig til admiralitetet og forklarede, at såfremt han skulle opfylde sin forpligtelse, måtte han have 2 øvede folk på hver af de 8 pramme, han foreløbig kunne stille til rådighed til transport af Kongens brænde. Kunne admiralitetet udkommandere 16 mand til kongelig tjeneste til farten med Kongebrændet? Det kunne man, og Danneskjold navngav 16 mand helbefarne matroser eller sømænd, som alle var for hånden. De boede i Appenæs, Grimstrup, Enø, Karrebæk og Skraverup, og det var folk, som han eller H. C. Møller kendte og kunne sige god for.

Mens virksomheden plejede at ebbe ud, når efterårsregnen kom, blev der hele efteråret og en stor del af vinteren 1812/13 arbejdet på højtryk.

13. november meldte der sig 2 underofficerer med 30 mand fra jyske infanteri til kanalgravning, og den 22. november kom 1 officer, 9 underofficerer og 150 mand fra slesvigske regiment og 30 jyske skarp-skytter.

Schiern udbetalte til december måneds udgang 17.431 rdl. 34 sk. i arbejdsløn.

Møllers folk byggede pramme og nye fartøjer, og da åen ved nytårstid



Skovværktøj. Save, ryddekrog, jern- og trækile.

frøs til, havde de travlt med at ise for prammene og at øse dem læns.

Men hele det sidst ankomne mandskab blev sendt til Næsbyholms storskov for at slå favnebrænde for Hans Majestæt Kongen. Der kom endda så mange, at en del måtte gå ledige, og Schiern måtte notere i sit regnskab, at der var ydet godtgørelse til en del af mandskabet, der af mangel på værktøj ikke kunne sættes til arbejde med det samme.

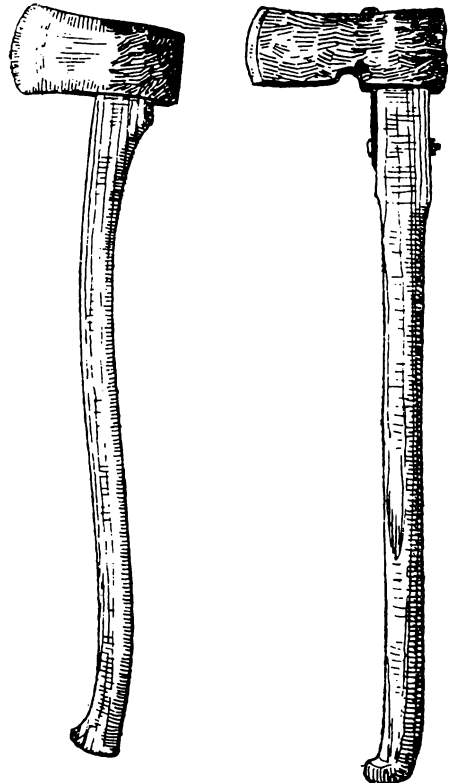
Godtgørelsen var 3 mark om dagen, hvortil kom brødpenge 2 mark

om dagen. Fra 23. november gik 90 mand ledige, så faldt antallet til 40, og de sidste 15 mand kom først i gang den 5. december. Det blev ialt til 555 rdl. 48 sk. i godtgørelse. To gårdmænd fra egnen fik 45 rdl. for at hente 2 læs nyt skovværktøj i København, så alle kunne være med at arbejde for føden.

Schierns kommando havde til den 11. januar 1813 skovet 1600 favne og den 28. februar yderligere 1915 favne brænde. De sidste kostede med dagløn, brødpenge, diæter til officererne og reparation af værktøj 19.562 rdl. 66 sk. Dansk kurant, altså godt 10 rdl. favnen.

Schiern fik de penge, han skulle bruge til soldaterne i skoven, udbetalt med runde beløb og fra forskel-

Fældeokser.



lige steder, hvor der for tiden var penge til rådighed: Gisselfeld, Næsbyholm, København, o.s.v.

Med visse mellemrum aflagde han regnskab for forbruget. Lige efter nytår 1813 blev der ebbe i hans pengekasse. En udgiftspost på 942 rdl. 70 skilling til skovarbejdernes arbejds løn måtte klares ved et lån på 1000 rdl. hos pastor Hammer i Herlufmagle.

Tilsyneladende blev soldaterne i den kommende tid kun anvendt til arbejdet i skoven.

Der var ellers nok at gøre ved kanalen, men det var tømrere, murere og stenhuggere, som i 1814 arbejdede på den store sluse ved Næstved, og det var husmænd og daglejere, som fyldte grus ved siden af slusen og opmudrede de sammen skyllede dyndbanker foran den. Der var 8 mand, som pumpede i 2½ dag, og vagterne måtte holde slusen læns om natten fra den 12. april til 16. december, 247 nætter, for at man kunne arbejde på den om dagen.

I 1814 blev der brugt 20.867 rbd. 5 mark 15 skilling til sluse- og trællevejs-arbejdet.

Da der ikke længere var militær disciplin på arbejdspladsen, havde man, foruden H. C. Møller, der mest var beskæftiget i Karrebæks-

minde, ansat mester Larsen, der særligt tog sig af tilsynet med Næstved-slusen.

Man var nu nået så vidt, at transportudgifterne på kanalen optrådte på regnskaberne.

Recke lavede den 25. august 1814 en opgørelse over, hvad det havde kostet at sende 1100 favne kongebrænde fra skoven til Karrebæksminde.

Kanaltolden var den af ministeriet godkendte betaling, som enhver, der benyttede kanalen, skulle yde til dens vedligeholdelse m.v. Som tidligere anført skulle kongen selv betale transporten af det brænde, han havde købt, men kanalejeren måtte stille store á conto beløb til rådighed til opskovningen og transporten. Desuden skulle der stadig bruges penge til kanalbyggeriet. Det er ikke underligt, at Recke må slutte sin opgørelse til Danne skjold med den gamle lektie *penge*, for alle svendene ville have deres løn til det forestående marked!

De vanskelige økonomiske omstændigheder skaffede Recke meget bryderi, hvad der tydeligt fremgår af hans breve til Danne skjold på denne tid.

Men brevene er også præget af personlige og glædelige begivenheder.

					rdl.	mk.	sk.
Inkladet i skoven	á 1	mark	pr.	favn	183	2	
Nedført til Næstved	7	-	-	-	1283		
Omladning i Næstved	2	-	-	-	366	4	
Næstved til Karrebæksminde	5	-	-	-	916	4	
Brug af 6 pramme og heste	3	-	8 sk.	-	641	4	
Vagt i Næstved 1.-28./12., 1./5.-27./8.	5	-	pr.	nat	120	5	
Vagt i Karrebæksminde 1./12.-27./8.	5	-	-	nat	224	1	
Kanaltold 9 mk. sølvværdi pr. favn				omregnet	3118	4	8
					<hr/>		
					6851	0	8

Omregnet til rdl. dansk kurant 6851-0-8 × 6 = 41130 rdl., 3 mk. D.C.

Reckes opgørelse

Recke blev den 15. juni 1813 gift med den knapt 18-årige Henriette Conradine v. Kleist, yngste datter af grev Danneskjolds morbroder, kammerherre Chr. Frederik v. Kleist.

Selv om Reckes breve stadig blev indledt »Deres Excellence«, var tonen nu mere personlig end før, og da grevinden også hed Henriette, endte brevene ofte med »Min Jette sender hilsen til grevinden« ell. lign. En enkelt gang »Min elskede Jette sender hilsen til Deres kone«. Men det skete ikke oftere! Grevinde Danneskjold hed fortsat »Hendes Naade!«. Således var tidens omgangstone.

Den første del af året var en vanskelig og forvirrende tid at komme igennem. Den 5. januar 1813 erklæredes staten bankerot. De gamle kurantsedler blev afskaffet, og alle banker ophørte. En ny Rigsbank blev oprettet, og til den skulle alle, der ejede fast ejendom, stille en bankhæftelse i form af en førsteprioritet på 6% af ejendommens værdi. Denne engangsskat skulle indbetales i sølv, og kunne man ikke det, måtte man forrente prioriteten med 6½% beregnet efter sølvværdi. Folk blev således frataget 6% af deres ejendoms værdi. Men for hver 6 gamle kurantdaler, man havde, fik man kun 1 af de nye rigsbanksedler.

Danneskjold, som havde samlet adskillige store godser, måtte præstere meget betydelige indbetalinger.

Inflationen fortsatte. Allerede i april 1813 var rigsbankdaleren kun 6% værd, kurantdaleren altså kun 1%.

Selv om der blev udbetalt en slags dyrtidstillæg i hvert fald til de udkommanderede officerer, blev



Johan Adolph v. d. Recke (1787-1861).

mandskabets vilkår væsentligt forringede. Det er naturligt at antage, at deres lyst og interesse for det hårde slid i skoven og ved gravearbejdet aftog i samme forhold som betalingen.

Recke og hans unge kone kom til at bo i Næstved. Det var mest praktisk af hensyn til Reckes arbejde. På det gamle Sortebrødrekloster, som i 1810 var købt af grevinde Danneskjolds søster, stiftsdame i Vallø, frøken Christiane Kaas, havde kanaladministrationen kontor og oplagsplads.

I juli 1813 besværede Recke sig over, at der var gået svind i mandskabet. Schiern havde i tre måneder anmodet om at få sendt håndværkere ud til slusearbejdet, men ingen fået. Nu manglede der yderligere tre mand af 1ste jyske, da tre af de bedste håndværkere var døde i dette forår.

Den 10. september sendte Recke en længere skrivelse til Danneskjold med opfordring til snarest at få kongebrændet kørt ned til kanalen, så

der kunne nedføres 1000 favne fra hvert af de to ladesteder ved Næsbyholm og Bavelse.

Brevet sluttede med et voldsomt udbrud: »Gud være lovet for Napoleons sejr, måtte den blot, hvor skrækkeligt det end er for menneskeligheden, være fuldkommen, så ødelæggende, som rygtet siger«. Bortset fra, at der nok kun har været tale om et rygte, aner man, hvor vanskeligt det har været for det danske folk at tage stilling til kongens udenrigspolitik.

Også de hjemlige vanskeligheder kom til orde. Dannelskjold måtte endelig tillade, at daglønnen blev forhøjet til 3 rdl., thi folkene klagede næsten uden ophør, og de fleste af dem ønskede at blive afløst, da det var umuligt for dem at tjene til klæderne, som de sled af kroppen.

Regeringen blander sig

Sommeren 1814 blev den tørreste nogen kunne erindre, egnens folk havde aldrig set Tystrup og Bavelse søer så lavvandede. I de tre forårs måneder faldt der kun 42 mm regn.

Der blev dog ingen standsning i pramfarten på kanalen, men prammene måtte i 6 uger nøjes med at sejle med 15-16 favne brænde i stedet for de 20-25, der var normalen.

Sidst i september måned var Jonas Collin, der på dette tidspunkt var fuldmægtig i Rentekammeret, sammen med Recke på sejltur op ad kanalen og gennem søerne. Den 24. skrev han til Dannelskjold og gjorde opmærksom på, at en stor del af det brænde, der var opstabet ved Tadse og Kongskilde møller havde et meget ufordelagtigt udseende, fordi det i næsten to år havde stået på fugtige steder. Med en del af det,

der stod i Næsbyholm skov, var det samme tilfældet. Hovedparten var åbenbart Neergaards før omtalte brænde, som man ikke havde fået skaffet af vejen.

Nu ville den kongelige kasse, som ejede brændet, gerne af med noget af det. Finanskollegiet havde besluttet at stille 4000 favne til auktion. De 3000 kunne man tage af det, der stod i Tadse og sælge det i Næstved. De 1000 favne kunne tages dels fra Bache, Kongskilde, og dels fra »Susågabets«.

Collin havde givet Bache nogle af auktionsbetingelserne og pålagt ham at indsende et fuldstændigt udkast. Det var bedst at sætte 10 til 100 favne under hammeren ad gangen.

Det var ikke nogen let opgave for de to herrer, Recke og Bache, at få alt det kasserede kongebrænde væk fra de fugtige steder, hvor det var opstabet. Det drejede sig om et par hundrede pramlaster, såfremt det skulle føres til Næstved eller Karrebæk og sælges der. Den nye hugst skulle også frem.

19. maj 1815 skrev Recke, at det ville blive vanskeligt at komme af med det kongebrænde, som blev nedprammet, da det var yderst mældeligt.

Der blev dog solgt brænde til adskillige skippere ved Karrebæksholm og til navngivne borgere i Næstved.

14 favne knippel blev solgt ved Holløse, da prammene ikke kunne komme videre for is. Helt hen på sommeren 1816 blev der lejlighedsvis solgt brænde af det gamle.

Den kongelige Kanal-, Havne- og Fyrdirektion bad i 1815 om underretning om Næsbyholmkanalens tilstand og betydning, og det var Dan-

neskjold særdeles kært at oplyse, at kanalen ganske havde svaret til hans forventning.

Indtil denne sommer havde han kun haft 7 pramme, som gik fra Tystrup sø til Karrebæk, samt tre som ikke kunne gå gennem sluserne. Men nu var der af en i Næstved og en i Sorø bygget to pramme, som også gik med brænde.

I sommeren 1815 var der i alt nedført 4900 $\frac{3}{4}$ favne brænde, samt en del tømmer og mursten. Derimod ikke korn, fordi der ikke var købmænd i Næstved, der ville betale, hvad andre betalte. Danneskjold havde kørt flere hundrede tønder sæd fra Næsbyholm til Køge. Men næste år havde fremmede købmænd allerede købt korn, som skulle leveres i Næstved. Brændetransporten ville sikkert blive på 7000 favne næste sommer.

Kanaldirektionen bemærkede i sit svar af 30. januar 1816, at det havde været særdeles behageligt at erfare, at kanalen havde opfyldt Excellencens patriotiske øjemed med dens iværksættelse.

Danneskjold havde utvivlsomt dæmpet sin optimisme, om han havde vidst, at Det kgl. Admiralitet et par måneder senere fandt det belejligt at sende ham regningen på de pramme, som Holmens skibsværft havde bygget til kanalen i 1812.

For selve prammene forlangte Holmen	7.817 rdb. 75 $\frac{3}{4}$ sk.
- og for de håndværkere, der var udlånt til at færdiggøre prammene	1.055 rdb. 24 $\frac{1}{2}$ sk.
Ialt	8.873 rdb. 4 sk.

Størrelsen af dette beløb er sikkert kommet bag på Danneskjold. Prisen var væsentlig højere end på de pramme, han havde skaffet på anden måde.

Han måtte endnu engang krybe til korset og fremstille sagen set fra kanalejerens side. Prammene blev bygget, for at han efter Kongens bestemmelse kunne levere brænde ved Karrebæk havn, og Kongen forlangte et større kvantum end han regnede med. Det var således ikke for Danneskjolds egen skyld, at prammene blev bygget. Hvad angik håndværkerne, havde han uden hensyn til, at de havde store biindtægter ved Holmen, udbetalt dem fuld dagløn, så de var fornøjede. Når han skulle betale yderligere løn for dem, ville det koste det dobbelte af, hvad andre håndværkere havde fået.

Danneskjold forsøgte ikke at knibe udenom, men henstillede at fordringen lempedes ved at omskrives til sølv efter den forrige sølvværdikurs eller på anden måde. Han ville gerne levere brænde eller andre skoveffekter til Holmen afdragsvis fra 11. juni termin 1820.

Susåen gør knuder

Havde sommeren 1814 været tør, kom der til gengæld en overflodighed af regn det følgende år.

Foråret 1816 viste vanskelighederne sig.

Den 18. marts skrev Recke til Danneskjold, som opholdt sig i sin vinterbolig på hjørnet af Rådhusstræde og Brolæggerstræde i København, at man ikke kunne få en kornpram til Bavelse de første 14 dage, måske tre uger. Vandet var det stærkeste, det havde været i 17 år. Isen lå endnu i Karrebæk fjord, og selv om der om 8-10 dage kunne komme pramme til Næstved, kunne de ikke komme længere.



Nåby enghave forvandles ofte i vintertiden til en udstrakt sø. Udsigt fra bakkerne på Ladhysiden. Fot. J. I. P. 1985.

Recke havde adskillige gange været ved slusen i Næstved om natten og måttet bede om, at dæmningen blev forhøjet. Endnu kunne man ikke se, hvilke skader der var sket, men alle broer havde lidt betydeligt. Stenkisterne var faldet ned, og træbroerne var ført bort af vandet.

Først hen i april kunne man sende 12 mand ud for at påhænge de bortflydte sluseporte ved Nåby. Det tog $2\frac{1}{2}$ dag og har været et anstrengende og yderst ubehageligt arbejde, da størstedelen af området har stået under vand. Der blev da også købt for 4 rbd. og 2 mark brændevin, som folkene kunne styrke sig på.

Det viste sig nu, at Susåen ikke var så let at lægge i lænker. Der var endnu ikke kommet græsvekst over de mange »sår«, der ved gravearbejdet var tilføjet åbrinkerne, eller over

de store jordvolde, der var opbygget ved sluserne, og den løse jord lod sig let rive med af vandmasserne.

Ved Nåbyslusen måtte man i to omgange lægge jord på dæmningen, som vandet delvis havde brudt ned, og ved Holløse og Næstved havde man travlt med at dæmme for det høje vand. Også selve sluserne var det gået ud over.

Chresten Stenhugger og hans medhjælper måtte omlægge og fastsætte de øverste sten ved den store sluse i Næstved, og ved Herlufsholm stopsluse måtte man nedgrave tre 10 alen lange planker for at holde på dæmningen.

Men lige så generende var det, at al den løse jord, som strømmen havde ført med sig, navnlig fra engområderne, aflejrede sig på steder, hvor vandet var mere roligt. Neden for slusen i Næstved og ud for Sor-

tebrødre havde der ophobet sig så meget, at man måtte sende pramme ud med 4 mand i hver for at opmudre og fjerne det sammenskyllede. I april, maj og juni fyldte man 56 pramme. Ved Holløse mølle havde der samlet sig så meget, at man i løbet af juli fjernede 23 pramme fulde.

Desuden måtte der udbetales erstatninger, til Herlufsholm gods for skade på engene, og til kaptajn Petersen, ejeren af Holløse mølle, for istandsættelse af dæmningen.

Prammændene

Men trods alle vanskeligheder kom der dog gang i sejladsen.

I tiden fra 15. marts til 12. december 1816 kom der kanalindtægt på 14.446 rbd. for transport af 5.225 favne brænde. Recke solgte for 8.421 rbd. i Næstved og ved Karrebæk, og selv om udgifterne ved pramfarten androg 14.510 rbd., kunne Recke - i stedet for som hidtil at bede om forskud - opnå et mindre overskud og notere i sit regnskab: »har sendt til grevinden på Gisselfeld 500 rbd. - leveret hr. greven her i Næstved 500 rbd.« osv.

Foruden det solgte brænde blev der leveret gratis brænde til pastor M. H. Petersen, Lille Næstved, fra hvis jordlod kanalen havde afskåret en lille bid. Det nye amtssygehus, som Danneskjold samme år havde fået oprettet, samt en række gamle beboere i Næstved, blev ligeledes betænkt.

På »Fastemarkedet« var der indkøbt 3 nye trækheste til 60, 75 og 96 rbd.

Der blev slået bro forskellige steder, så man bekvemt kunne køre brændet ud på prammene, f.eks. der, hvor knippelbrændet stod, ved

Grevens nye ladeplads, ved Bavelse gård og ved Susågabets, hvor åen løber ind i søen.

Så gik farten ned ad kanalen med brænde og tilbage med de tomme pramme.

Der meddeles intet om, hvorledes transporten foregik ud over det, man kan læse af regnskabet. Heri er anført, at i tiden 14. april til 12. maj har pramførerne Jens Østeralling og Thomas Wils, hver med 2 mand gjort 11 rejser med knippelbrænde til Næstved á 18 rbd. = 198 rbd. Hestekørerne Peder Olsen og Rasmus Pedersen fik for hver rejse 6 rbd. = 66 -

264 rbd.

I maj sejlede pramførerne Jørgen Jensen, Hans Olsen og Peder Pedersen, hver med 2 mand, 7 ture fra skoven til Karrebæksminde. Det var en længere tur, og akkorden blev aftalt til 36 rbd. for hver rejse = 756 rbd.

Hestekørerne Lars Olsen, Sverborg, og Niels Lille-Næstved fik standardbetalingen 6 rbd. pr. tur = 126 -

882 rbd.

Sommeren igennem fortsatte sejladsen med forskellige pramførere: Lars Holløse, Anders Christensen, Anders Hansen, foruden de før nævnte. I april og maj gik der 54 pramlaster, i juni 22, i juli 10, i august 19, i september 11, i oktober 35 og i november 10. Ialt nåede man op på 161.

Jens Østeralling (nok en af de anviste soldater, som var blevet tilbage ved arbejdet) var flest gange af sted, og han holdt længst ud. Omkring 1. december sejlede han med 4 mand



En pram trækkes mod strømmen forbi Herlufsholm. Fiskeren løfter medestangen, så prammen kan passere. I baggrunden stopslusen og styrten for det oversflodige vand. Tegn. af Søren Læssøe Lange 1821. Kopi i Næstved museum.

to ladninger fra skoven til Næstved. De fik hele 9 rbd., men de måtte også »ise sig frem«, knuse isen foran prammen.

En tur til Næstved og tilbage har nok kunnet afsluttes på et par dage, selv om det har taget tid at komme igennem sluserne ved Holløse, Nåby og Herlufsholm og for hestene at bevæge sig i skridtgang langs åen. Ved kanalens indvielse tog det som nævnt 6 timer at bringe selskabet fra Bavelse gård til Herlufsholm.

Men når der skulle sejles fra Munkedam eller søens nordende og helt ned til Karrebæksminde, kunne en tur frem og tilbage vare flere dage.

Over søen måtte man ro eller stige prammene frem i det lave vand langs bredderne. Til visse tider har man kunnet hejse et mindre sejl på den mast, som prammene var udstyret med, og derved komme lettere frem. Men det har kun kunnet lade sig gøre i magsvej. Når efterårsstormene satte ind, var det for

voveligt at krydse ud over den dybe sø med de fladbundede pramme, og så måtte man holde sig nær bredden. På den skovkransede sø kunne der let opstå kastevinde.

Når man kom ind i åløbet ved Stridsmøllerne, var der en hestekører eller pramkusk parat. »Trællelinen« blev spændt ud mellem hestens træktøj og toppen af masten. Når trækket således skete midt i prammen og ikke i forstavnene, kunne man undgå, at den stadig blev trukket ind mod åbrinken, og pramføreren kunne styre den med roret i bagstavnene. En mand med en pramstage kunne stå forude og hjælpe til med at holde båden fri af kanterne.

På det første stykke gik trækkevejen på østsiden af åen over Bavelses jorder og Ulstrup bønders marker indtil Skelby. Her blev hestene ført over Gunderslevholm bro og gik videre på vestsiden af åen, for at man kunne komme om til slusen i det særlige kanalløb, der var gravet uden om Holløse mølle. Når slusen var passeret, førte man igen hestene over åen ad møllebroen, og færden gik videre over Nåby marker, indtil stopslusen i Nåby Enghave.

Her var der ved slusen indrettet en simpel træbro, som hestene blev trukket over, og turen gik videre over Ladby bønders marker forbi Herlufsholm, gennem stopslusen og til Næstved.

Når man så endelig var kommet gennem kammerslusen, måtte man møjsommeligt stage sig frem gennem åløbet fra Næstveds havneværker ud forbi Appenæs. På denne strækning blev der først senere (1857-60) anlagt en træksti langs åen. Når man kom ud i fjorden,

måtte åerne påny tages i brug, om da ikke vinden var gunstig.

Da oberst Recke i sin tid planlagde kanalen, antog han, at en enkelt hest kunne trække 3 sammenkoblede pramme på kanalen. Men der er ingen tegn på, at en sådan fremgangsmåde har været benyttet. Måske har den smalle å's krumninger gjort det vanskeligt at styre flere pramme på række, og der ville opstå store forsinkelser, hvis en af dem gik på grund. Desuden har det nok været ugørligt for en hest at trække mere end en enkelt pram på tilbagevejen, hvor strømmen var imod.

Recke anfører i en udateret redegørelse til kanalejeren, at en pram behøvede 3 mand for at kunne stages eller sejle fra Karrebæk til Næstved og desuden en hestekører eller pramkusk fra Næstved til skoven og tilbage. En sådan tur kunne i de fleste tilfælde afsluttes på 4-5 dage, men så måtte pramfolkene ofte arbejde den halve nat med at laste og losse brændet - en del af det direkte fra prammene og i skibe, som lå på rheden.

Det var meget strengt arbejde, og Recke mente, at man var nødt til at give en god dagløn. De folk, der skulle bruges, måtte være unge, stærke og adrætte. De skulle bestandig bruge støvler, og da de såre sjældent kunne få varm mad, brugte de øl og brændevin des oftere.

Det var nødvendigt at ansætte folk til at have tilsyn med sluserne og assistere ved prammene gennemsejling. Vagten ved Næstved skulle holde opsyn med stopslusen ved Herlufsholm og kammerslusen ved Magle mølle og sørge for, at de blev passede med tjæring og anden vedligeholdelse. Slusemanden i Holløse skulle, foruden at passe

Nåby og Holløse sluser, reparere og fremstille hjulbørc samt opsætte broer til brændeindskibningen i skoven.

Man forstår, at der har været en livlig trafik på kanalen. Foruden de pramme, Danneskjold havde i drift, kom der andre til. Bache, Kongskilde, fik bygget et par pramme, og Recke selv gik i gang med at få skåret træ op i Næsbyholmskoven til prambygning. Det skete ikke uden fortrædeligheder med skovrider Andersen, som Recke jævnligt havde besværet sig over. Maj 1815 havde han hørt, at skovrideren var løbet med sladder og havde ytret for savskærererne og muligvis også for greven, at Recke skyldte ham penge for planker og tømmer. Men Recke havde kun modtaget en køl og en sål à 12 alen og nogle planker, og derfor havde Andersen fået 50 rbd. De andre planker, som savskærererne og slingerne havde arbejdet med, var brugt til garnering af den ny kornpram og reparation på de andre. (At slingre = at kanthugge, garnering = indvendig beklædning).

Recke brugte den pram, han fik bygget, til transport af brænde, som han for egen regning købte i Sorøskovene og solgte i Næstved eller til skipperne ved Karrebæksminde.

Det er øjensynligt, at Recke var i besiddelse af større forretningssans end Danneskjold, som var meget tilbageholdende med at forhøje brændepriisen. Foråret 1816 fandt Recke det nødvendigt at skrive til »den gode Hr. Greve«, at der ikke var så meget brænde til rådighed, som man troede. Der var ikke de 2000 favne, som skovrideren burde have skaffet. »Greven må ikke tage mig det ilde op, men det har stor betydning med 500 favne mere eller min-

dre«. Recke havde selv undladt at købe 200 favne Sorø-brænde ved ågabet for 6 rbd. favnen for ikke at formindske grevens afsætning.

Den gode greve har næppe været hård nok i forretningssager, og Reckes omsorg har ikke været ubegrundet.

Det har næppe været let for skovrider Andersen at finde så meget træ til at udvise til skovning, som det der skulle leveres. Recke beklagede sig gang på gang over, at der var uorden i antallet af favne, der var til rådighed.

I efteråret 1816 havde han fået oplyst, at der skulle være 700 favne, men efter at der var nedført 450 favne, så det ud til, at der kun var 100 à 150 tilbage. Der ville altså komme til at mangle 100 favne i leveringen, og selv om man kunne tage så meget af det nyskovede brænde, ville det blive meget vanskeligt at få det nedført og sendt til København, da næsten alle prammene var lagt op for vinteren. Hvis vejret tillod det, kunne man måske få et par pramme op fra Karrebæk foruden de to, som endnu var i drift.

Sejladsen fortsatte til ind i december, så brændet er nok nået frem, selv om de sidste pramme har måttet kæmpe mod isen.

Af Reckes mange beklagelser kan man få det indtryk, at skovrideren på forskellig måde har søgt at chikanere ham og vanskeliggøre hans arbejde. Det behøver dog ikke at være tilfældet. Det har ikke været nogen let opgave at være leder af skovvæsenet på Næsbyholm og Bavelse i de år, kanalbyggeriet stod på, og det store brændesalg begyndte.

Dels skulle der findes egnede træer til oparbejdning af gavntre og



Lastet pram går ned ad strømmen. Tegnet af Wilhelm Stibolt 1833. Fot. Næstved Museum.

dels træer, der kunne slås til bekvemt favnebrænde uden knuder. Det er et spørgsmål, om skovene var i en sådan tilstand, at de kunne holde til den store hugst, kanalens planlæggere havde forudsat.

Endelig må det have krævet en dybtgående omstilling for Andersen, der var vant til at være enerådende i sin skov, at skulle finde sig i, at Recke, Schiern og mange andre blandede sig i hans dispositioner og ustandselig stillede krav om nye leveringer. 1817 blev Andersen afløst af skovrider Ditlev Chr. Ohrt.

De træer, der blev fældede i skoven, blev savet ud i stykker på en alens længde og dernæst med jern- og trækiler flækket til »favnestykker«, som var bekvemme at transportere. Da de inden brugen skulle saves i kortere stykker og flækkes ud til pindebrænde, blev de lige stykker træ, der var lettest at

flække, naturligvis foretrukket af køberne. De runde stænger fra grene og små træer blev solgt som knip-pelbrænde til en lavere pris end favnebrændet.

I skoven blev brændet stillet op i »favne«, en stabel, der var 2 fod (63 cm) bred, 3 fod (94 cm) høj og 12 fod (3,77 m) lang. En sådan stabel málte 2,2 m³ og kunne veje op mod 2 tons. Man forstår, at der blev fjernet store mængder træ fra skovene i disse år.

Men det var ikke alene manglen-de brændehugst og skovriderens sendrægtighed, der kunne skabe vanskeligheder for transporten. Naturen var og blev en besværlig arbejdsfælle, som man måtte indrette sig efter. Sommeren 1817 var usædvanlig tør.

Den 1. juni skrev Recke: »Det er sørgeligt med denne tørke, det vil snart se galt ud for mig, hvis vi ikke

får regn. Vandmangelen er skrækkelig i hele søen«. Hidtil havde grevens pramme kunnet sejle med 16-17 favne og Reckes nye med 18-19 favne, men nu begyndte de at gå på grund flere steder. I Stridsmøllegabet var der ikke mere end 2 fod og 3 tommer vand.

De tørre somre fortsatte 1818 og 1819 og besværliggjorde sejladsen. Så galt som ved Esrom sø, hvor kanalen kun kunne befares med 6 favne brænde, gik det ikke, men på et tidspunkt måtte Recke omlade prammene ved Stridsmølleporten, så brændet blev rullet ad en sliske fra en pram i søen ned på en, der lå i åen inden for porten.

Det krævede flere pramme og mere mandskab, når man ikke kunne sejle med fuld last. Recke beregnede, at der i et normalt år kunne transporteres 6000 favne med 11 pramme, mens der i et meget tørt år skulle bruges 12-13 pramme.

Transportprisen pr. favn ville så stige fra 1 rdl. og 4 mark til 2 rdl.

Også for de små skibe, der skulle bringe brændet fra Karrebæksminde, kunne der opstå vanskeligheder i form af vindstille eller storm. Og om vinteren kunne en frostperiode sætte hele transporten i stå. Det skete, at skibe, der kunne gå gennem Ulfshaleløbet mellem Nyord og Møn nåede planmæssigt frem til København, mens andre, som skul-

le syd om Møn, frøs inde i Stubbe-købing.

Godtgørelse for trællevejen

Da Danneskjold i 1809 ved kongelig resolution fik tilladelse til at anlægge en træksti langs kanalen, blev det fastsat, at han skulle yde jordbrugerne langs åen en billig, dvs. rimelig erstatning for den jord, som de på ubestemt tid skulle afgive til trællevejen.

Den endelige beregning af disse erstatninger blev først foretaget i 1817 for Ladby bys jorder og i 1818 for Gunderslevholms hovmark og for de lodsejere i Nåby, Holløse, Skelby og Ulstrup byer, hvis marker trækstien passerede.

Beregningerne blev efter reglerne foretaget på grundlag af kapitelstaksten (en for hvert år fastsat kornpris) for de foregående 10 år. Da kapitelstaksten i dette tidsrum på grund af krigen og dyrtiden havde været steget til det dobbelte, var det en fordel for lodsejerne, at man havde udsat beregningen så lang tid.

Landinspektør Ritz og de af retten udmeldte taksationsmænd gik til opgaven med megen omhu. Det drejede sig om, så nøjagtigt som muligt, at beregne det årlige tab, lodsejerne fik ved at afgive jorden.

Gennemsnitsprisen for de 10 år var

for en tønde rug	7 rdl.	4 mark	$\frac{11}{22}$	skilling
for en tønde byg	4 rdl.	5 mark	$8\frac{73}{150}$	skilling
for en tønde havre	3 rdl.	1 mark	$\frac{6}{7}$	skilling

Landinspektør Ritz forestillede sig, at man over en tiårig periode dyrkede jorden i et normalt sædskifte og beregnede, hvor meget det

gennemsnitlige høstudbytte ville blive for en tønde land til takst 20 (højeste bonitet).

Som det fremgår, blev beregnin-

Det første år skulle jorden gødes og besås med 10 skæpper byg, der efter kapitelstaksten kostede 4 rdl. 5 mk. $8\frac{73}{150}$ skilling for en tønde (8 skæpper).

Der kunne høstes 10 fold (10 gange udsæden) eller 12 td. 4 skp., der kunne sælges for 61 rdl. 3 mk. $2\frac{1}{12}$ sk.

Men herfra skulle trækkes to beløb, nemlig udgiften til såsæd og tienden (skatten), der udgjorde $\frac{1}{10}$ af høstudbyttet.

Så blev der et beregnet overskud på 49 rdl. 1 mk. $4\frac{13}{15}$ sk.

På samme måde beregnedes indtægten de følgende år:

2. år sås rug, der giver 7 fold 40 rdl. 3 mk. $15\frac{33}{250}$ sk.

3. år høstes kløverfrø, 3 læs 5 rdl.

4. år sås byg, der giver 6 fold 27 rdl. mk. $6\frac{203}{300}$ sk.

5. år sås rug, der giver 5 fold 27 rdl. 3 mk. $9\frac{9}{25}$ sk.

6. år høstes der igen kløverhø, $2\frac{1}{2}$ læs 3 rdl. 3 mk.

7. år sås igen byg, der giver 5 fold 21 rdl. 3 mk. $3\frac{31}{240}$ sk.

8. år sås havre, der giver 5 fold 16 rdl. 4 mk. $\frac{27}{100}$ sk.

9. år. Da gødningskraften nu er opbrugt, egner jorden sig kun til græsning 2 rdl.

I alt indkomst af 1 td. land i 9 år 193 rdl. 1 mk. $7\frac{867}{2000}$ sk.

Dyrkningsudgifter regnes til $\frac{1}{3}$ + 64 rdl. 2 mk. $7\frac{1623}{2000}$ sk.

Beregnet indtægt for 9 år 128 rdl. 4 mk. $15\frac{623}{1000}$ sk.

Den gennemsnitlige årlige indtægt 14 rdl. 1 mk. $14\frac{541}{3000}$ sk.

Men denne indtjening, der skulle danne grundlag for erstatningen, var beregnet for 1 td. land af den bedste jord til takst 20 og skulle omregnes dels i forhold til størrelsen af det areal, den enkelte lodsejer måtte afgive, og dels i forhold til boniteten af det pågældende jordstykke.

Gårdmand Jørgen Hansen, Nåby, havde afgivet 3475 kvadratalen engjord til takst 12.

Det svarede til $\frac{3475 \times 12}{20}$ eller 2085 kvadratalen

à 14 rdl. 1 mk. $14\frac{541}{3000}$ pr. 14.000 kvadratalen.

Dette regnede kommissionen ud til 2 rdl. $12\frac{5499798}{8400000}$ skilling!

Den talstærke brøk blev forkortet til $\frac{3}{5}$.

De årlige erstatninger kom til at svinge mellem 18 rdl. 5 mk. $\frac{1}{2}$ sk., der tilkom gårdmand Lars Henriksens enke, Holløse by, og ned til 1 mark $1\frac{1}{3}$ skilling til gårdmand Peder Hansen, Holløse, for 435 kv. alen til trællevejen.

gerne foretaget med stor nøjagtighed, og man får et levende indtryk af, at det gamle møntsystem var besværligt at regne med. Det var kun et ringe høstudbytte, man den gang har kunnet påregne, og det blev heller ikke store erstatninger, der kom til udbetaling. De har næppe svaret til lodsejernes forventninger.

Da beregningerne var sluttet, kom Ladby-bønderne til Recke og bad om at få deres penge for trækvejen, men han måtte bedrøve dem med, at de allerede i efteråret 1817 à conto havde modtaget 134 rbd. 1 mk. 2 sk. med besked om, at de fik resten, når taksationsforretningen var tilendebragt. Men de havde slet ikke noget til gode. Det samlede beløb for alle lodsejerne i Ladby androg kun 11 rdl. 5 mk. 4 sk. om året, eller 118 rbd. 4 mk. 8 sk. i alt for de første 10 år.

Knuder og knaster

Heller ikke for skovejerne var kanalarten og brændesalget blevet en guldgrube.

Der kunne stadig opstå vanskeligheder med transporten og med at skaffe egnet brænde frem. I 1817 måtte Danneskjold erkende, at han var blevet skyldig til den kongelige kasse 2592 rbd. sølv. Det var penge, han havde modtaget i betaling for et parti brænde, som kommissionen havde købt og betalt, men endnu havde til gode fra Næsbyholms skove. Danneskjold forpligtede sig og sine arvinger til at betale det »forudskudte« beløb tilbage med tillæg af en årlig rente på 5%.

Den store hugst gjorde det også vanskeligt at holde kvaliteten.

Der kom en klage fra fuldmægtig Sonne, København, over at der var for meget knudebrænde i 100 favne af de 300, han havde modtaget. H. C. Møller, som havde fået overdraget alt opsyn med brændepladsen i Karrebæksminde, blev spurgt, men han kunne kun svare, at han havde taget brændet efterhånden fra sættepladsen og fra prammene.

Men forholdene blev værre. Møller måtte selv gøre opmærksom på knuderne. Det fremgik af en opgørelse, som han den 16. november 1822 sendte over det i årets løb nedprammede brænde.

Der var kommet

af Etatsråd Neergaards brænde	1500	favne
af Sorø-brændet	2230 ½	-
af Hans Excellences eget brænde	3391 ½	-
	<hr/>	
	7122	favne

Men af de 1915 favne, der endnu stod tilbage på sættepladsen, var der en del favne knuder. Det havde ikke været så synligt i kanalens tid som i dette år. Og blot der var en lille knast eller gren på et stykke brænde, havde skipperne straks bedt om at blive fri for det, da det var en knude for dem.

Nu var de værste følger af englandskrigen overstået, forsyningssituationen nærmede sig det normale. Det ser ud, som de københavnske aftagere havde pålagt skipperne at være mere kritiske.

Det brænde, skipperne havde vraget, måtte sælges på stedet, nok til en lavere pris.

Når indtægterne svigtede, er det rimeligt, at skovejerne til gengæld søgte at begrænse udgifterne.

Forstinspektør Ulrich, Sorø Akademis skovdistrikt, forespurgte 29. maj 1820 Danneskjold, om der kunne opnås lempelser i afgiften, ved at Akademiets skove selv benyttede kanalen. Danneskjold svarede dagen efter, at det jo stod enhver frit for at bruge kanalen, men alle måtte svare den fastsatte afgift på 3 mark pr. favn. Danneskjold føjede til, at han endnu ikke havde tjent til renterne af anlægskapitalen, så man måtte forstå, at afgiften ikke kunne nedsættes.

Men der var endnu en ydelse, som var pålagt brændetransporten, nemlig den fastsatte havneafgift for hvert skib, som lastede i Karrebæksminde. Den var fastsat til 8 mark pr. læst og var altså afhængig af skibets godkendte lastevne, ikke af lastens størrelse. Det var denne ydelse, der skulle forrente havneanlægget, og dertil bidrog brændeskibene med en meget stor andel.

Afgiften virkede fordyrende på brændet, og i 1822 forlangte skovejere: Danneskjold, Neergaard og Sorø Akademi, at havneafgiften for brænde skulle nedsættes til det halve. Borgmesteren i Næstved og havnekommissionen stillede sig velvilligt, da man var bange for at miste brændetransporten, men de eligerede (valgte) borgere afslog at gå med til nedsættelsen.

Brændeskipperne måtte blive ved at betale fuld takst, men halvdelen af afgifterne blev deponeret hos toldkassereren.

For de danneskjoldske skove foreligger indbetalingsliste for tiden 2. juli 1822 til 15. marts 1824. Der er i dette tidsrum afgået 111 brændeskibe og deponeret 1600 rbd.

På listen er anført skipperens navn, afsejlingsdatoen og det depo-

nerede beløb. At der har været både små og større skibe kan man slutte sig til af deponeringens størrelse. Den svinger mellem 4 rbd. 16 sk. til 45 rbd. 16 sk.

Listen omfatter navne på 38 skipper. Heraf har 15 kun gjort en enkelt tur, 10 har sejlet 2-3 laster, mens de resterende 13 tilsammen har gjort 73 rejser.

Nogle af disse skippere synes at have gået i pendulfart til København og har gennemført 6-8 ture med et interval på omkring 3 uger. I 1823 sejlede Johan P. Trolle 6 ture fra den 7/7 til 16/10. Han deponerede pr. gang 9 rbd. 56 sk. Sabra Gørtzen måtte betale 11 rbd. 64 sk. for hver afgang den 14/4, 9/6, 23/6, 21/7, 13/8, 9/9, 28/9 og 16/10. Sejladsen begyndte med 2 skibe i marts for at stige jævnt til 19 afskibninger i oktober. I november afgik 2 skibe, og derefter var det slut indtil marts næste år.

Også af de skibe, der havde sejlet med brænde fra Gunderslevholm- og Sorø-skovene var der deponeret afgifter, således at der i 1824 var



Gunderslevholm. Foto: Nils Hartmann

opsamlet i alt 4486 rbd. 90 sk. sølv. Havnekommissionen ville have brugt beløbet til nedsættelse af hav-

nens private gæld, men nu bestemte kongen, som var den egentlige kreditor, ved resolution af 14. april 1824, at havneafgiften af brændeskibe skulle nedsættes til det halve med tilbagevirkende kraft fra 1. juli 1822. (Rasmus Nielsen: Næstved).

Strengt tider

Men denne lempelse for skovejerner oplevede grev Danneskjold ikke.

Som før omtalt havde hans helbred gennem årene været vaklende og havde af og til bundet ham til hjemmet og sygelejet. I sommeren 1823 blev greven angrebet af en alvorlig lungebetændelse, og den 6. juni 1823 døde den travlt optagne mand, knap 49 år gammel. Den 14. juni blev han bisat i »Sophies Have«, en lille gravlund, der var indrettet i parken ved Gisselfeld efter en lille datters død i 1804.

Danneskjolds død efterlod et stort savn, ikke alene hos familiens medlemmer, og i de litterære og kunstneriske kredse, han havde åbnet sit hjem for, men også i de samfundslag, han var kommet i forbindelse med som amtmand, som godsejer og som direktør for klosteret.

I Statstidende (senere »Berlingske«) blev der, foruden et lille mindevers af Grundtvig, optaget flere sørgedigte i tidens lidt svulstige stil til pris for den afdøde. Sognepræsten i Thorslunde-Ishøj, Johan Nicolaj Schou, var nok den, der bedst tolkede stemningen, da han sluttede sit digt med disse strofer:

»Retsind, sæt ham da et evigt Minde.
Højdaad, kron hans Navn med Egeløv!
Alle milde Dyder, lader rinde
hede Vemodstaarer paa hans Støv.«

Der var mange ting at afvikle.
Den ældste søn, Frederik Chri-

stian, født 1798, blev i henhold til fundatsen overdirektør for Gisselfeld efter faderens død.

En ny amtmand blev udnævnt.

Det var Ehrenreich Christoffer Ludvig Greve Moltke, Stiftamtmand over Island, som blev hentet til Præstø amt.

Den 13. november 1823 blev 10 kørselspligtige bønder fra Aversø sogn sendt af sted med 10 vogne belæssede med amtspapirer fra Gisselfeld til Næstved, og dagen efter skrumpede endnu 4 vogne med resten af papirerne samt Amts Contorist Svane samme vej.

Men der var én ting, der ikke var så let at afvikle.

Det var den store gæld, Danneskjold havde pådraget sig ved anlægget af kanalen.

Det har ud fra de enkelt-regnskaber som skovrider Andersen, Recke, Schiern og Møller har aflagt ikke været muligt at opstille et reguleret regnskab over, hvad kanal anlægget kom til at koste. Regnskabsperioderne griber ind over hinanden og handler om, hvorledes de penge, der er udbetalt à conto, er anvendt. Ofte er kanalarbejde, brændehugst og teglværksarbejde sammenblandet. Men på ark papir i Holmegaards arkiv er uden kommentarer anført følgende:

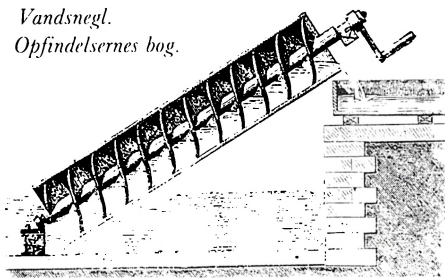
1810-13			
Udgifterne	371.573 rdl.	3 mark 5½ sk.	
Penge af			
Kongen	250.000 -	-	-
	<hr/>		
	121.513 rdl.	3 mark 5½ sk.	

Da de 250.000 rdl. stemmer med de lån, som Danneskjold havde fået bevilget og udbetalt af den kongelige kredittkasse, svarer de anførte udgifter sikkert nøje til, hvad kanal anlægget havde kostet til og med 1813.

Det var således en meget stor sum penge, som Danneskjold havde måttet trække ud af sine godser, og det tilmed i en tid, hvor landbruget var i sin værste krise. Det havde dog været en fordel, at brændesalget havde givet nogen indtjening, og at der til sluserne blev brugt tømmer fra skovene og mursten fra teglværket på Næsbyholm. Men klosteret havde også haft økonomiske vanskeligheder i disse år, og Danneskjold havde selv måttet betale for klosteret drift.

Det blev nu nødvendigt at gøre status over boets ejendele, og Recke forfattede den 5. august 1823 en ny beskrivelse af kanalen, dens forløb,

Vandsnegl.
Opfindelsernes bog.



sluser, broer m.v. og sluttede med at opregne det inventar, der tilhørte kanalen.

Ved Holløse mølle var der på øen bygget en hytte af planker med stråtag til materialer og værksted for en slusemester, der tillige skulle lave trillebøre.

Desuden var der:

- 4 vandsnekker (vandsnegle til at pumpe vand med).
- 7 brugbare pramme med en mast og et råsejl. En af dem var indrettet med luger og kunne sejle med 200-300 tdr. korn.
- 1 stor kornpram, som ikke kunne gå gennem sluserne.
- 2 udskibingspramme til brænde ved Karrebæksminde.
- 1 lille muddepram med sandspade.

De årlige udgifter ved kanalen:

Reckes bestyrelse af brændetransporten,
i år antagelig 3400 favne à 1 mark = 566 rbd. 4 mark.

Recke for tilsyn med kanalen	200 rbd.	
Møller, tilsyn med pramme, reparation m.v.	50 -	
Møller for befordring	50 -	
Slusevagten i Holløse	50 -	
Opsynsmand ved Næstved sluse	50 -	
Godtgørelse til lodscjere for trækvejen	58 -	
Godtgørelse til Herlufsholm 5 à 6 læs hø	20 -	3 mark
Pastor Petersen og skolelærer Handrup,		
Lille Næstved, for afgiven jord	12 -	
	530 rbd.	3 mark

Indtægt:

I indeværende år vil blive nedført		
af Hans Excellence Grev Danneskjolds brænde	3400 favne	
af Sorø Akademi	2000 -	
af Commission for Etatsråd Neergaards bo	2600 -	
	8000 favne	

Kanaltold à 8000 favne à 3 mark	4000 rbd.
Nedført korn fra Gunderslevholm og Bavelse	45 -
	4045 rbd.

Men foruden denne optimistiske redegørelse for det forventede overskud skrev Recke samme dag en mere mismodig skrivelse til skiftekommissionen ved regeringsråd von Scholten, Gisselfeld. Heri fortalte han, at han var i den yderste forlegenhed, idet han den 1. august havde 1162 rdb. 1 mark 8 skilling sølv til gode. Det var penge, som han havde udlagt i løn til arbejderne og til H. C. Møller, og han kunne ikke gøre udvej for at skaffe arbejderne deres løn, hvis ikke kommissionen anviste ham et beløb. Visse ting tyder på, at Recke var ængstelig for, at brændetransporten skulle blive indstillet, for sidst i brevet fremsatte han forskellige forslag til besparelser, der kunne gennemføres ved kanalens drift.

Man kunne for eksempel helt undvære opsynsmanden ved Næstved sluse. Han havde hidtil fået 100 rdb. for at passe slusen og korn-

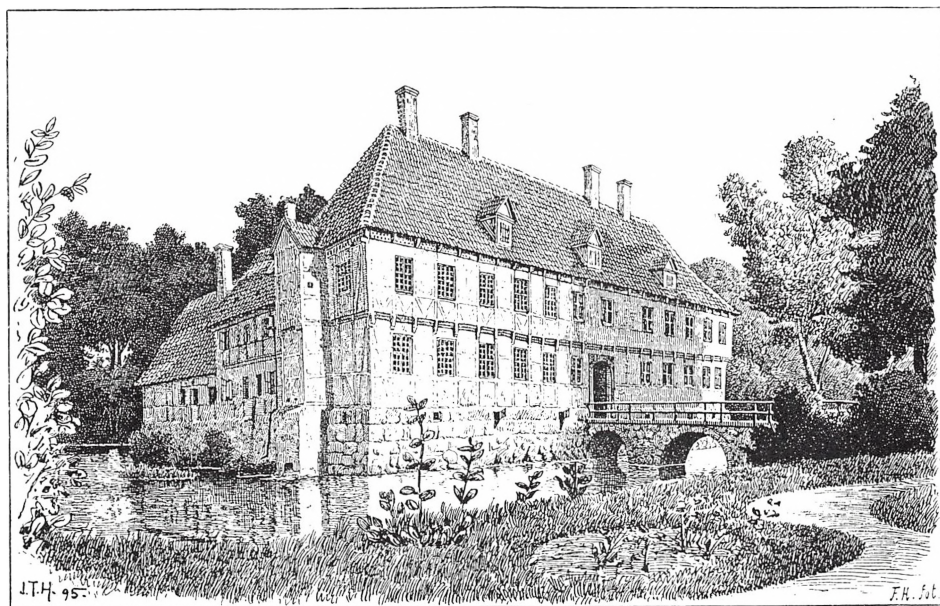
magasinet, men Reckes karl kunne godt passe slusen for 25 rdb. om året, når Recke flyttede til Næstved. Om udgifterne til transporten kunne nedsættes ville bero på, om arbejdslønnen faldt. Recke selv var villig til at nedsætte de 16 skilling pr. favn, som han fik, således som grevinde Danneskjold og kommissionen ville finde det passende.

Staten er kanalejer

Endnu på dette tidspunkt har Recke haft håb om, at forholdene kunne bestå som hidtil.

Men det kan ikke overraske, at Danneskjolds bo ikke var i stand til kontant at tilbagebetale de store lån, som han havde modtaget af den kongelige kreditkasse, eller de modtagne forskud på brændeleverancer. Sagen blev dog ordnet på en rimelig måde. I henhold til kongelig resolution af 17. januar 1824 blev de to

Holmegaard. Trap: Danmark, 3. udgave.





Mindestøtten for Grev Danneskjold. Fot. Hugo Mathiesen 1928, Nationalmuseet.

Beklageligvis er det smukke marmorrelief i 1980'erne ødelagt ved hærværk. Resterne opbevares nu på Næstved museum, og i stedet er indsat en kobberplade, hvori motivet er atset.

pantsatte godser, Næsbyholm og Bavelse, samt kanalen med fartøjer, indretninger og inventar og alle indtægter heraf, solgt og overtaget for kongelig regning for 500.000 rdb. sølv, og boet fik de udstedte panteobligationer tilbage i kvitteret stand.

Foruden Næsbyholm og Bavelse havde Danneskjold i årenes løb tilkøbt Holmegård og Ravnstrup samt Nordfeld og Ålebæksgård på Møn. Disse godser samt grevskabet Samsø forblev i slægtens eje.

Da den ny overdirektør var ugift, faldt det naturligt, at enkegrevinde Danneskjold bevarede sin bolig på Gisselfeld og førte hus for sønnen. Det kom familien til gode, at grevinden altid havde taget livlig del i

sin mands administrative arbejde. Hun drev med »kraft og dygtighed« de tilbageblevne godser efter sin mands død, og ved Holmegård anlagde hun senere (1825) det glasværk, der stadig består.

Det første år efter Danneskjolds død kom der breve fra nær og fjern, fra lærere og præster og andre, som var eller havde været ansat under Gisselfeld gods, om man kunne forvente den samme tildeling af frit brænde som i Danneskjolds tid. Brevene indeholdt bemærkninger som: »Selv om det ikke grunder sig på rettigheder,« eller »at jeg aldeles ingen ret har,« »det skyldes kun Excellencens godhed« o.s.v. Det var Næsbyholms godskontor, der måtte sende afslag til en del af spørgerne.

Også fra Adolph Reckes mor, Charlotte Amalie Meredin, kom der brev. Efter hendes mands død i 1816 havde Danneskjold tilstået hende et årligt bidrag på 400 rbd., og der var netop forfaldet 200 rbd., da greven døde. Skiftekommissionen udbetalte beløbet, men forlangte, at fru Recke skulle frasige sig yderligere krav i boet.

Efter en storstilet indsamling i Præstø amt blev der i Mogenstrup Kirkeskov rejst en smuk mindestøtte for grev Danneskjold. Den unge, dygtige billedhugger og medaljør Christen Christensen udførte et smukt marmorrelief, der symboliserede den uselviske kærlighed og troskab.

Toldere og syndere

Næsbyholm og Bavelse godser og hele kanalanlægget var således overgået til staten og blev sammen med adskillige andre store ejendomme bestyret af justitsråd Einar Richter,



Bavelse vejrølle. Ved vandmøllens nedlæggelse var mølleriet flyttet op på bakken ved landevejen. I baggrunden skimter man Bavelse sø. Fot. Næstved museum af fuglekongeskive fra 1845.

Liselund ved Slagelse, som fik titlen »Godsinspektør for de for den kongelige kasses regning overtagne jordegodser i Sjælland, Fyn og Lolland«.

Der var kun få af de store jordbrugere, der ikke var ramt af krisen. Også Neergaard, som foruden Gunderslevholm ejede adskillige godser i Sydvestsjælland, var kommet i knibe, selv om han ikke var gået ind som parthaver i kanal-lægget. Han måtte fraflytte sine godser og lade en kommission over-

tage administrationen af hans vidtstrakte landområder. Først efter 8 års forløb kunne han igen vende tilbage til sine rettigheder.

Den Danneskjoldske Kanal ændrede navn til Den kgl. Næsbyholmske Kanal. Recke blev ansat som bestyrer af kanalen og brændetransporten, og Møller blev havnefoged i Karrebæksminde.

Selv om forholdene vedrørende brændetransporten stort set var uændrede, aftog brændetransporteringen gradvis de følgende år. Mens der i

1824 blev afsendt 7415 favne, var tallet i 1828 kun 4616 favne, og i 1932 var det faldet til 1134 favne.

Det kan skyldes, at skovene ikke længere kunne levere så store mængder egnet træ, samt at man i København havde fået lettere adgang til at købe udenlandsk brændsel.

Det var naturligvis hensigten, at staten ville søge at få sine udlagte penge igen ved at sælge de overtagne godser, men da det drejede sig om et stort antal, og der kun var få pengemænd, der havde mulighed for at skaffe den fornødne kapital, måtte man forberede sig på en længere overgangstid. Det drejede sig derfor om at få så stort udbytte som muligt ud af de overtagne indtægtskilder, og her måtte kanalen komme i første række.

Det medførte selvfølgelig, at hele det statslige kontrolapparat blev taget i brug overfor brændetransporten. Som privat foretagende havde kanalen hidtil været drevet uden anden kontrol end den, der var ført af Recke og Møller, en kontrol, der byggede på gensidig tillid i overensstemmelse med Dannebergjolds tænke måde.

Men nu skulle hele foretagendet sættes i system.

Rentekammeret, som kanalen var blevet underlagt, fandt ud af, at Told- og Consumtionsvæsenet passende kunne føre kontrol med kanalafgiften.

Toldinspektør, kammerråd Fanøe, Næstved, var indstillet på, at kontrollen kunne ske, ved købstedens konsumtionskontor ved Næstved Bro, hvor kanalen og dermed prammene gik lige forbi vinduerne. Toldbetjenten kunne få 20 rbd. sølv om året for at påtage sig denne em-

bedspligt, og Fanøe skulle på sin daglige inspektion efterse protokollen.

Men for at dette kunne ske, måtte der naturligvis gennemføres en række foranstaltninger: Først skulle prammene forsynes på begge sider i nærheden af bagstavnen med numre, som skulle males på den sorte grund med hvide tal af 5-6 tommers (15 cm) størrelse. For at der ikke skulle kunne ændres ved numrene, skulle de samme tal brændes på båden med romertal. Da det kun var lave tal, ville alle numrene kunne påbrændes med et ettal (I). Endelig skulle også det kongelige navneциffer, der blev brugt ved skibsmålingen, påbrændes prammen.

Før sejladsen kunne begynde, skulle Recke aflevere en fortegnelse over, hvor mange favne 1 alens kløvet favnebrænde hver enkelt pram kunne fragte ved fuld last, og hvem der var pramføreren. Så mente man nok, at det ville være muligt for konsumtionsbetjentene, som var vant til at bedømme slige sager at se, om pramførernes angivelse af lasten var rigtig.

Alle disse anstalter blev efterfulgt af en samling strenge bestemmelser.

Hver gang en pram skulle passere forbi toldstedet i Næstved, skulle pramføreren, enten han havde last eller ikke, henvende sig til toldbetjenten, som skulle indføre prammen og dens last i sin protokol. Det var en alvorlig affære at forsøge på at liste sig forbi, for det kostede en mulkt på 10 rbdl., hvis det skete ved dagens lys, men 20 rbdl. efter solens nedgang eller før dens opgang! Bøden var stor, 10 rbdl. svarede til kanaltolden af en fuldt lastet pram og var mere end pramføreren hele fortjeneste på turen.



Næstved Storebro. Fabritius Tengnagel 1835. Næstved museum.

Prammene skulle lægge til ved kontoret ved Broport, men på den tid af året, hvor højvande og strøm gjorde det umuligt, skulle kontrollen ske ved passage af Næstved kammersluse. Og selv om Fanø havde stillet i udsigt, at kontrollen skulle genere pramfarten så lidt som muligt, skulle pramførerne dog altid »oppebie«, at kontrolløren blev færdig med sine forretninger på kontoret, før han kunne begive sig ned til slusen.

Her blev der så udstedt en passerseddel på ladningen. Den skulle ufortøvet afleveres til overstrand-

toldbetjenten i Karrebæksminde. Man har måske været bange for, at der skulle forsvinde brænde på den sidste del af turen, for det kostede også 10 rbd. i bøde, hvis passersedlen ikke kom frem sammen med ladningen.

Alle vegne blev ladningen kontrolleret, og tolderne både i Næstved og Karrebæksminde kunne efter forgodtbefindende forlange lasten opstillet og eftermålt.

Hvis pramførernes angivelse var urigtig til tab for kanalkassen, og tabet oversteg afgiften af $\frac{3}{4}$ favn i april og maj, når brændet var vådt,

og ½ favn i den øvrige årstid, kostede det dyrt. Så måtte pramsføeren betale en mulkt på det tidobbelte af kanalafgiften for det »besvegne« beløb, foruden den oprindelige afgift.

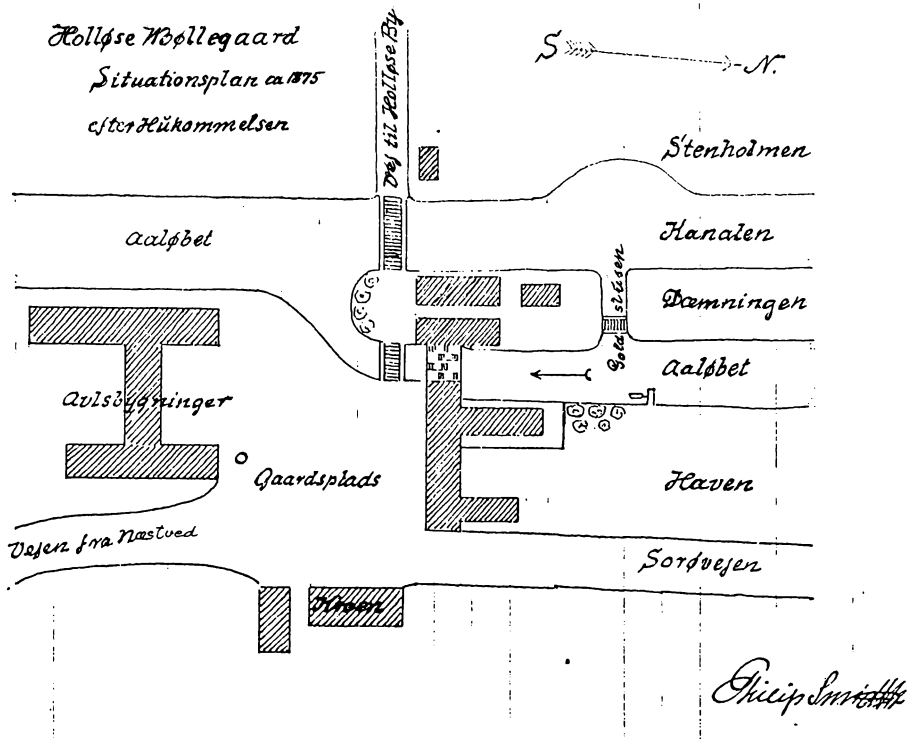
Af de bøder, som indkom, tilfaldt halvdelen den kontrollerende betjent, mens den anden halvdel skulle deles mellem Næstved købstads og Bavelses fattigvæsen.

Den, der kunne komme værst i klemme i dette system, var Recke. Han skulle ikke alene opkræve og tilsvare kanalolden, men han var også ansvarlig for de mulkter, som prammandskabet pådrog sig. Og det kunne næppe hjælpe stort, at

han havde adgang til regres hos synderen.

Blandt Reckes pligter var også, at han 8 dage i forvejen skulle meddele Fanøe, hvornår pramfarten begyndte om foråret. Når sejladsen var slut sidst på efteråret, skulle overstrandtoldbetjenten afgive en attest på, hvad der var udskibet, og hvad der endnu stod tilbage på sættepladsen i Karrebæksminde. Hvis attesten ikke stemte overens med protokollen fra Næstved Broport til skade for den kongelige kasse, måtte Recke betale den manglende kanalafgift, og på dette tidspunkt var det nok forgæves at lede efter en synder. Hos Recke havde man fuld sikker-

Philip Smidths situationsplan 1875. Justitsråd Smidths »Livserindringer af 1886« i Nationalmuseet.





Hollose mølle. Ubekendt fotograf. Foto i privat eje. Billedet er øjensynligt taget fra »mølleøen« lige neden for goldslusen, så vi ser indløbet til møllehjulene under det lave, skræ tag. Der er lavet spærring med tremmer for at stoppe grene og lignende, der kunne komme drivende med vandet. Huset til højre må være selve møllebygningen med kværnene. Til venstre en fløj af beboelseshuset. jfr. Philip Smidths situationsplan.

hed, for han havde som entreprenør måttet stille en sikkerhed på 1000 rbd.

Det bør nævnes, at prammandskabet skulle vise toldbetjentene »vedbørlig hørighed og agtelse«. I modsat fald var der i toldforordningen af 1797 hele 9 paragraffer med bestemmelser om straffe for slige forseelser.

Recke's boliger

Recke havde beholdt sit arbejde som bestyrer af kanalfarten, men desuden havde han og Møller ladet bygge pramme og fragtede brænde, som de for egen regning indkøbte i

Sorø-skovene og videresolgte i Næstved og Karrebæksminde. Efter de gældende regler stod det enhver frit for at benytte kanalen mod at svare den fastsatte kanaltold.

Som før omtalt havde Recke bosat sig i Næstved, men på et senere tidspunkt købte han gården Valdemarskilde i Slagelse Sct. Peders landsogn. Fra 1817 skrev han sine breve og regnskaber herfra, men 1823 flyttede han, nok på grund af hustruens sygdom tilbage til Næstved, hvor han bosatte sig i Hellig-trefoldighedsgaden. Efter flere års tiltagende svaghed døde Reckes hustru »Jette« i april 1829.

Efter tidens skik giftede han sig igen allerede efter ½ års forløb. Det var den 28-årige Anna Catharina Møller, datter af hestemøller Mathias Møller i Næstved, som fulgte Recke og hans to drenge på 10 og 12 år til Valdemarskilde ved Slagelse.

Det må have været ubekvem for Recke at bo så langt borte fra kanalen. En tur til hest eller med hestevogn på 3 mil har taget lang tid.

Måske har det været ønsket om at finde en bopæl nærmere ved sin arbejdsplads, der gjorde Recke interesseret, da Holløse mølle i 1829 kom på auktion, efter at ejeren, kaptajn Ole Petersen og hans enke Caroline Petersen begge var døde. Det kan også være selve møllebruget, der har tiltrukket ham. I 1820 havde han fået bevilling til at anlægge en lille vandmølle på Valdemarskilde.

Det var forud bekendtgjort med plakater, trommeslag og avertissement i aviserne, at der skulle holdes 3 offentlige auktioner med 14 dages mellemrum. To gange blev møllen med jordtilligende og krohold udbudt for 25.000 rbd., men ingen Liebhavere meldte sig. Tredie gang, den 7. april, blev ejendommen udråbt for 20.000 rbd. Så kom der et bud på 15.000 rbd., og efter yderligere bud og modbud blev møllen tilslået forpagter Hans Andreas Dahl fra Bjergbygård ved Holbæk for 19.500 rbd. sølv. Recke var tæt på, idet han havde budt 19.050 rbd.

Da Dahl købte møllen, var der næppe nogen, der forestillede sig, at han på et senere tidspunkt skulle lægge næsten uoverstigelige hindringer i vejen for kanalfarten.

Broerne

Den tid var forbi, hvor man kunne slække lidt på vilkårene.

Oktober 1824 afslog Rentekammeret at nedsætte prisen for transport af 500 favne knude- og trøskebrænde, som nogle beboere i Næstved havde købt i Gunderslevholms skove og gerne ville have fragtet hjem ad kanalen. Begrundelsen var, at man fandt det vanskeligt at holde kontrol med, hvad der blev prammet af godt og af trøsket (halvråd-dent) brænde.

Blandt de forpligtelser, som staten havde påtaget sig ved overtagelsen af Næsbyholm, var vedligeholdelsen af de nærliggende broer over Susåen. Der var Næsby bro og de 3 broer over Susåen og Ringsted å ved Vrangstrup, hvor godset ejede flere bøndergårde. I vinteren 1827/28 klagede bønderne over, at broerne var stærkt medtagne. Det har formentlig været det slidlag af planker, der lå på tværs af broplankerne, der har været slidt ned. Den 19. februar 1828 kunne inspektør Richter meddele, at Rentekammeret nådigst havde tilladt, at den ældste og mindst anvendelige af prammene måtte ophugges, så de brug-

Gunderslevholm bro. Fot. 1905 i privat eje.





Broerne ved Vrangstrup. En middelalderlig vejdamning fører vejen over ådalen. Forrest i billedet bro over Susäen, i baggrunden ved huset bro over Ringsted ä. Den tredje bro lå ved Englerup melle. Fot. Otto Nielsen. Glumso.

bare materialer derfra kunne bruges til reparation af broerne i Vrangstrup. Prammen skulle føres til Bavelse, hvor bønderne kunne slå den itu og køre materialet til Vrangstrup. De skulle selv udføre arbejdet. Hvis der blev noget træ tilovers, kunne det underhånden bortselges! Prammen har sikkert været meget medtaget af tidens tand. Om man ved vintertid har fået den slæbt til Bavelse, er uvist.

Når prammene ikke blev brugt, lå de fortojet i Karrebæksminde. De skulle ligge i vandet, da bunden, som var af bøgetræ, ville »aldeles oprådne«, hvis prammene lå ubrugte på land i lang tid. I løbet af vinteren blev de ved hjælp af »gier og spil« (talje, hejseværk) trukket op på et stykke jord, som var lejet af hav-

nekommissionen for 7 rdl. årlig. Der blev de anbragt på planker og klodser for at blive repareret i bunden.

Det har været et slidsomt arbejde at få de klodsede, vanddruknede pramme øst læns og halet op. Det kostede i december 1824 99 rbd. at tage 6 pramme på land, og i forvejen var der til dette brug købt for 50 rbd. tovværk.

Et andet broarbejde havde trængt sig på, nemlig forbindelsen mellem Gunderslevholm og Skelby. I 1703 havde den daværende ejer af Gunderslevholm, brigader Chr. Rodsteen, fået kongens tilladelse til at anlægge en bro over åen på dette sted og at opkræve bropenge af de vogne, der passerede broen. Gunderslevholm var således stadig ejer

af broen, og i sommeren 1833 foretog godsejer Carl Neergaard en hovedreparation af broen. Den blev forhøjet og indrettet som buebro med et »slug« til prammernes gennemgang, og den tidligere vindebro blev gjort fast. Foran bropillerne var der anbragt 6 tørnepæle med slidplanker, som skulle forhindre prammene i at tørne imod broen og beskadige den. Disse pæle ville Neergaard ikke have noget ansvar for, og han hævdede, at der ikke kunne påhvile ham og hans efterfølgere nogen forpligtelse til at opretholde broen længere end deres egne interesser krævede det.

Men rentekammeret måtte gøre ham opmærksom på, at han aldeles ikke havde ret til at nedlægge broen, og Neergaard måtte afgive en ny erklæring, hvoraf det fremgik, at han havde fået 158 rbd. 32 skilling for at lave den bevægelige del til fast bro, og 25 rbd. for tørnepæle med overligere, samt at han havde fået de gamle materialer og vindebroen overladt.

Så længe kanalfarten krævede det, skulle sluget og buens højde beholdes i den nuværende størrelse, men kanalejeren skulle sørge for tørnepælens vedligeholdelse.

Vandhøjden i søerne

Der havde til stadighed været stridigheder om, hvor højt vandet i Tystrup og Bavelse søer måtte stå. Det kunne som før omtalt reguleres ved hjælp af portene ved Stridsmølle.

De bønder, der havde enge ned til søerne og langs åen ved Suserup, Broby, Alsted og Tyvelse, klagede, hvis vandstanden var for høj, men mølleren i Holløse forlangte rigeligt

med vand til at drive mølleværket.

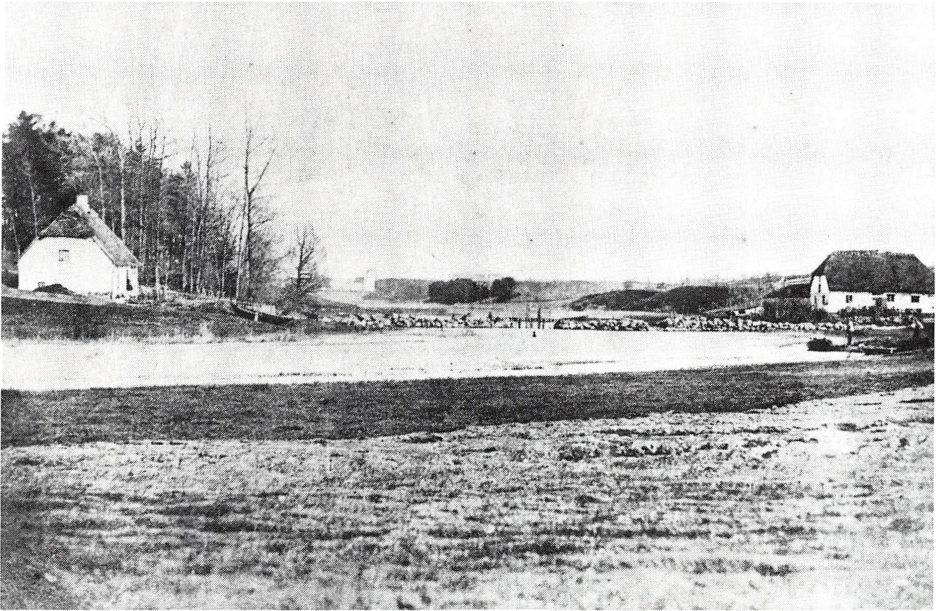
I den anledning samledes den 26. september 1831 et selskab af herrer på Bavelse gård for at træffe en overenskomst om vandhøjden i søerne.

Godsinspektør Richter var mødt som repræsentant for godserne Næsbyholm og Bavelse, Recke for kanalvæsenet og forvalter Poulsen for Sorø Akademis søndre skovdistrikt. Til stede var endvidere møller Hansen, Bavelse vejrmølle, som havde jord på den ene side af Stridsmøllegabet. Mødet blev ledet af landinspektør, translator P. N. Nyegaard, Frederikskilde, som tillige tog sig af bøndernes sag. Godsejer Carl Neergaard, der havde overtaget Gunderslevholm i 1830, var indbudt, men kom ikke. Han tiltrådte senere overenskomsten.

Det var i kanalfartens interesse, at der var en passende vandmængde til at prammene kunne sejle, og hensigten med mødet har været, dels at sikre en bekvem vandhøjde hertil, og dels at begrænse pramfolkenes mulighed for at stemme op for vandet til skade for lodsejerne eller mølleren i Holløse.

Ved Stridsmølledæmningen lå der i bunden en »vandhest«, en kraftig bjælke, som portene lukkede hen imod, og i bunden bag ved porten var der en plankebeklædning, for at vandet ikke skulle grave sig ned og skylle jorden bort.

Man bestemte, at vandstanden fra 12. maj til 12. juni måtte være 4 fod og 6 tommer over denne vandhest, og fra den 12. juni til 15. oktober kun 4 fod over vandhesten. I den øvrige tid af året måtte ejerne af dæmningen holde vandet så højt, de fandt for godt, men de måtte ikke gøre dæmningen højere.



Åen ved Stridsmølle. Til højre Gunderslevholms fiskerhus, til venstre beboelseshuset til Bavelse vandmølle. (nu nedrevet) Fotograf J. P. Hansen, Hong, o. 1891.

I de stolper, hvortil portene var hængslede, var der indsavet og indhugget mærker, så man tydeligt kunne se, hvor højt vandet stod.

Til yderligere kontrol blev der i en meget stor sten, der lå i jorden omtrent ud for Bavelse gårds port, indhugget bogstaverne W M. 14 alen målt fra denne stens yderste kant mod søen til bredden svarede til vandhøjden på 4 fod og 6 tommer, og 21 alens afstand svarede til 4 fod.

Hvis vandet i tiden 12. maj til 15. oktober steg over det fastsatte mål, skulle opsynsmanden ved Stridsmølleporten omgående trække stignordene, indtil vandet på ny var sunket. Hvis det ikke blev gjort inden 24 timer, gik der bud til forvalteren på Næsbyholm, som så skulle tage stignordene helt af og lægge dem ind i fiskerhuset ved Stridsmølle.

I det vanskelige tidsrum fra maj til oktober var der størst mulighed for, at bøndernes afgrøder kunne skades af vandet, men det var tillige kanalfartens travleste tid, hvor man kunne have behov for »at spare vand op« til brug for sejladsen.

Med de fastsatte reguleringer håbede man at have tilgodeset begge krav.

Det var dog en forudsætning, at de lodsejere, der boede mellem Stridsmølle og Næstved havde lov til at søge overenskomsten ophævet ved rettens hjælp, hvis de følte sig skadelidte.

Strid med lodsejerne

Tilsyneladende havde de fæstebønder, der havde afgivet jord til trællevejen affundet sig med den erstatning, der i 1817-18 var fastsat. Men i årene efter grev Daneskjolds død gærede uroen, og

der indløb i 1830 og de følgende år adskillige klager og besværinger fra lodsejerne langs åen.

En af de ivrigste og mest vedholdende klagere var gårdmand Jørgen Hansen i Nåby, en af Herlufsholms fæstere. Han var nok også den, der havde mest grund til klage, for det var på hans mark, stopslusen i 1812-13 var blevet anlagt, og man havde for at få rettet en krumning af åen, fraskåret hans lod et stykke fed engjord, der nu lå på den modsatte side af åen. Da Nåbyslusen ikke som de øvrige var bygget med faste sidevægge, skylledes der om vinteren jord væk fra åbrinken, ja, Jørgen Hansen hævdede endog, at der i 1824-25 skulle være »bortrevet 4 skæpper land af hans frugtbare enghave«! Desuden fandt han, at pramfolkene færdedes over et alt for stort areal, og at hestene græssede i engen eller trådte græsset ned.

Godsinspektør Richter prøvede sammen med Recke at finde frem til en retfærdig løsning, men det gjorde sagen vanskelig, at man ved beregning af erstatningen i 1818 ikke havde anført, hvor mange kvadratalen, der var afgivet henholdsvis til byggeplads for slusen, til holdeplads for pramhestene og til trækstien langs åen. Hele arealet var for Jørgen Hansens lod anført samlet til 3475

kvadratalen, takseret til 2 rbd. 12 3/4 skilling sølv årlig. Men nu mente bonden, at han skulle have mindst 10 rbd. årlig.

Richter foretog en opmåling, der mundede ud i, at Jørgen Hansen ikke engang afgav så megen jord, som han fik godtgørelse for, og da der ingen vej førte til slusen, og der følgelig ikke skete ind- og udskibninger, ville der kun være brug for en 15-16 alen bred holdeplads.

Det var således Richters opfattelse, at den bortskyllede jord var revet væk af vandet allerede forinden Jørgen Hansen havde overtaget fæstet i 1817. Der måtte altså være taget hensyn hertil, da erstatningen blev beregnet i 1818.

Præstø amtsråd og Tybjerg herreds ret kom i 1835 til samme resultat. Jørgen Hansen måtte finde sig i forholdene, som de var.

Der var nu gået 10-12 år, siden staten havde overtaget de pantsatte godser og kanalen. Pengevæsenet var stabiliseret, og staten fandt tiden inde til at forsøge på at sælge ejendommene.

I den anledning udarbejdede Richter sidst på året, den 16. november 1835, en redegørelse for de økonomiske forhold, hvoraf det fremgår at de årlige udgifter ved kanalen var:

For afgivelse af jord til trækvejen	58 rbd. 49 sk. sølv
Mølleren i Holløse skulle have anvist 8 favne brænde og gavntræ på roden fra godssets skove.	
Kanalbestyrer Recke for regnskab og tilsyn	100 rbd. sølv
Opsynsmanden v/ Herlufsholm og Næstved sluser	50 rbd. sedler
Opsynsmanden v/ Holløse sluse	20 rbd. sedler
Opsynsmanden v/ stridsmølle-dæmningen	10 rbd. sedler
Der var fastsat en bestemt kanalafgift:	
pr. favn brænde	48 sk. sølv
pr. tønde korn	4 sk. sølv
Bygningsmaterialer og varer pr. 3000 pund	48 sk. sølv

Men hele kanalanlægget var jo en privat entreprise, så det stod naturligvis ejeren frit for at bestemme vilkårene for benyttelse af kanalen.

De pramme, der på dette tidspunkt var i drift, tilhørte dels kaptajn Recke og dels havnefoged Møller i Karrebæksminde.

De to herrer, der havde været ansat ved kanalbyggeriet fra dets begyndelse, synes at have overtaget prammene og har selv købt brændet i skovene til videresalg.

Næsbyholm og Bavelse blev købt af den københavnske grosserer Christian Rønnenkamp for 400.000 rbd., men da han efter direkte henvendelse til kongen fik tilladelse til at berigtige købesummen efter de kongelige obligationers daværende kurs, reduceredes prisen til 320.000 rdb. Skødet blev først udstedt 31/5 1837.

Rønnenkamp havde lyst til landvæsenet, og fra 1837 drev han selv hovedgårdene med stor dygtighed og flid. Hoveriet blev afskaffet, og han tilbød godsets bønder arvefæste på gode vilkår.

Det hjalp dog ikke på lodsejernes utilfredshed, at kanalen fik ny ejer, snarere tværtimod. Når Jørgen Hansen fik sin klage afvist, brød uroen til gengæld løs blandt bønderne på den anden side af åen, i Ladby. Det drejede sig om trækvejens tilstand og pramhestenes færden på og uden for vejen. I første omgang blev sagen dog løst ved en overenskomst af 10/5 1839 med Rønnenkamp, hvorefter bønderne skulle istandsætte vejen, så den uden fare kunne passeres med heste. Til gengæld skulle kanalejeren levere et parti favnebrænde ved Nåby sluse: ½ favn til hver af de 8 lodsejere, mens den sidste, som havde marker

på en længere strækning langs åen, fik en hel favn. Så skulle ordningen også gælde for den pram, som godsejer Neergaard, Gunderslevholm, ejede.

Men freden varede ikke længe.

Næste forår var der fire gårdfæstere i Ladby, Niels Madsen, Rasmus Jørgensen, Peder Villumsen og Peder Henriksen, som skulle have ytret, at de ville forbyde pramfarten ved at optage hestene, når de passerede trællevejen, der gik over deres lodder, og i øvrigt forhindre, at trællevejen blev istandsat.

Inspektør Tycho Kjer, Herlufsholm, hvorunder fæsterne hørte, kaldte dem sammen og formanede dem: De var aldeles uberettigede til at lægge hindringer i vejen for kanalejeren, for så vidt det kun var trællevejen, der blev fulgt. De tre af fæsterne anførte, at det heller ikke havde været deres hensigt at stoppe pramfarten, men reglerne havde ikke været overholdt, og pramfolkenne havde tilladt sig ifleng at afvige fra trællevejen, og at føre hestene over deres englodder, hvor de lettest kunne komme, og gjort stor skade på græsningen.

Kjer skrev den 18. april 1840 til forvalter F. E. Hornemann, Næsbyholm, og foreslog ham, at de skulle tage et nyt møde med bønderne på åstedet og prøve at få sagen jævnet. Når Peder Henriksen var særlig modvillig, skyldtes det nok, at skovrider Chr. Wegge, Næsbyholm, ikke havde ville hjælpe ham med at få erstatning for den skade, der var overgået ham forrige år. Kjer tilføjede, at skovrider Wegge ved sin sidste samling med bønderne i Ladby på en imponerende måde havde ytret sig om, at kanalejeren, hvis de ikke lempede sig efter ham, ville



Christian Rønnenkamp (1785-1867) Det kgl. Biblioteks billedsamling.



Jessy Caroline Rønnenkamp, født Howden. (1796-1872). Det kgl. Biblioteks billedsamling.

lade trækvejen indhegne på 5 alen og således afskære dem fra åen, og derefter optage de af deres kreaturer, som blev antruffet på vejen!

Kjer tvivlede dog på, at man kunne nå nogen vegne på denne måde. Det ville næppe være en fordel for kanalfarten, at vejen blev indhegnet, og alle vidste i hvert fald, at man ikke fik lov til at optage bøndernes kreaturer på deres egne jorder.

Rønnenkamp har næppe sympatiseret med sin skovriders bastante måde at optræde på, men han ville på den anden side gerne have rene linier. Han efterlyste dokumenter, som kunne gøre rede for kanalejerens rettigheder.

De grøfter, der begrænsede trællevejen, havde ikke været opgravet siden vejens anlæg for 30 år siden, og da trællevejen heller ikke havde kunnet vedligeholdes ordentligt, måtte man efter lange perioder med

regn føre hestene over bøndernes enge. Rønnenkamp havde affundet sig med bønderne i Nåby og Ladby om en erstatning på nogle favne brænde på nær en mand, som man ikke kunne opnå overenskomst med. Han havde derfor været nødt til at påbegynde reparation af trællevejen, men hans folk var blevet mødt med protester, selv om både vejen og de gamle sidegrøfter tydeligt kunne ses langs åen, så man kunne undgå at gå ind på bøndernes marker.

9. marts 1841 kom der skrivelse fra amtmanden, at Peder Henriksen ikke måtte modsætte sig vejens istandsættelse.

14. oktober samme år svarede Tybjerg herredskontor, at Rønnenkamp havde ret, og at yderligere tvistigheder angående færdselen måtte afgøres ved politiretten.

Endelig kom der 11. oktober 1841 skrivelse fra rentekammeret. Også

den gik ud på, at Rønnenkamp havde eneret på trækkevejen som offentlig vej og måtte foretage alle foranstaltninger, som skønnedes nødvendige. Han havde ret til fri adgang med redskaber og materialer også over andre arealer, når det forud var anmeldt til politiøvrigheden, og der blev ydet lodsejerne en rimelig erstatning.

Da rettighederne således var fastslået, indgik Rønnenkamp i 1842 en mundtlig overenskomst om tilladelse til, når trækvejen var for blød, at lade pramhestene passere ud på de tilstødende enge mod at yde til Ladby ti gårdmænd $1\frac{1}{2}$ favn fagotbrænde og 20 hobe udhugst (ris-

brænde) årligt, samt til Jørgen Hansen i Nåby 4 hobe udhugst.

Det har nok i begyndelsen knebet for Rønnenkamp at blive anerkendt blandt egnens honoratiores. Han tituleredes hårdnakket »grosserer«, skønt han var ejer af to store godser.

I den her omtalte sag havde han som sin forgænger, grev Danne-skjold, valgt at tale sig til rette med klagerne, og det skulle senere vise sig, at han kunne være lige så godgørende og velmenende som denne. Han forbedrede ikke alene forholdene for bønderne på sine godser, men han stiftede legater for ungdommen og oprettede milde stiftelser: Christiansdals kloster ved Bavelse for 24

Christiansdals kloster, set fra skovsiden. Bag bygningen ses Værso og Sorø-Næstved landevej.



damer, Næsby stiftelse med bolig for 16 gamle mænd og kvinder, en stiftelse i Flensborg for gamle sømænd m.v.

Men Rønnenkamp var også købmand. Han var opvokset i et købmandshjem i Flensborg, var udlært i faget og havde i København oparbejdet en stor grossistvirksomhed med eget sukker- og saltraffineri. Han var vant til at tage trådene i sin egen hånd og til at tænke forretningsmæssigt.

Det var naturligt, at han, foruden at drive godserne, skovvæsenet og teglværket også ønskede selv at stå for kanaldriften.

Når skovejerne selv ville fragte brændet, var der ikke mere brug for Recke som kanalbestyrer og entreprenør. Efter mere end 25 års arbejde på bygningen af Den Danneskjoldske Kanal og dens drift, trak Recke sig tilbage til »Valdemarskilde« for at dyrke jorden og pleje sine egne interesser. I 1843 købte han den noget større gård »Sohngårds-holm« ved Ålborg.

Recke havde tidligt interesseret sig for politik og var allerede i 1834 blevet valgt til medlem af stænderforsamlingen for øerne. 1854 blev han folketingsmand, valgt først i Hjørring amt og senere i Holbæk amt. 1856 solgte han Sohngårds-holm og flyttede til Roskilde.

Johan Adolph Recke døde 74 år gammel den 9. december 1861 under et familiebesøg i Vardal i Norge.

Møller Dahl anklager

I overensstemmelse med auktionsbetingelserne skulle Rønnenkamp hvert år yde ejeren af Holløse mølle en godtgørelse på 7 favne godt bølgebrænde og 3 favne gavntræ, an-

vist på roden i Næsbyholm skov. Denne ydelse, som skulle erstatte de gener, som kanalfarten påførte mølleriet, var kommet i stand i 1821 ved en aftale mellem Danneskjold-Samsøe og den daværende møller, kaptajn Petersen.

Der er ting, der tyder på, at møller Dahl og godsejer Rønnenkamp har haft vanskeligt ved at samarbejde, dels om regulering af vandet ved Stridsmølleporten og dels om prammenes gennemgang ved Holløse.

Rønnenkamp ophørte i 1839 med den årlige brændeleverance til mølleren.

Dahl foretog et afgørende skridt, da han den 22. maj 1843 sendte kongens foged, konstitueret fogedfuldmægtig Bjørnsen til Næsbyholm for ifølge møllerens »Requisition« at nedlægge protest »i Anledning af, at Hr. Grosserer Rønnenkamp d. 22. dennes ved at lade 2de af sine Pramme passere den af ham eller Andre paa hans Vegne aabnede Kammer-sluse ved Holløse Mølle utilbørligen har spildt en Deel Vand ved at lade mere Vand løbe ud end som udfordredes til bemeldte Prammes Passage igjennem Slusen«.

Dahl krævede, at det helt skulle forbydes Rønnenkamp at lade slusen åbne, fylde eller tømme til andre tider, end mens prammene passerede. Rønnenkamp måtte kendes erstatningspligtig for det tab mølleriet led ved det skete vandspild. Dahl gik så vidt, at han udtalte sin frygt for, at Rønnenkamp kunne blive til sinds ganske vilkårlig at åbne slusen til endnu større skade for mølleriet.

Fuldmægtig Bjørnsen drog af sted til Næsbyholm på sin chef, kongelig justitsråd, borgmester, byfoged, samt by- og rådstueskriver i

Nestved kjøbstad, herredsfoged og skriver i Tybjerg herred, Daniel Tonnis Lawætz's vegne. Med sig havde han 2 vidner, som næppe var helt uhildede, nemlig gårdmand Peter Henriksen, Ladby, og godsinspektør Kjer, Herlufsholm.

Rønnenkamp var ikke til stede, men hans godsforvalter F. E. Hornemann modtog forkyndelsen af rekvisitionen på godsejerens vegne. Han påhørte oplæsningen og fik udleveret en genpart af protesten.

På sin principals vegne gjorde han indsigelse mod rekvisitionen. Mølleren burde, som han før havde gjort, ladet sin mølle male eller trukket stibordet i sin goldsluse, så der var kommet vand nok til, at de to pramme, en af etatsråd Neergaards og en af grosserer Rønnenkamps, kunne passere. Da dette var blevet nægtet, havde pramfolkene set sig nødsaget til at give 1 à 2 sluser vand ekstra, for at prammene kunne flyde til Nåby sluse. Det var Hornemanns opfattelse, at kanalejeren havde vundet hævde på pramfarten, og han måtte have lov til at åbne og lukke sluserne, så pramfarten uhindret kunne foregå. Derfor måtte møller Dahl omvendt være ansvarlig for de tab og ulemper, som dette forbud ville medføre for kanaltransporten.

Sagen blev den 31. maj 1843 fremlagt i Tybjerg herreds ret, der blev sat på rådstuen i Næstved, og den blev indledningen til adskillige års løbende retssager mellem mølleren og kanalejeren. Striden udvidedes snart til også at omfatte spørgsmålet om slusernes utæthed, kanalens oprensning og brugen af stopslusen ved Strids mølle.

Mølleren stillede med flere vidner, hvoraf den ene havde været i

møllen i 16 år.

Dette vidne forklarede blandt andet, at pramfolkene forsøgte at åbne stibordene ved Holløse, når de kom, men møller Petersen forbød dem det. For at komme ud af slusen måtte de losse en del brænde af prammen, og når prammen »var flydet« ud af slusen, tog de det udlossede brænde ind igen. Vidnet tilføjede, at kaptajn Recke, som havde inspektionen, flere gange var til stede, når de passerede slusen, og ytrede, at det ikke kunne skade, at de trak sluserne lidt, men vidnet forbød dem det efter sin principals ordre, og sluserne blev da heller ikke åbne. »Når der var malning, malede de, men når de ikke havde malning, stod møllen stille, og der blev ikke givet vand, enten der var pramme eller ikke«.

Sagen blev udsat til 6. september 1843. Dahl mødte selv, Rønnenkamp ved sin godsforvalter Hornemann.

Hornemann førte vidnerne Christian Pedersen og Christian Olsen fra Appenæs. De havde begge været pramfolk, den ene i 21, den anden i 27 år. De forklarede overensstemmende, at Recke aldrig havde forlangt, at de skulle åbne for ekstra vand i Holløse. Sluserne var nok lidt utætte, navnlig Nåby, som var »splintergal«, men der spildtes også vand i Næstved. Navnlig var Magle mølles sluser utætte. Prammene havde stået på grund ved den såkaldte Lille Næstved gade og havde så fået en sluse vand eller to fra kammerslusen.

Begge vidnerne gjorde opmærksom på, at der tidligere havde været op til 12 pramme i drift, mens der fra 1836 kun var 4 pramme til at gå gennem sluserne.

Det vægtigste vidnesbyrd fremkom ved et retsmøde den 4. oktober 1843, hvor der blev fremlagt en erklæring fra Recke, dateret Valdemarskilde den 6. juni 1843 og underkrevet: »A. RECKE. Bestyrer af den Næsbyholmske Canal i det Tidsrum fra dens Anlæg 1811 og til den blev overtaget af Grosserer Rønnekamp i Aaret 1835«. Heri gjorde han udførligt rede for ordningen omkring Holløse mølle.

Den tidligere møllejer, kaptajn Petersen, havde i 1811-12 fået en betydelig sum for at tillade, at der blev sat dæmning ved Stridsmølle, og fordi Holløse mølle var standset et par måneder under kanalgravningen.

Når sluserne var bygget på de steder, hvor åen havde størst fald, var det dels for at have en passende vandstand i kanalen, og dels for at

sikre, at møllerne ikke led større vandtab end nødvendigt. Slusen ved Holløse var absolut nødvendig.

Sluserne havde både i Danne-skjold-Samsøes og i det offentliges tid været holdt ved lige, så mindst muligt vand blev spildt, og kanalbestyreren havde aldrig tilladt sig at åbne for portene uden alene, mens prammene passerede. Kun i enkelte tilfælde havde man fået møllerens tilladelse til at give et par sluser vand, for at prammene kunne flyde nedenfor møllen (Holløse).

Mølleren fik årlig udvist 10-12 favne brænde fra Næsbyholms skove. Dette havde kanalejeren, grev Danne-skjold-Samsøe ved skrivelse af 26/4 1821, tilkendt den daværende ejer, kaptajn Petersen, som erstatning for vandtab, samt for den ubetydelige trællevej over møllens jorder.

Undertiden er der rigeligt med vand neden for Holløse mølle. Fot. J. I. P.



Den drejeport med stibord, som blev anlagt ved Stridsmølle, var nødvendig for at holde Bavelse sø i en passende højde, så at hverken kanalen eller Holløse mølle kom til at mangle vand i slutningen af sommeren. Recke betonedede, at det var i fælles interesse, at møllen fik rigeligt vand, da kanalen ikke kunne befares neden for møllen, uden at der blev malet betydeligt. Recke havde altid lukket vand ned fra søen, når mølleren forlangte det.

Portene ved Nåby havde været helt åbnede og surrede til hammeren om efteråret, når pramfarten standsede.

Den bue af Holløse mølles store træbro, hvorigennem prammene passerede, havde altid været vedligeholdt af kanalejeren, uden at han havde modtaget nogle af de bropenge, som tilkom møllejeren fra det omliggende distrikt i Tybjerg herred.

Recke bemærkede, at kanalen under hans bestyrelse havde været holdt nogenlunde fri for grøde, som årligt blev afslået fra små pramme. Desuden blev der årlig opmudret betydeligt, især fra Holløse huse til Nåby.

Thi kendes for ret

Trods Reckes klare redegørelse for, hvorledes der i Danneskjold-Samsøes tid var blevet fastsat en årlig erstatning til ejeren af Holløse mølle for vandtabet på grund af kanalfarten, fastholdt Rønnekamp sin protest mod, at det skulle påhvile ham at levere en sådan ydelse. Han hævdede på sin side, at den samlede sum, der var udbetalt til møller Ole Petersen under kanalgravningen måtte være erstatning, såvel for den

gene anlægsarbejdet havde forvoldt mølleriet som for vandtabet ved kanalens brug.

Møller Dahl søgte fortsat at opnå retten til den en gang godkendte og gennem mere end »hævds tid« udbetalte godtgørelse. Han anlagde gentagne gange sag mod Rønnekamp og fik i 1846 og 1849 herredsrettens dom for, at han havde krav på den omtalte brændeudvisning.

Dommen i 1849 indankede de to parter for »Den kongelige Lands Overret samt Hof og Stadsret«.

Dahl krævede Rønnekamp dømt til:

1. at levere for årene 1839-47, 56 favne godt bølgebrænde og 24 favne gavntræ på roden, samt fremtidig 7 favne bølgebrænde og 3 favne gavntræ årligt,
2. at oprense den Næsbyholmske kanal på strækningen mellem Holløse kammer-sluse og Nåby stopsluse og at istandsætte begge disse sluser og holde dem og kanalstrækningen i forsvarlig stand,
3. at undgå at spilde møllens vand ved at tage efterskyl, når vandstanden på grund af kanal-anlæggets mangelfulde vedligeholdelse var for lavt til at prammene kunne sejle,
4. at erstatte en fortjeneste på 2½ skæppe rug og 2½ skp. byg daglig, som mølleriet gik glip af, indtil kammer-slusen blev sat i forsvarlig stand,
5. at holde Nåby sluse oplukket om vinteren,
6. at betale alle af sagen flydende omkostninger skadesløs eller med noget tilstrækkeligt.

Rønnekamp procederede til frifindelse i sagen i det hele, mens Dahl påstod herredstingets dom forandret, så alle hans krav blev taget til følge.

Den høje ret bemærkede i dommens præmisser, der fylder 19 foliosider, bl.a., at Holløse mølle fra Arilds tid havde eksisteret som vandmølle og fået sit vand gennem Susåen. Før den Næsbyholmske kanal blev anlagt, havde Holløse mølle rådighed over alt det vand, som fra Bavelse sø førtes forbi møllen. Denne rettlighed hjemledes i et skøde fra Kong Frederik den Tredie af 24.

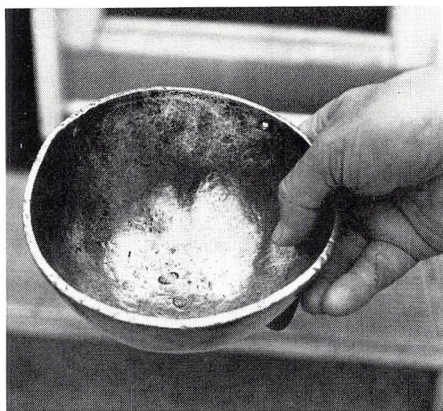
juli 1667, hvorefter møllen blev overdraget »med mølledam og dams bund udi højeste flodemål, som der nu tilligger og af alders tid dertil ligget haver«.

Da grev Danneskjold i 1809 fik tilladelse til at lade kanalen udgrave, blev bestemmelsen i forordning af 31. juli 1801 om afståelse til offentligt brug gjort gældende, hvorefter ejeren tilkom en rimelig og fuldkommen erstatning.

Rønnenkamp havde henholdt sig til, at plakaten af 1809 og forordningen af 1801 kun omtalte erstatning for grundens og ejendommens afståelse, og kunne ikke erkende, at der skulle være opstået forpligtelse for ham til yderligere at betale vederlag for vandtab m.v.

Men retten afgjorde, at hvis der var sket en indskrænkning i vandmængden ved kanal anlægget, måtte bestemmelsen i plakat af 1809 og forordning af 1801 eller i al fald sammes analogi (lighed med) nødvendigvis medføre forpligtelse for kanalejeren til at erstatte mølleren et sådant tab. Spild af vand ved kanalfart eller ved utætte sluser måtte erstattes også som følge af de almindelige regler om skadeserstatning.

Retten lagde især vægt på kaptajn Reckes vidnesbyrd, hvorefter det omtalte brændekvantum i en række af år var leveret mølleren af de skiftende ejere af Rønnenkamps gods og i en periode af ham selv, samt at der i auktionsbetingelserne i 1835 var anført, at overdragelsen af kanalen fandt sted i overensstemmelse med reglerne i plakat af 20. december 1809 og de frivillige overenskomster, der var truffet om grundens afståelse.



Mølleren's toldekop. Mølleren fik sin betaling ved at »tolde« af det korn, der blev afleveret til maling, han måtte tage et mål af hver skæppe. Det var et bevis på hans ærlighed, at han beholdt tommelfingeren i målet! Privat eje. Foto Finn Brasen 1986.

Møller Dahl havde til styrkelse af sin klage ladet afholde en syns- og skønsforretning over slusernes tilstand. Synsmændene havde anslået, at der ved slusernes utæthed og anvendelse af efterskyl, tabtes vand, der svarede til $\frac{1}{3}$ kværns drift, eller en indtægt på 5 skæpper sæd, halv rug, halv byg. De skønnede endvidere, at det om vinteren i stærkt tøløb ville være til gavn for møllen, om portene ved Nåby stopsluse var åbenede, idet der ellers samlede sig så stor en vandmasse mellem denne sluse og kammerslusen, at det der ved fremkomne »bagvand« hindrede møllens gang.

Dommen, der blev afsagt den 13. januar 1851, fastslog, at godsejer Rønnenkamp skulle levere møller Dahl det for årene 1839-47 tilbageholdte kvantum træ, 56 favne bøgebrænde og 24 favne gavntre, og fremtidig fra den 1. januar 1848 levere ham 7 favne bøgebrænde og 3 favne gavntre årlig.

Dernæst skulle Rønnenkamp inden udgangen af august måned

1851 oprense kanalen mellem kammerlusen og Nåby stopsluse og istandsætte disse to sluser, så de kunne sikre Holløse mølle mod mere vandtab ved kanalens brug end nødvendigt. Hvis ikke dette arbejde var færdigt inden for den fastsatte frist, skulle Rønnenkamp betale en daglig bøde på 5 rdl. til Præstø amts fattigkasse.

Indtil Nåby stopsluse var sat i forsvarlig stand, og kanalstrækningen mellem den og Holløse sluse var grundigt oprenset, blev det forbudt kanalejeren at tage efterskyl ved prammenes passage.

Derimod skønnede retten, at møller Dahl ikke havde godtgjort, at mølleriet, på grund af kammerlusens mangelfulde vedligeholdelse, havde lidt et sådant indtægtstab, som synsmændene havde anslået.

Mølleren havde heller ikke bevist rigtigheden af, at vandet i kanalen, når Nåby sluse blev holdt lukket, skulle kunne hindre møllens gang.

Rønnenkamp blev derfor frifundet for disse klager.

Processens omkostninger ophævedes for begge instanser. (Begge parter skulle betale).

Forlig

De to stridende parter synes efterhånden at være blevet trætte af de mange kostbare processer. Efter at en højesteretsdom af 19. januar 1852 havde forbeholdt begge parter ret til ved dom at få fastsat, til hvilken højde Næsbyholms ejer måtte opstemme vandet i Bavelse sø, endes parterne om at søge yderligere strid undgået.

Resultatet af den opnåede enighed blev nedfældet i en overenskomst af 3. juni 1852, hvori parter-

ne underskrev på, at de ville støtte hinanden i stedet for at krige.

Godsejer Rønnenkamp forpligtede sig til ved benyttelsen af Stridsmølle-slusen så meget som muligt at rette sig efter Holløse mølles tarv og navnlig ikke pludseligt eller ganske at standse vandløbet gennem slusen.

På den anden side erklærede møller Dahl sig villig til, dels at frafalde enhver rådighed over Stridsmølle-slusen, og dels, når Rønnenkamps pramme passerede forbi møllen, at vise al mulig imødekommenhed for at lette prammenes gang og at bidrage til, at de ikke af mangel på vand blev standset i deres fart. Navnlig skulle møllen, forsåvidt uoverstigelige hindringer ikke måtte være i vejen der for, blive holdt i gang på den tid, prammene passerede, for at den fornødne vandmasse kunne blive afgivet til den nedenfor liggende kanalstrækning.

Dahl frafaldt kravet om, at Nåby stopsluse skulle istandsættes, da dette arbejde på grund af den bløde jordbund ville være forbundet med betydelige vanskeligheder. Til gengæld forpligtede Rønnenkamp sig til ikke at tage efterskyl ved Holløse kammerluse eller at spilde mere vand, end det var fornødent til prammenes gennemgang. Endvidere lovede han at holde kammerlusen og kanalstrækningen nedenfor i forsvarlig stand og lade portene ved Nåby stopsluse tage op eller stå helt åbne om vinteren.

Den brændeudvisning, som Dahl var blevet tilkendt fra Næsbyholms skove, forandredes til en betaling i penge på 70 rdl årlig, som skulle betales hvert års 1. november.

Kun på et punkt var underskrifterne ikke enige. Rønnenkamp

fandt, at det måtte være en selvfølge, at brændeudvisningen (beta-lingen) skulle bortfalde, hvis kanal-farten senere skulle ophøre. Da møl-leren ikke ville afgive nogen udtalelse derom, måtte Rønnenkamp tage forbehold og erklære, at ændringen fra brændeudvisning til pengeveder-lag ingen indflydelse måtte få, hvis dette spørgsmål skulle blive rejst ved kanalens mulige nedlæggelse.

Dahl sikrede sig og lod både over-rettens dom og indholdet af over-cnskomsten indføre i Tybjerg her-reds tingbøger »af hensyn til de Næsbyholms ejer påhvilende for-pligtelser til ejeren af Holløse møl-le«.

Sagen blev tinglæst inden Ty-bjerg herreds ret den 30. juni 1852.

Sejladsen går videre

Trods de langvarige stridigheder mellem mølleren og kanalejeren gik pramfarten sin gang.

Der blev udarbejdet et nyt »Reg-lement for pramfarten«, som trådte i kraft den 4. august 1851. Det havde ikke så strenge bestemmelser, som reglerne fra statens tid, og bøderne var ikke så høje, men der skulle dog føres to bøger over alt det gods, der op- eller nedførtes af kanalen.

Desuden bestemtes det, at der med hver pram skulle følge en med løbenummer forsynet seddel, hvor-på godsforvalteren eller skovrideren havde givet oplysning om lasten. Pramføreren måtte ikke forlade ind-ladestedet, før han havde fået denne seddel. Mulkten var 1 rbd for hver pram.

Seddelen skulle afleveres i Karre-bæksminde til kanalbestyrer Poul-sen, i Næstved til slusevagten.

Selv om der intet gods var med tilbage, skulle der medfølge en sed-del med forløbende nummer.

Uden højeste nødvendighed måt-te intet losses uden for de anførte steder.

Og der måtte selvfølgelig under ingen omstændigheder medtages gods for egen regning!

Også på andre områder blev tin-gene sat i system.

På øen mellem de to løb ved Hol-løse mølle var der i 1848 bygget et hus i stedet for det arbejdsskur, som slusevagten hidtil havde måttet nøjes med. Her havde tilsynsmand Søren Nielsen fri bolig og rådighed over 1 td. land jord, der var lagt til huset. Desuden fik han 4 læs bræn-de om året, samt de materialer han skulle bruge til husets vedligehol-delse.

Ved Nåby fik tilsynsmand Niels Petersen, der boede i et nærliggende hus, 16 rdl årlig for at holde opsyn med slusen.

Til opsynsmanden ved Næstved og Herlufsholm sluser var der i 1850 bygget et hus ved kammerslusen. Her havde Jens Petersen fri bolig samt 1 favn brænde og 3 rdl årlig til husets vedligeholdelse. Dette hus var bygget på et stykke jord, der var lejet af Herlufsholm Stiftelse for 4 rdl årlig. Stiftelsen kunne kræve hu-set nedbrudt med 3 måneders var-sel!

Ved ladepladsen på den lille odde, Hammeren, tæt ved Bavelse gård blev indsidder Søren Olsen af Engelstofte 1851 ansat som opsyns-mand. Den 16. april s. å. under-skrev han og Rønnenkamp en kon-trakt, hvoraf opsynsmandens man-ge pligter fremgik.

Han skulle føre tilsyn med og stå til ansvar for det opsatte brænde og

alle materialer, der befandt sig på pladsen, og såvel om dagen som om natten påse, at intet bortkom på ulovlig måde. Han skulle vogte ledet ind til Hammer ladeplads og påse, at det holdtes lukket.

Foruden at føre tilsyn var han forpligtet til efter skovriderens anvisning at opstable 312 favne brænde enten på ladepladsen eller andetsteds på godserne eller i skovene. Desuden skulle han slå 30 favne kløvet brænde om året.

Der måtte ikke ligge noget ustabet brænde på pladsen, og hvis ikke opsynsmanden til den tid, skovrideren havde fastsat, kunne besørge opstillingen, måtte han selv for egen regning skaffe sig den medhjælp, han behøvede.

Som løn fik opsynsmanden

- a) 20 rdl. årlig, der blev udbetalt med 10 rdl. hvert års 1. maj og 1. november.

Set med vore øjne var det meget små lønninger, der blev betalt disse ansatte ved kanaltransporten, men man må ikke undervurdere det gode, det var at få stillet egen bolig til rådighed, måske oven i købet med lidt jord til have eller græsning. Det var i hvert fald en stor fordel for Søren Olsen, der hidtil sammen med sin kone og to børn havde måttet nøjes med en stue i sine svigerforældres lille hus i Engelstofte.

Desuden må man regne med, at tilsynsmændene har haft mulighed for at supplere deres indtægter, dels ved anden beskæftigelse uden for sæsonen, og dels ved at påtage sig oprensning, jordarbejde eller anden vedligeholdelse ved kanalen eller sluserne.

I regnskabet for 1856 kan man for eksempel finde en række udgiftsposter vedrørende sådanne arbejder, til dels udført efter akkord:

Der var arbejdet ved Næstved kammerlusse for	26 rdl.	4 mk.
Stridsmølle, Nåby og Klosterslusen (Herlufsholm)	21	- 5 -
Rensning af kanal for grøde, muddearbejde	36	-
Nyt bolværk ved Nåby sluse	200	-
Slusevægteren for jordarbejde, håndlangerarbejde, for at nedlægge faskiner, for tjæring samt for at holde opsyn med materialerne i 77 dage	51	- 4 -
Kalfartring (tætning) ved Holløse sluse	59	- 4 -
Kalfartring ved Næstved	5	- 5 -

- b) Fribolig i huset på ladepladsen. Han skulle selv vedligeholde huset og aflevere det i samme stand, som han havde fået det overladt.

Den indgåede kontrakt kunne af hver af parterne opsiges med ¼ års varsel til en 1. maj eller 1. november, og det var en selvfølge, at opsynsmandens ret til at bebo huset ophørte samtidig med hans tjeneste.

Selv om kanalens storhedstid var omme, blev der dog fra april til december 1856 transporteret og opstablet 1713 ½ favne brænde i Karrebæksminde og 111 ½ favne i Næstved. Der blev udskibet 1707 ½ favne og »Leverandeuren«, lods Lars Sørensen, fik 8 sk. pr. favn eller 142 rdl. 12 skilling for sin medvirken.

Man synes at spore en vis optimisme i dette regnskab. Sluserne

blev istandsat, og der blev sat penge i syning af 3 nye pramsejl og reparation af 2 gamle sejl. Rebslageren fik 83 rdl for linegods, det fine tovværk, der benyttedes om bord, og prammene blev sat i stand for 394 rdl.

Men selv om udgifterne blev opgjort til 2262 rdl. 4 mk. 10 sk., blev der dog plads til et overskud på 702 rdl.

Jørgen Hansens enke skriver til Rønnenkamp

De 4 bunker risbrænde, som Jørgen Hansen havde fået ekstra, har nok stillet ham nogenlunde tilfreds, men han og familien fandt dog stadig anledning til klager. Besværingerne fortsatte, også efter at Jørgen Hansen i 1853 var død, 68 år gammel. Hans enke, Maren Andersdatter, der var 25 år yngre end manden, drev fæstegården videre ved hjælp af sine to voksne sønner, en 16-årig datter og tre tjenestefolk.

Året 1857 var meget tørt. Med

undtagelse af nogle tordenbyger, faldt der ikke synderlig regn hele året. Dette tørre vejr lagde slemme hindringer i vejen for brændetransporten, prammene gik på grund ved Nåby-slusen og kunne ikke komme videre, og det fik Jørgen Hansens enke til at skrive til Rønnenkamp og besvære sig.

Maren Andersdatter har dog næppe selv fæstnet brevet til papiret - blandt arkivalierne er der en kvittering, som hun har undertegnet »med ført pen« - men det er sikkert hendes tanker og følelser, der kommer til udtryk. Det er et mesterligt brev, der spiller på mange strenge. Det kan måske være den 16-årige Karen Sofie, som havde gået i skole hos den meget duelige lærer Hansen, Kagstrup, der har været pennenfører for moderen.

Brevet er morsomt og indholdsrigt, og bortset fra en overdreven og tilfældig brug af store »begyndelsesbogstaver«, er ortografien ikke dårlig. Det bør indgå i historien!

Dig udtales »di«.

»S. T. Hr. Etatsraad Rønnkam paa Næsbyholm.

Den Eng som tilhører Jørgen Hansens Enke i Naaby hvorpaa Naaby Slusen staar. Jeg lider en betydelig skade efter Godtgørelsen jeg faaer for den er forMindsket meget siden Grevdaneskjol afGik, der fik vi 4 å 5 Favnebrænde paa Rod, det var vi Godt Fornøjet med og han sagde Altid at der var ingen og skulle lide Tab For hans skyld, og for aaret 1857 er der gjort endDa mere skade for Prammene haver ligget saameget Hved Slusen for Dig (for de) har ikke kunnet komme længere og Dig (de) skulle Dog have Hestene et sted. Skaden der er gjort, er der gjort Overslag Paa Baade hvad Hestene og Matrijallerne hved Slusen haver Beskadiget paa min Eng til To Læs Høe og efter Høprisen i Aar saa er det 20 rdl. Tab, det synes jeg er formeget. Jeg har ikke skrevet Etasraad Rønnkam til for at Dig (De) skulle blive Fornærmet.

Jeg indscr jo selv at Hestene ikke kan staae der uden at faa noget og Deres Matrijaller maae jo ogsaa have Plas, men jeg haaber at Etasraad Rønnkam hvilde give mig Godtgørelse som jeg kunne være tjent med. Der er ingen som lider nær saameget Skade som jeg har lidt på helle Trælstien, men jeg haver baaret det med Taalmodighed, men jeg haaber Naar Etasraad Rønnkam faaer det at hvide at Dig (De) Nægter ikke at Erstatte mig det Tab for jeg er ikke meget for at Ligge i Splid med Noget. Jeg haver været her i 32 Aar og i den Tid haver jeg ladet mig Nøje med hvad Herren haver Gjivet mig men jeg Seer at Skaden er større derfor Haaber jeg at faae Paalagt paa Godtgørelsen.

Gmd. Jørgen Hansens Enke i Naaby,
den 28de Agust 1857.

Danneskjold må have efterladt sig et godt eftermæle, når han mere end 20 år efter sin død kunne fremhæves som eksempel på retfærdighed og uegennytte.

Det ser ud, som Maren Andersdatters varme henstilling har virket, for et senere år har hun fået udbetalt 11 rbd. 24 sk.

Rønnenkamp giver op

Selv om man søgte at holde kanalværkerne i orden og sætte transporten i system, var det dog åbenbart, at pramfarten havde mistet en stor del af sin betydning. Dertil bidrog, at vejnettet var blevet udvidet og forbedret, de større veje mellem købstæderne var blevet indgrøftet og istandsat med grus og skærver, og transportvognene kunne bygges større og rummeligere. Men størst betydning fik det dog, at banestrækningen fra Roskilde til Korsør blev åbnet i 1856. Det blev derved lettere at sende brændet fra Akademiets skove med tog fra Sorø landstation end at samle det ved Susåen og lade det transportere med pramme og med skibe den lange vej syd om Sjælland. Også fra Næsbyholm-skovene var det bekvemt at køre til Sorø med brændevognene.

Det hørte til sjældenhederne, at der transporteredes andre varer end brænde og korn. I februar 1852 skulle inspektør Kjer, Herlufsholm, have prammet omkring 250.000 røde mursten fra Karrebæksminde op til Herlufsholm. Det har været en usædvanlig opgave, for Næstved Toldkammer måtte meddele, at taksten måske kunne oplyses af kaptajn Recke, som nu boede i nærheden af Ålborg. Men kanalbestyrer Paulsen, Næstved, kunne meddele, at

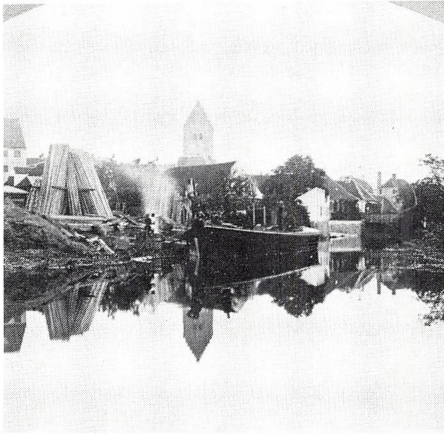
stenene, der skulle komme fra Helsingør, var af samme størrelse som dem fra Næsbyholms teglværk. Men prammene kunne kun gå op med halv last, så man måtte ikke gøre regning på at fragte mere end 3-4000 ad gangen. Så snart vejret gjorde det muligt at sejle på kanalen, kunne stenene transporteres for 2 rdl. pr. 1000 stk.

Rønnenkamp var ikke længere ene om at have pramme på kanalen. På forskellig måde blev hans eneret usikker, navnlig i området ved Næstved.

I en sag mellem Rønnenkamp og købmand C. M. Wittusen, Næstved, faldt der dom i Højesteret den 20. februar 1862. Den statuerede, at Rønnenkamp ikke måtte opkræve kanalafgift af pramfarten på strækningen mellem kammerlusen ved Magle mølle og det sted, hvor Næstved havnekommission havde begyndt sine opmudringsarbejder. Det kan nok undre, at netop dette stykke skulle undruges kanalejerens myndighed, da det havde været et af de strøg, hvor anlægsarbejdet i sin tid havde voldt størst besvær. Men det skyldtes, dels at købmanden havde sine pakhuse tæt ved åen på denne strækning, og dels at Næstved kommune i årene 1857-60 havde foretaget opmudring af havnen og åen ud til fjorden og anlagt træksti ud til Appenæs.

Det er forståeligt, at Rønnenkamp, der var blevet 76 år og havde et svagt helbred, mistede lysten til at drive kanalfart.

Den 23. september 1862 forespurgte han indenrigsministeriet, om staten ønskede at overtage Den Næsbyholmske Kanal, som han agtede at abandonnere (skille sig af med) med udgangen af 1864.



Havnen i Næstved med en overdækket pram ved tommerlageret. I baggrunden Storebro. Herlufsholms geografiske samling.

Ministeriet var ikke til sinds at drive kanalfart, men lod den 23/12 1862 spørgsmålet gå videre til Præstø amt. Mente amtet, at anlægget havde så stor betydning for det offentlige eller for Næstved by og Herlufsholm, at man ville overtage det? Ministeriet havde intet imod, at kanalen blev nedlagt.

Men det var der til gengæld mange andre, der ville sætte sig imod, og der begyndte nu en årelang strid om vilkårene for kanalens nedlæggelse.

Amtmand P. F. C. Brun svarede den 6. maj 1863 ministeriet, at han ikke mente, at kanalen ville kunne få vigtighed som vandvej. De to amter, Præstø amt og Sorø amt, som lå på hver sin side af åen, ville næppe være interesserede i at overtage kanalen for at blive herrer over Susåen, selv om man så kunne regulere vandhøjden. Man ville kunne få et frit fald på 20 fod fra Tystrup sø til fjorden og skaffe bedre afløb. Men møllerne ved Holløse og Næstved ville forhindre enhver vandsænkning, og det eneste, man ville opnå, var, at vedligeholdelsespligten, der

nu antagelig påhvilede ejeren af kanalen, ville gå over på amterne, uden at man fik nogen fordel.

Det var amtmandens opfattelse, at Rønnenkamp havde ret til at opgive kanalen, hvad hans rettigheder angik, men han kunne ikke ensidig frasige sig de forpligtelser, som havde været forbundet med denne ejendom, navnlig vedligeholdelsen af vandløbet.

Amtmanden reserverede Præstø amts beboere overfor kanalejeren og anførte yderligere, at de private lods-ejere og møllere måtte gøre deres ret gældende, når de måtte føle sig krænkede ved det af Rønnenkamp påtænkte skridt.

Også Næstved by og Herlufsholm stiftelse slog kors for sig og måtte sikre sig mod al den skade, der kunne opstå ved, at Rønnenkamp opgav ejendomsretten til kanalen.

Ministeriet udnævnte ved skrivelse af 14. november 1863 en landvæsenskommission, der fik justitsråd, birkedommer Peter Munthe Brun, Vester Egede, til formand og desuden bestod af landvæsenskommissær J. Jacobsen, Falkenstein, og prokurator P. A. Ringberg, Præstø, som medlemmer. Til at vurdere forholdene nøjere, blev der nedsat en undersøgelseskommission, der fik godsejer C. Castenschiold, Borreby, til formand, og købmand, borgerrepræsentant Theodor Nielsen, Næstved, til sekretær. De øvrige medlemmer var hofjægermester P. F. Post, Broksø, sognefoged, amtsrådsmedlem Chr. Christensen, Tybjerg, og etatsråd P. Neergaard, Førslev. Møderne i dette udvalg blev overværet af amtmand F. Brun, Præstø amt, og Rønnenkamps godsforvalter, kancelliråd H. P. Rasmussen, Næsbyholm.

Tre af kommissionens medlemmer mente ikke, at det ville være i offentlighedens interesse at tvinge kanalejeren til at holde pramfarten åben, men Chr. Christensen og Th. Nielsen tog forbehold, idet de antog, at når åen ikke mere blev oprenset af kanalfarten, ville vandmængden formindskes så meget, at pramfarten fra kammerlusen ved Næstved til havnepladsen blev vanskeliggjort. Hvis det var tilfældet, var der aldeles ingen grund til, »at kanalejeren skulle kunne befri sig for en ejendom, der havde vendt sig til en byrde!«

Rønnenkamp havde mange modstandere i denne sag. Næst efter at protestere mod, at han kunne frigøre sig for kanalen, kom de implicerede parter, lodsejere, møllere og myndigheder med hver deres krav. De forlangte, at han fortsat skulle vedligeholde åløbet og de vejbroer, der førte over åen, betale de sædvanlige afgifter for trællevejen og erstatning til mølleren i Holløse for vandtab. Sognepræsten i Lille Næstved mente stadig at have krav på levering af brænde, og lodsejerne langs åen krævede, at kanalejeren skulle opgrave hele kanalstrækningen og sørge for den fremtidige oprensning. Jørgen Hansens søn forlangte yderligere at få anlagt en bro over til sin lille engpart på den anden side åen.

Møller Dahl var død i 1855, og enken, Johanne Agathe, f. Smidth, havde afstået møllen til en af sine yngre slægtninge, Rudolph Høyer, som hidtil havde bestyret landbruget ved Rønnede kro for sin moder. Han var godt inde i forholdene og kunne fortsætte og fastholde Dahls krav til kanalejeren.

Det var nok klogt, at Rønnenkamp så sig om efter sagkyndig bistand og henvendte sig til den ansete højesteretsadvokat C. C. V. Liebe. Godsforvalter Rasmussen anførte i sit brev til Liebe af 15/1 1864, at alle autoriteter syntes at være enige om, at deres hverv var »at varetage det offentliges tarv og at optræde som kanalejerens modpart. De var enige om, at alle byrder fremdeles skulle påhvile ham, uagtet han netop opgav at være kanalejer.«

Den 11/1 1866 sendte Liebe et ti sider langt indlæg til »Præstø amts landvæsenskommission«, hvori han imødegik de rejste indsigelser og fordringer. På en række punkter vendte han op og ned på den lokale opfattelse af sagen:

Brugerne af Jørgen Hansens gård i Nåby havde aldrig haft ret til at passere over slusen eller benytte dens planker som gangbræt, og sønnens krav om at få bygget en bro var fuldkommen ubeføjet.

Kanalejeren var villig til at bygge dæmninger i stedet for sluserne. Men det var fuldstændig ubegrundet, når mølleren i Holløse mølle havde rejst påstand om, at disse dæmninger fremtidigt skulle vedligeholdes af Næsbyholms ejere. Når forholdene var ført tilbage, som de var, før kanalen blev anlagt, måtte det være grundejerners sag at vedligeholde de dæmninger, der var bragt til værn for deres ejendom.

Kanalejeren havde hidtil vedligeholdt det brofag ved Holløse mølle, som var indrettet til prammenes gennemgang. Men når dette fag blev ombygget som de øvrige og sat i forsvarlig stand, var der ikke nogen som helst grund til, at kanalejeren skulle deltage i vedligeholdelsen af denne eller andre broer over åen.

Kanalejeren burde fritages for at deltage i den første oprensning og den fremtidige vedligeholdelse af åløbet. Der havde aldrig påhvilet ham nogen særlig forpligtelse til at oprense åen. Noget ganske andet var, at han for pramfartens skyld havde foretaget oprensninger og afgravninger, men det havde kun i ringe omfang været nødvendigt, idet netop prammenes sejlads hindrede tilflydning af kanalen. Det måtte bero på en misforståelse, når møller Høyer troede, at overretsdømmen af 13. januar 1851 statuerede at oprensningen påhvilede kanalejeren. Ved dommen var det kun fastslået, at kanalejeren *så længe han ville benytte kanalen til pramfart*, skulle holde den i en sådan stand, at Holløse mølle ikke led større vandtab end nødvendigt under prammenes passage ved brug af det såkaldte »efter-skyl«.

For så vidt angik trællestien langs åens ene side, påpegede Liebe, at kanalejeren aldrig havde haft nogen *ejendomsret* over den omhandlede strimmel jord, men kun en ret til mod en årlig afgift at benytte den til træksti ved pramfarten. Var den eksproprieret på en sådan måde, at den blev ejendom og for bestandig blev udskilt fra de pågældende jorder, var det dog højst forunderligt, at vederlaget ikke en gang for alle blev udbetalt vedkommende ejere, men blev fastsat til en årlig afgift. Denne afgift måtte selvfølgelig bortfalde, når brugen ophørte, og vedkommende grundejere igen fik den fulde uindskrænkede rådighed over arealet tilbage.

Med hensyn til brændedeputatet til ejeren af Holløse mølle henviste Liebe igen til dommen af 1851. Dommen fastsatte brændeydelsen

som en årlig godtgørelse for det vandtab, mølleren led ved prammenes gennemgang af Holløse sluse.

Denne forpligtelse måtte ophøre, når kanalen blev nedlagt, og mølleren ikke længere led noget som helst vandtab.

Der er ingen tvivl om, at Liebes udtalelse fik indflydelse på kommissionens overvejelser. Men der gik dog næsten to år, før den første kendelse blev afsagt. Den er dateret Gisselfeld Birks kontor i Vester Egede, den 3. december 1867.

Formanden, den ansete og dygtige birkedommer, justitsråd Brun havde dog ikke kunnet opnå enighed i kommissionen, og resultatet blev en højst ejendommelig kendelse i to afsnit. Den første, som kun er underskrevet af medlemmerne Jacobsen og Ringberg, gik ud på, at der skulle fastsættes flodemål for møllerne ved Holløse og Næstved, og at der skulle bygges forsvarlige dæmninger i stedet for kammerslusserne. De skulle være 12 alen brede i bunden og 8 alen for oven og være beklædt på begge sider med en stendossering eller med bolværk af svært tømmer og planker.

Brofaget ved Holløse skulle ombygges som den øvrige del af broen.

Kanalejeren skulle inden 1. august 1868 opgrave og oprense hele kanalstrækningen, hvorefter den fremtidig skulle vedligeholdes af lodsejerne.

Jørgen Hansens enke skulle have ret til selv at anlægge en bro over åen.

De vanskeligste spørgsmål ønskede de to kommissionsmedlemmer at henvise til domstolens afgørelse. Det drejede sig om: erstatning til Jørgen Hansens enke for trællestien, ydelsen af 4 favne brænde til

præsten i Lille Næstved og af 10 favne til mølleren i Holløse, samt endelig om brugen af Stridsmølle-slusen og om retten til øen ved Holløse mølle.

I andet afsnit fremsatte formanden, justitsråd Brun, *sine* forbehold. Han mente, at ethvert spørgsmål i sagen måtte kunne forelægges domstolene til afgørelse, og at en fastsættelse af flodemål ved møllerne lå uden for kommissionens beføjelser.

Han skønnede desuden, at man måtte kunne lade kammersluserne stå uden skade for vandløbet, så længe ejeren vedligeholdt dem.

Det var ikke påvist, at åløbet var ringere oprenset end tidligere, og det var Bruns opfattelse, at også den første oprensning og udgravning skulle foretages af grundejerne og ikke af kanalens ejer.

Da denne kendelse blev afsagt, var det ikke længere Rønnenkamp, der var part i sagen. Den 27. januar 1867 var Rønnenkamp død på Næsbyholm efter flere års tiltagende svaghed, og det var hans enke, Jessy Caroline, f. Howden, der drev godserne videre.

På Rønnenkamps 80 års-dag i 1865 havde godsernes beboere bragt ham en takkeadresse for hans medmenneskelige virksomhed, og efter hans død blev der i Næsbyholms have rejst en mindestøtte med »den gamle kammerherre«s bronzebuste udført af kunstneren Edvard Bentzen.

En mod alle!

Det er klart, at den kendelse landvæsenskommissionen havde afsagt, var så splittet og ubestemt, at den ikke kunne godtages af de forskellige parter.

Det blev Næsbyholms nye godsforvalter, landvæsenskommissær P. Chr. Thaarup, som den 18. januar 1868 på kammerherreinde Rønnenkamps vegne anmodede om, at sagen måtte blive underkastet fornyet prøvelse, og allerede den 29. samme måned anordnede indenrigsministeriet nedsat en overlandvæsenskommission.

Den fik følgende medlemmer:

Amtmanden i Præstø amt, kammerherre
F. Brun,
Kammerråd Smidth, Rønnede,
Landinspektør Johansen, Slagelse,
Cancelliråd, prokurator Dahlstrøm, Ringsted.

Kommissionen indkaldte sagens parter til møde på rådstuen i Næstved den 19. oktober 1868. Det blev et stort selskab, der var tilsagt og mødte op. Ved »påråb« viste det sig, at følgende var til stede:

Møller Høyer, Holløse mølle,
Godsforvalter Thaarup for enkefru
Rønnenkamp,
Godsforvalter Gad for godsejer Neergaard,
Gunderslevholm,
Godsforvalter Kjer for Herlufsholm stiftelse,
Møller Veibye, Bavelse vejmølle,
Prokurator Thomsen for Næstved kommune,
Postholder Lundstein, Magle mølle,
Amtsrådsmedlem, gmd. Jespersen, Herlufmagle.

Men da mødets afholdelse havde været bekendtgjort ved kirkestævne i Herlufsholm, Gunderslev, Bavelse og Skelby sogne, var yderligere 27 lodsejere til stede. Der var 2 fra Ulstrup, 3 fra Holløse, 7 fra Nåby, 9 fra Ladby, 3 fra Rislev og 3 fra Gerdrup. På de 9 af disse ejendomme var fæsteren enke og blev repræsenteret ved en søn eller en gårdbestyrer.

Samtlige tilstedeværende erklærede på givne foranledning, at de ikke havde noget at indvende imod, at kammerråd Smidth i Rønnede var medlem af kommissionen, selv om

han var svoger til en af sagens parter, møller Høyer.

Men det var også det eneste, der kunne opnås enighed om.

Man forsøgte først at opnå forlig om den første oprensning af åløbet, men det var ugørligt. Dernæst anførte Thaarup, at kanalejeren ikke kunne tage stilling til brofaget ved Holløse eller til de omtalte dæmninger, før kommissionen havde foretaget en undersøgelse, så man kunne beregne udgifterne.

Møller Høyer og godsforvalter Kjer erklærede, at ejerne af Holløse mølle og Magle mølle ikke kunne være forpligtede til at vedligeholde disse dæmninger. Det måtte pålægges kanalejeren, som skulle bygge dem.

Heller ikke i spørgsmålet om vedligeholdelsen af åløbet, efter at den første opgravning havde fundet sted, kunne der opnås en mindelig overenskomst. Kanalejerens modstandere havde ikke rokket sig en tomme.

På Næstved kommunes vegne var tillige mødt borgmester Petræus, som fastholdt kommunens tidligere protest mod at blive pålagt nogen som helst forpligtelse til fremtidig vedligeholdelse. Han måtte tage fornødent forbehold, eventuelt ved appel eller søgsmål på anden måde.

Alle de mødte med undtagelse af Thaarup fremsatte lignende protest på egne eller deres mandants vegne.

Så besluttede kommissionen at ville »befare åen« dagen efter kl. 10 formiddag, begyndende ved Strids mølle og derfra sejle til Næstved, hvor »forretningen ville blive sluttet«.

Tirsdagen den 20. oktober 1868 begav kommissionen sig på tur, ledsaget af landinspektør Smith, Vordingborg, som formanden telegra-

fisk havde tilkaldt. Først besigtede man den store sten med et indhugget vandstandsmærke, som i 1831 var anbragt ud for Bavelse gård. Derefter sejlede man på åen fra Strids mølle indtil Nåby stopsluse. Det har nok været en besværlig tur, for »åen udviste en usædvanlig lav vandstand«, og »vandets frie fart hindredes af siv og flæg«.

Det er muligt, at fartøjet af og til har taget bunden, så man opgav at sejle længere end til Nåby og drog landværts til Næstved.

Susåens vandstand er meget varierende efter den mængde nedbør, der falder i dens 835 kvadratkilometer store afvandingsområde. 1868 var et meget tørt år. Husmand og rokkedrejer Hans Olsen, Endeslev, skriver i sin dagbog (lokalhist. ark. Herfølge) for 1868. »Siden 1826 har det ikke været så tørt her i landet. Kun enkelte regnbyger fra begyndelsen af maj til slutningen af august«.

Kommissionen skønnede efter forholdene, at betydelige udgravningsarbejder ville blive nødvendige, hvis der skulle tilvejebringes et til alle tider regelmæssigt vandløb.

Godsforvalter Thaarup og møller Høyer havde imidlertid udnyttet tiden efter gårdsdagens møde. De mødte for kommissionen og meddelte, at de var nået til enighed om forholdene ved Holløse mølle. Møller Høyer frafaldt alle krav på Næsbyholms ejer med hensyn til kammerlusen og det gravede løb, hvori den var bygget.

Til gengæld skulle der gives ham arvefæste på øen ved slusen og det derpå opførte hus for en købesum af 250 rdl. og en årlig fæsteafgift på 2 skæpper byg, samt en rekognition (afgift) på 1 rdl. for hvert ejerskifte.

Kammerslusen skulle overlades mølleren til fri rådighed, og han skulle der ud over have et beløb på 1500 rdl. udbetalt kontant.

Endvidere fik Høyer, når det bestående lejemål i Stridsmøllehuset var udløbet, ret til at leje dette hus for en tyveårig periode, således at han samtidig overtog de rettigheder og byrder, der var knyttet til den del af Stridsmølleslusen, som tilhørte Næsbyholm.

Kommissionen opfordrede godsforvalter Thaarup til også at søge overenskomst truffet med Herlufsholm gods om anbringelse og vedligeholdelse af den dæmning, der skulle sættes i stedet for kammerslusen ved Magle mølle.

Men forretningen blev altså ikke sluttet den dag!

Der skulle oven i købet gå mere end 2 år endnu, før overlandvæsenkommissionens kendelse forelå den 6. december 1872, mere end 10 år efter, at Rønnenkamp havde anmodet om at måtte opgive kanalen. Da kendelsen blev fremlagt, var en del af de spørgsmål, som overlandvæsenkommissionen havde arbejdet med, efterhånden løst. Der var opnået overenskomst også med Herlufsholms Stiftelse, og der var allerede truffet bestemmelse om, at der på Magle mølles plads skulle opføres en papirfabrik. Et selskab havde købt de forfaldne møllebygninger af Herlufsholm for 25.000 rdl. og en årlig fæsteafgift på 400 tdr. byg. Den 13. december 1872 blev der holdt stiftende generalforsamling. Hele området blev ændret, og møllesøen blev udgravet og tømt for 700 kubikfavne (4.500 m³) mudder i en dybde på 7 fod (2,2 m).

Præstø og Sorø amter var enige om at regulere Susåen i fællesskab i henhold til lov af 17. januar 1859 § 2, imod refusion af udgifterne fra de berørte lodsejere.

Kommissionen var som nævnt overbevist om, at det var nødvendigt at foretage betydelige udgravningsarbejder, og landinspektør Smith havde udarbejdet forskellige meget omfattende forslag. Men kommissionen fandt, at de var langt videregående end tilsigtet, eller var for bekostelige til at kunne pålægges det ringe areal, som ville komme til at bære udgiften. Smith måtte på ny ændre de foreslåede dybder m.v. og fremkom endelig med et forslag, som forelå i kommissionsmødet den 12. april 1872.

Dette forslag havde efter forudgående bekendtgørelse været fremlagt på et passende sted og i tilstrækkelig tid til almindeligt eftersyn for alle pågældende.

Men alligevel indskrænkede sagfører Chr. Hansen, Næstved, der optrådte på forskellige af de implicerede vegne, sig til i almindelighed at gentage den rejste protest mod, at der i det hele taget blev pålagt disse nogen andel i omkostningerne ved åens første oprensning og opgravning. Til denne protest sluttede godsejer Neergaard og godsforvalter Kjer sig. Men selve forslaget var der ikke kommet nogen speciel indvending imod, selv om deltagerne i mødet, hvor det var fremlagt, blev opfordrede til at udtale sig, om de havde indvendinger mod omfanget af de foreslåede arbejder, mod de anslåede priser eller mod den fordeling mellem lodsejerne, som var foreslået.

Kommissionen fandt derefter, at man i henhold til anordning af 29.

juli 1846 § 17 måtte pålægge de pågældende lodsejere at deltage i udgiften ved den første opgravning.

Anders Jørgensens krav om en bro var allerede afgjort ved landvæsenkommissionens kendelse og kunne ikke på ny tages under påkendelse. Man mente heller ikke, at der var anledning til at træffe særlig bestemmelse om den 900 alen lange strækning mellem Magle mølle og havnen. Den blev for tiden kun brugt af en købmand i Næstved til at føre få kornvarer fra og til hans »åen tilgrænsende oplagsplads«.

Derefter bestemte landvæsenkommissionen, at vandløbet skulle gives en bredde af

På strækningen mellem Næstved og Lille Næstved skulle udvidelsen til 22 alen dog kun foretages, hvis den kunne ske, uden at der blev eksproprieret jord. Ellers måtte man nøjes med at rense åløbet ved afskæring af siv og rør og ved at fjerne tilflydninger i en dybde af $\frac{1}{2}$ alen under almindeligt sommervande. Åbningerne under de broer, der førte over åen, måtte ikke gøres mindre, men hvis den var under 22 alen, skulle den bringes så nær dens bredde som muligt.

Det var dog kun Næstved Store Bro, der var for smal og måtte godkendes med et slug på 20 alen.

Udgifterne til oprensning og re-

20 alen i bunden	fra Stridsmølle til Näby sluse,
21 - - -	fra Näby sluse til den såkaldte jernbro ved Herlufsholm, og
22 - - -	fra sidstnævnte bro til Næstved havn.

Parti fra Susäen ved Gunderslevholm. Foto: Nils Hartmann



gulering skulle afkræves lodsejerne i henhold til en tabel, som kommissionen havde udarbejdet. Hver jordbruger fik tildelt et antal parter svarende til det antal kvadratalen, som havde gavn af afvandingen, omregnet i forhold til jordens bonitet.

Møllerne fik pålagt særlige bidrag til oprensningen: Holløse svarende til $\frac{1}{2}$ af parterne mellem Stridsmølle og Nåby sluse, og Magle mølle $\frac{1}{2}$ mellem Nåby og Magle mølle.

Amterne betalte på forhånd og opkrævede beløbene sammen med amtskatterne.

Den 13. marts 1873 var de to amtsråd enige om at følge overlandvæsenskommissionens indstilling, og allerede den 27. samme måned var betingelserne, licitationskonditionerne, færdige, så der kunne indhentes tilbud på åens oprensning og regulering.

Den 24. juli blev arbejdet overdraget Peter Jensen, Flinterup i Alsted sogn, som entreprenør for hele strækningen fra Stridsmølle til Næstved. Han havde både uddannelse og erfaring i drænings- og afvandingssopgaver og gik snart i gang.

Peter Jensens sønnesøn, grdr. Marius Jensen, Nåbygård, fortæller, at han under arbejdet var indlogeret på Tudsebjerggård i Ladby, men at han i øvrigt syntes så godt om egnen, at han senere købte Nåbygård og overdrog den til sin søn Jens Peter Jensen. Gården er således stadig i slægtens eje.

Med amternes beslutning skulle alle stridigheder være slut, men godsejer J. Th. Neergaard, Gunderslevholm, og møller Høyer, Holløse, havde dog ikke helt opgivet ævret. De hævdede, at da Susåen også »førte vand« fra de store søer

og åens mange tilløb nord på, kunne det ikke være rigtigt, at vedligeholdelsen udelukkende skulle pålægges lodsejerne ved den nedre del af åløbet. Det ville være rimeligt, om amterne overtog stykket fra Bavelse til Næstved. Klagen blev afvist.

En senere besværing fra lodsejerne over, at oprensningen, der var anslået til 3678 rdl. 68 sk., kom til at koste 5100 rdl., faldt bort, da Næsbyholms ejer frivilligt ydede et tilskud på 4.000 kr. i stedet for de 2.000 kr., som Thaarup hidtil havde kunnet stille i udsigt på sit herskabs vegne.

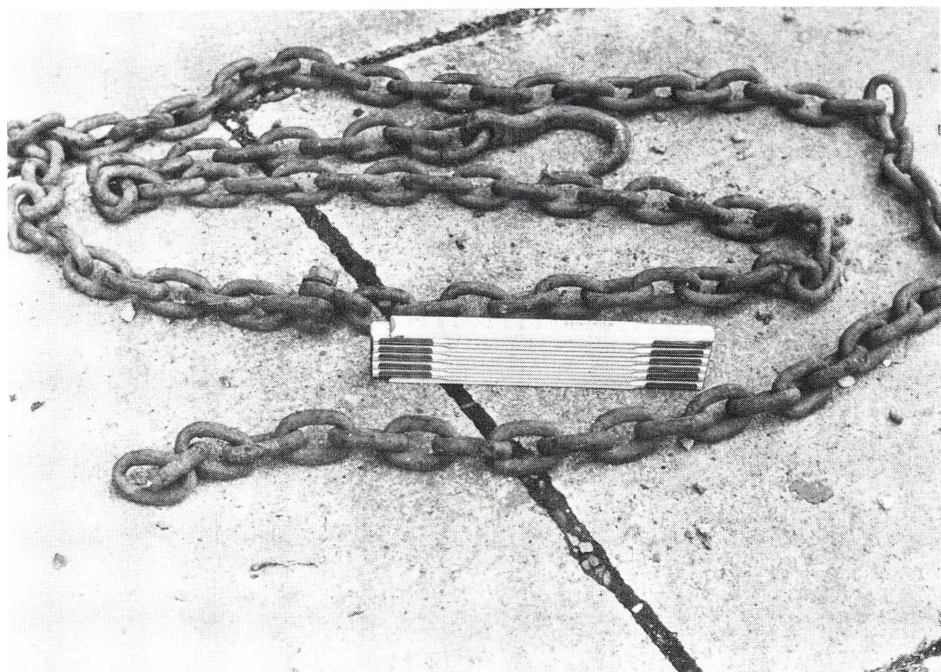
Næsbyholm gods havde på en værdig måde skilt sig af med den byrde, som kanalen havde udviklet sig til.

Gennem mere end et halvt hundrede år havde kanalen været i drift og havde båret på sin ryg pram efter pram med tonsvis af bølgebrænde, til tider så tæt, at der må have været trængsel ved sluserne.

Navnlig i Englandskrigens tid ville det have været en katastrofe for en stor part af hovedstadens beboere, for hofhusholdningen, Holmen, Frederiks hospital, ja, selv for fæstningen på Christiansø, om Daneskjolds brændetransporter ikke var nået frem.

Det er en forkert opfattelse, når nyere kilder fremstiller sagen, som om kanalen altid havde været en byrde, eller næppe havde haft større betydning, ja, det fortællendes endog, at Daneskjold gik konkurs på grund af kanalanlægget. Det er, som tidligere omtalt, ikke rigtigt.

Familien havde nok, ligesom mange andre, der blev ramt af landbrugskrisen, nogle år, hvor der måtte spares, og hvor aktiviteterne ind-



Jernkæden fra Naby sluse. Næstved museum nr. NÆM 86.271. Fot. J. I. P. 1986.

skrænkedes. Men justitsråd Smidth, der blev sekretær for den nye overdirektør, fortæller i sine »Livserindringer af 1886« (Håndskrift i Nationalmuseet) at modet steg højt, da den ene af sønnerne blev Overstaldmester og den anden Generalpostdirektør. Gissfeldt havde i 1840 besøg af svigersønnen, Hertugen af Augustenborg med hof, og senere af Kong Kristian den 8. og Caroline Mathilde med hele hoffet. Desuden havde enkegrevinde Danneskjold, »som var en dannet og god dame«, bestandig besøg af landets første mænd, såsom Ørsted, Thorvaldsen, H. C. Andersen og mange flere.

Gissfeldt havde bevaret sin gode position.

På sporet af fortiden

Kanaleventyret var slut! Susåen var degraderet til »større offentligt

vandløb«, undergivet lovens bestemmelser om skadeligt vands afledning.

Da denne beretning skrives, er det omkring 120 år siden de sidste pramme passerede strækningen mellem Bavelse og Næstved, og al erindring om kanalfarten er for længst ude af mands minde. Ja, selv beretninger om, »hvad de gamle har fortalt«, er få og sparsomme.

Forhenværende gårdejer Poul Christensen, Vrangstrup, (født 1899), hvis bedstemor var datter af slusemand Niels Pedersen, Naby, har dog gemt på noget af, hvad de gamle har efterladt sig, både bogstaveligt og i erindringer.

Han fortæller: »Vi havde hjemme et tov så tykt som et håndled, men det gik til, da vi bandt det i et kirsebærtræ, vi skulle fælde. Det var helt mørkt og gik i flere stykker. Der var også en meget svær jernkæde, som



Rester af piloteringspæle under Holløse kammerluse. Fot. J. I. P. 1980.

vi brugte til at slæbe sten og tømmer med. Begge dele skulle stamme fra kanalen.

Ved slusen i Nåby var der hak eller vige ind i siden på åløbet, så prammene kunne ligge der, mens folkene overnattede. Der lå tre huse på rad langs sogneskellet mellem Skelby og Rislev. Det nærmest åen var slusehuset. Det er nu nedrevet.

Rygtet gik, at det kunne svinde i brændet på vej til Næstved, hvis en eller anden kom med en snaps brændevin og fik et par favnestykker smidt i land i stedet for. De talte også om, at de måtte læsse brænde af, hvis en pram tog bunden, og hvor blev det så af?»

Forfatteren, dr. med. Hans Kaarsberg, (1854-1929), der tilbragte sin barndom og ungdom i Skelby præstegård på randen af Susåen, giver i sine »Memoirer« en næsten forelsket skildring af åen og

fortæller om de store trælastede pramme fra de rige skove ved søerne, slæbt af forasede heste ad trælestien den lange vej til Næstved, mens mandskabet stod på dækket med lange stager og klarede de vanskelige steder.

Susåen har gennem de mange år søgt at udslette mærkerne efter menneskets indgriben, men har man øje for det, kan det lønne sig at søge sporene fra fortiden.

I nærheden af Munkedam mellem Broby Vesterskov og Enemærket kan man finde de gamle vejspor, som på begge sider er slidt ned til åen, hvor brændet er kørt om bord på prammene.

Men den store udskibningsplads var den lille odde, »Hammeren«, lige vest for Bavelse gård.

I en vig i nærheden udmunder Torpe kanal, hvis anden ende udgår fra Susåens øvre løb tæt ved Ty-



Trællestien kan visse steder endnu anses som en forhøjning i engbunden langs åen. Fot. Bent Ellegaard.

bjerglille. Den er også grev Danne-skjolds værk. Formålet med den var at danne en genvej for en del af Susåens vand, som ellers skulle presses med åløbet langt nord på, før det løb ind i Tystrup sø. På vejen kunne det lave store oversvømmelser. Det har aldrig været tanken, at man skulle sejle på den smalle afvandingskanal.

Ved Stridsmølle ligger endnu huset på vestsiden, Gunderslevholms fiskerhus, men huset på Bavelse-siden er forlængst nedrevet, og der er kun fundamenter og gammel stenbro tilbage. Der er ingen spor af de gamle tilløb til de to møller. Man skal ikke lade sig narre af en buet grøft, der kan ses på øst-siden. Den tidligere fiskeriforpagter, Viggo Andersen, har fortalt, at den blev gravet for at lede vandet udenom, mens fundamentet til den nuværende

gangbro for mange år siden skulle støbes.

Ved Holløse mølle er der flere levninger fra fordums storhedstid. Her ses det gravede løb på vestsiden, der afgrænser øen med Slusehuset, og lige neden for sluseporten står der ude i vandet endnu levninger af de 300 bøgetræer, der var nedrammede som pilotering for kammerslusen.

I Nåby Enghave så man endnu for få år siden tydeligt, hvor Nåbyslusen havde ligget. Tværs over åen, netop så man kunne skimte den over åbunden, lå en 10 meter lang planke, den gamle forkant af stopslusen. Beboerne plejede at gå på den, når de soppede over åen, barfodede eller med gummistøvler. Ved en kraftig oprensning af åløbet blev den brækket op i flere stykker og sammen med en del egestolper

og en del af stensætningen kastet på land i en dyng.

I engene ud for Ladby kan man enkelte steder ane trækstien som en svag forhøjning i engbunden. Følger man Åstien mellem Herlufsholm og Næstved, går man på den gamle trællevej.

Ad den når man frem til den sidste post, Slusehuset ved Næstved og »Styrten«, Sjællands største vandfald, hvor den del af Susåens vand, der ikke skal bruges i papirfabrikationen, bruser over stensætningen.

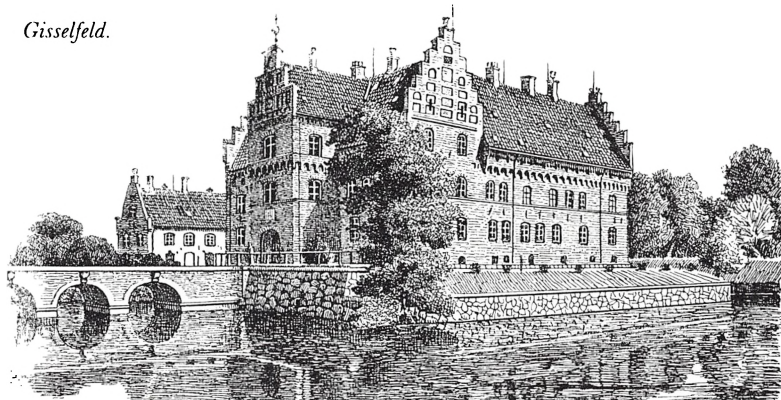
Her er smukt og idyllisk, og man kan sætte sig på en af bænkene og sende en beundrende tanke til de mænd, der var modige nok til at fostre og udføre dette store anlægs-

arbejde, og til dem, der gennem årene satte liv og helbred på spil ved det hårde slid i skovene, i ondt vejr på prammene, og ved den farlige lastning af de skibe, der måtte ligge uden for havnen.

Så kan man drømme om, at de måske engang imellem har følt lidt af den livsglæde, som digteren B. S. Ingemann giver udtryk for i sit digt om Næstved fra 1840'erne.

Sejlene vifte fra å gennem skov,
Åen bag bakker sig slynger.
Hyrden på højen og bonden bag plov
nikker, når prammanden synger.
Hjulene rumle og møllerne gå;
kornet nedsvømmer til havet ad å,
prammen blandt engene gynger.

Gisselfeld.



Kilder

Næsbyholms godsarkiv vedr. kanalen, brændeleverancerne m.v. 8 pakker i Landsarkivet for Sjælland.

Holmegårds arkiv, Holmegård.

Gunderslevholms arkiv, Gunderslevholm.

Præstø amtsråds arkiv, Storstrøms amtsrådhus, Nykøbing Fl.

Næstved by- og egnhistoriske arkiv, Næstved. - Kirkebøger, folketællingslister, avisregistrering m.v.

Næstved museum.

Trykte kilder

C. F. Bricka: Dansk biografisk Lexikon 1887-1905.

Rasmus Nielsen: Næstved Købstads Historie 1-4. 1925-1932.

Knud Klem: Bemærkning om nogle ældre danske Kanal anlæg. I festskrift til Chr. Axel Jensen.

Oeconomiske Annaler 1807, 10. bd. II om prof. Olufsens kanalplaner.

Palle Rosenkrantz: Amtmanden.

Sagfører, etatsråd Alfred Sørensen: Erindringer 1924. Udgivet af Ringkjøbing Amts Dagblad.

Rabbeks erindringer.

Kopier, afskrifter og referater af det anvendte arkivmateriale er deponeret i Næstved by- og egnhistoriske arkiv.



H
e
r
e
d
Fra Atlas over Danmark, udgivet af
Ad. Bull. Sjælland, PIV.
Opmålt af L. Both 1855 og 56.

Karrebaksminde (Gaunø Vig) Gaunø
Nestved Fjord
Gannø
Veilo



Register

Ved H. J. Heegaard

Stedregister

- Alsted 64, 87
Appenæs 13, 37, 46, 71, 79
Aversø sogn 53
- Bakkehuset 16
Bavelse 5, 6, 9, 13, f., 41, f., 56, 60, f., 83, 87, 88, 90
Bavelse mølle 24, 57, 65, 83
Bavelse gård 24, 44, 45, 76, 89
Bavelse skov 27, 84
Bavelse sø 5, 24, 36, 37, 41, 64, 73, 75
Bavelse vejrmølle 64
Bjergbygård 62
Broby 33, 64, 89
Broksø 80
Brolæggerstræde 42
Propert 59
Bøgehal 27
- Christiansdals Kloster 69
Christiansø 88
- Eegholm 12
Ejder kanalen 7, 9
Enemærket 18, 27, 33, 89
Engelstoft 76, 77
Englerup 13, 15
Enø 37
Esrom 49
- Fakse 21
Flensborg 70
Flinterup 87
Fredensborg 8, 16
Frederiks hospital 87
Frederikskilde 64
- Gerdrup 83
Gisselfeld 6, 9, 12, 18, 39, 44, 53, 55, 56, 88
Gisselfeld birk 82
Glumsø 23
«Gomperops klint» 32
Grimstrup 37
Gunderslevholm 11, 14, 24, f., 37, 49,
57, 63, f., 83, 86, 87
Gunderslevholm bro 32, 46, 62
Gunderslevholm fiskerhus 65, 90
Gunderslevholm skove 17, 62
- Hammer ladeplads 76, 77, 89
Haraldsted sø 13
Have mølle 13
Helligtrefoldighedsgade 61
Herlufsholm 5, 6, 25, 35, 45, 46, 66, f.,
80, 83, 85, 91
Herlufsholm bro 26, 35
Herlufsholm gods 44
Herlufsholm stiftelse 76, 83
Herlufsholm stopsluse 43, 76, 77
Herlufmagle 9, 27, 39, 83
Holløse 24, 25, 28, 31, f., 41, f.,
64, 70, 71, 81, f., 87
Holløse mølle 23, f., 33, 36, 44, 46,
61, 62, 73, f., 80, f., 90
Holløse sluse 27, 47, 75, 82, 89, 90
Holmen 21, 25, 31, 42, 87
Holmegård 53, 55, 56
Hornbæk 18
Humleback 21
Høm mølle 13
- Kagstrup 78
Kallechaugen 27
Karrebæk 10, 12, 28, 37, 41, f., 47
Karrebæk havn 28, 42
Karrebæksminde 5, 6, 10, f., 21, f., 31, f.,
41, f., 51, f., 76, 77, 79
Karrebækstorp 12
Kongskilde møllegård 37, 41, 47
Korsør 8, 79
København 7, 8, 15, 18, 19, 27, 28, 37
f., 42, 47, f., 70
Køge 42
- Ladby 46, 49, 51, 68, 69, 71, 83, 87, 91
Lille Næstved 36, 44, 71, 81, 86
Liselund 57
Longshave 11, 12, 18
Lorup 27, 28
- Maglemølle 25, 26, 33, 36, 46, 71, 79, 83, f., 87
Mindegabet 11
Mogenstrup kirkeskov 56
Munkeedam 27, 33, 45, 89
Møn 49, 56

Nestlø 24
 Nordfeld 56
 Nyord 49
 Næsby 24, 70
 Næsbyholm 5, 6, 9, 10, 14, 15, 19, 20, f.,
 33, 39, 41, f., 64, f., 70, f., 80, f., 87
 Næsby kanal 41, 57, 72, 79
 Næsbyholm storskov 23, 27, 38, 41, 47, 51,
 70, 72, 75, 79
 Næsbyholm teglværk 21, 79
 Næstved 5, 6, 10, 11, f., 20, 24, 28, 29, 31,
 f., 40, f., 60, 65, f., 71, 76, 78, 80, f., 85
 Næstved bro 13, 58, 59, 60, 86
 Næstved havn 86
 Næstved sluse 39, 54, 59, 76, 77
 Nåby 27, 32, 43, f., 66, 68, 69, 73, f., 81, f., 88
 Nåby enghave 32, 43, 46, 90
 Nåbygård 87
 Nåby mark 26, 46
 Nåby sluse 35, 36, 43, 65, 67, 71, f., 84, f., 90

Peblingesøen 8
 Præstø amt 6, 9, 18, 19, 53, 56, 75, 80, 81, 83, 85

Ravnstrup 56
 Rejstrup 24
 Rejstrup holme 33
 Rislev 83, 89
 Ringsted 8, 13, 83
 Ringsted å 13, 62
 Rosendal 21
 Roskilde 7, 70, 79
 Rønnede 81, 83
 Rådhusstræde 42

Samsø 22, 56
 Saltø gods 11, 12
 Schelde floden 21
 Selso gods 12
 Skelby 24, 46, 49, 63, 83, 89
 Skraverup 37
 Slagelse 57, 61, 62, 83
 Slushuset Holløse 91
 Sohngårdsholm 70
 Sortebrødrekløsteret 24, 40, 43
 Sortebrødre brændevinsværk 33
 Sorø 10, 13, 17, 42, 51, 52, 69
 Sorø akademi 14, 33, 52, 64
 Sorø amt 15, 80, 85
 Sorø landstation 79
 Sorø skovene 47, 61
 Stridsmølle 24, 46, 64, 65, 71, f.,
 77, 84, 86, 87, 90
 Stridsmølle gabet 26, 33, 49, 64
 Stridsmølle huset 85
 Stridsmølle porten 49, 65, 70
 Stridsmølle slusen 27, 75, 83, 85
 Stubbekøbing 49
 Styrten 91
 Suserup 64
 Susåen 5, 9, 10, 27, 33, 43, 62, 79, 80, 85, f., 90, 91
 Susågabiet 44

Tadse mølle 41
 Thorslunde 53
 Torpe kanal 89
 Tudsebjerggård 87
 Tybjerg 80
 Tybjerg herred 23, 68, 71, 73, 76
 Tybjerglille 89

Tystrup sø 5, 13, 33, 37, 41, 42, 64, 80, 90
 Tyvelse 64

Ulfshale løbet 49
 Ulstrup 24, 46, 49, 83
 Valdemarskilde 61, 62, 70, 72
 Vallo 40
 Vardal 70
 Vester Egede 80, 82
 Vesterskov 18
 Viborggården 27
 Vrangstrup 13, 62, 63, 88
 Værso 69

Østerskov 18

Ålborg 70, 79
 Ålebækgård 56
 Åstien 91

Personregister

Andersdatter, Maren 78, 79, 82
 Andersen, H. C. 88
 Andersen, skovrider 23, 24, 32, 47, 48, 53
 Andersen, Viggo 90
 Augustenborg, Hertug af 88

Bache, forpagter 37, 41, 47
 Badino, Peter Paulus 23
 Bentzen, Edvard 83
 Bernadotte, Prins af Ponto Corvo 18
 Berthelsen, Jørgen 27
 Bielke, Johan Rudolph 9, 18
 Bjørnsen, fogedfuldmægtig 70
 Bull, kaptajn 32
 Brun, P. F. C. 80, 83
 Brun, Peter Munthe 80, 82, 83

Caroline Mathilde 88
 Castenschiold, C. 80
 Christensen, Anders 44
 Christensen, Christen 56
 Christensen, Chr. 80, 81
 Christensen, ingeniørkaptajn von 15, 17
 Christensen, Poul 88
 Clausen, J. P. 25
 Collin, Jonas 41

Dahl, Hans Andreas 62, 70, 71, 73, f. 81
 Dahl, Johanne Agathe f. Smidth 81
 Dahlstrøm, cancelliråd 83
 Danneskjold-Samsøe, C. C. S., greve
 5, 6, 9, f., 15, f., 40, f., 53, f., 72, f., 87, 90
 Danneskjold-Samsøe, F. Chr., født 1722 9
 Danneskjold-Samsøe, F. Chr., født 1798
 Danneskjold, Henriette, f., Kaas 9, 56, 88

Fanøe, toldinspektør 58, 59, 60

Gad, godsforvalter 83
 Gassmann, løjtnant 24
 Grundtvig, N. F. S. 9, 53
 Gørtzen, Sabra 52
 Halkier, pæle- og bukkemester 11
 Hammer, Edvard S. 9, 27, 39

- Hansen, Anders 44
Hansen, Chr. 85
Hansen, Jørgen 66, 67, 69, 78, 81, 82
Hansen, Karen Sophie 78
Hansen, S., lærer 78
Hansen, møller 64
Henriksen, Peder 67, 68, 71
Hollose, Lars 44
Hornemann, F. E. 67, 71
Høyer, Rudolph 81, 82, f.
- Ingemann, B. S. 91
- Jacobsen, J. 80, 82
Jensen, A. 34
Jensen, Jens Peter 87
Jensen, Jørgen 44
Jensen, Marius 87
Jensen, Peter 87
Jespersen, amtsrådsmedlem 83
Johansen, landinspektør 83
Jørgensen, Anders 86
Jørgensen, Hans 36
Jørgensen, Rasmus 67
- Kjer, Tycho 67, 68, 71, 79, 83, 84
Kleist, Chr. Frederik von 40
Kleist, Frederikke Louise von 9
Kleist, Henriette, gift m. Recke 40, 61
Kristian VIII 88
Kaarsberg, Hans 89
Kaas, Christiane 40
Kaas, Frederik Chr. 9
Kaas, Henriette Valentine 9
- Larsen, mester 39
Lawatz, Daniel Tonnies 71
Liebe, C. C. V. 81, 82
Lille Næstved, Niels 44
Lund, Chr. A. 9, 16
Lundstein, postholder 83
Løvenørn, Poul 11, 14
- Madsen, Niels 67
Moltke, Ludvig, greve 53
Møller, Anne Catharina 62
Møller, H. C. 23, 25, 27, 28, 30, 32, 37, 39,
51, 53, 55, f., 67
Møller, Mathias 62
- Napoleon 18, 21, 41
Neergaard, Carl 64, 71
Neergaard, J. Th. 85, 87
Neergaard, P. 80
Neergaard, P. Johansen de 11, 14, 24, 28,
37, 41, 51, 52, 57
Nielsen, Søren 76
Nielsen, Theodor 80, 81
Nielsen, Thomas 27
Nissen, Broder 23
Nyegaard, P. N. 64
- Ohr, Ditlev Chr. 48
Olsen, Chr. 71
Olsen, Hans 44
Olsen, Lars 44
Olsen, Peder 44
Olsen, Søren 76, 77
Olsen, Hans 84
Olufsen, Chr. 8
- Paulsen, forvalter 64
Paulsen, kanalbestyrer 76, 79
Pedersen, Chr. 71
Pedersen, Niels 88
Pedersen, Peder 44
Pedersen, Rasmus 44
Petersen, Caroline 62
Petersen, Jens 76
Petersen, M. H. 44
Petersen, Niels 76
Petersen, Ole, møller 25, 44, 62, 70, 71, 72, 73
Petraeus, borgmester 84
Plessen, Mogens Scheel von 12
- Post, P. F. 80
- Rahbek, Knud Lyhne 5, 6, 15
- Rasmussen, H. P. 80, 81
Recke, Charlotte Amalie von der, f. Meredin 56
Recke, Diedrich von der 8, 11, 12, 13, 14, 15, 21, 26, 56
Recke, Johan Adolph von der 16, 21, 22, f., 40, 41, 42,
f., 55, 57, f., 70, 71, 72
Recke, Jette 61
Richter, Einer 56, 62, 64, 66
Ringberg, P. A. 80, 82
Ritz, landinspektør 49, 50
Rodsten, Chr. 63
Rosenkrantz, Holger 9
Rønnenkamp, Chr. 67, 68, f., 82, 85
Rønnenkamp, Jessy, f. Howden 83
- Schiern, løjtnant 24, 32, 37, 38, 40, 48, 53
Scholten, regeringsråd von 55
Schou, Johan Nicolaj 53
Schönhcyder, byfoged 36
Simonsen, Chr. H. 31
Smidth, justitsråd 88
Smith, kammerråd 83
Smith, landinspektør 84, 85
Sonne, fuldmægtig 51
Stemann, P. C. von 10, 15
Stenhugger, Chresten 43
Stennicke, købmand 31
Svane, kontorist 53
Svane, smedemester 29
- Thomsen, prokurator 83
Thorvaldsen, Bertel 88
Thaarup, Chr. 83, 84, 85, 87
Trolle, Johan P. 52
Taagerup, brændevinsbrænder 24
- Ulrich, forstinspektør 52
- Veiby, møller 83
Villumsen, Peder 67
- Wegge, Chr. 67
Wils, Thomas 44
Wittusen, C. M. 79
- Ørsted, H. C. 88
Østeralling, Jens 44

A. Strange Nielsen:

Litteratur om Præstø amt 1985

Amtets historie i almindelighed

Lægekredsforeningen: I år var det 140 år siden, Lægekredsforeningen for Præstø Amt stiftedes. Den har senere taget navneforandring til Lægekredsforeningen for Storstrøms Amt. I anledning af jubilæet udsendte foreningen et særnummer af sit medlemsblad, hvori der findes et rids af de 140 års virke og portrætter af de 19 formænd gennem hele tidsrummet.

Modstandsbevægelsen 1940-45: I 40-året for Danmarks befrielse har cand. mag. Esben Kjeldbæk, Frihedsmuseet, udgivet en redegørelse for modstandsbevægelsen på Stevns, Møn, i Vordingborg og på Lolland-Falster. Det er et hæfte, der også har medtaget den tilfældige bombenedkastning over Damme på Møn i september 1941.

Susåen: I konkurrencen om »Trolleprisen«, der uddeles på Herlufsholm skole, har gymnasieelev Peter Conradsen udarbejdet en afhandling, der beskriver Susåen fra stenalderen til vor tid. Foruden Skovkloster/Herlufsholm medtages også de industrier, der i vor tid fik deres beliggenhed ved åen (kanalen), og som i egentligste forstand skylder åen deres tilstedeværelse.

Sydsjællands Landbrugsskole:

Årsskriftet 1985 fra skolen og dens elevforening er et smukt vidnesbyrd om den centrale placering, som skolen indtager i det sydsjællandske område og langt derudover. Med interesse læser man om livet på skolen året rundt, og om hvordan mange sydsjællandske bedrifter og enkeltpersoner stiller sig gæstfrit og givende til rådighed i det landbrugsfaglige uddannelsesarbejde.

Enkelte lokaliteter

Aversi: I anledning af 175-året for sparekassebevægelsen i Danmark udgav Jurist- og Økonomforbundets forlag bogen »Sparekassebevægelsen i Danmark 1810-1914«, forfattet af stipendiat Niels Clemmensen. Efter en fremstilling af bevægelsens historiske udvikling fremhæver forfatteren nogle typiske sparekasser fra forskellige egne og redegør for disses virke og samspil med andre foretagender i det lokale samfund. Her bemærker man særlig fremstillingen af det virke som »Sparekassen for Aversi og Omegn« udfoldede fra dens stiftelse i 1877. Det skete i nært samarbejde med Aversi sygekasse af 1871. På denne måde stifter vi bekendtskab med det

folkelige liv og de sociale forhold i sognet.

Brøderup Ungdomsskole: Brøderupbogen 1985 er stærkt præget af u-lands- og flygtningearbejdet. Derudover bringes en artikel af Preben Droob om Næstveds byspil »Til ære og værdighed«. Videre bringer bogen smukke mindeord om skolens bestyrelsesformand, Poul Geert-Jørgensen, der døde den 14. november 1985. Endvidere læser vi beretningen om årets gang på skolen med angivelse af de mange spændende aktiviteter og i tilknytning hertil elevforeningens virke i årets løb.

Engelholm: Et historisk kildemateriale for hele det område, der oprindeligt udgjorde Engelholm gods, er nu lukket op. Det er historikeren, cand. mag. N. H. Frandsen, der har udgivet godsets skifteprotokol 1775-1850 på forlaget »Bønhasen«. Skifteprotokollen indeholder et referat af den bo-opgørelse, der blev foretaget ved hvert dødsfald på godsområdet i det nævnte tidsrum. Bogen, der nu er udkommet, er dog ikke en afskrift af selve skifteprotokollen, men et sammendrag, der angiver navn, stilling og bopæl for den afdøde. Desuden nævnes ægtefælle, arvinger og værger. Videre oplyses boets formue og gæld. Vil man vide endnu mere, er det nemt at gå til den originale protokol ved hjælp af de anførte dateringer og sidetal. Bogen, der slutter med et godt navne- og stedregister, har den største interesse for alle, der interesserer sig for slægtshistorie og lokalhistorie i det sydsjællandske.

Farøbroerne: I anledning af indvielsen i juni 1985 af Farøbroerne har

Vejdirektoratet, som stod for bygningen udsendt følgende skrifter:

Festskrift skrevet i 14 kapitler á 10 sider af 14 forskellige forfattere og med forord af trafikminister Arne Melchior. Bogen beskriver broernes topografiske, historiske og trafikale placering over Storstrømmen.

Teknisk brochure med beskrivelse af byggearbejdet ledsaget af tegninger og farvefotos. Udgiven med dansk, engelsk og tysk tekst.

Mellem Udby og Ønslev, et særtryk af en artikel i Dansk Vejtidskrift om bygningen af strækningen mellem Udby og Ønslev - forsynet med et sammendrag på engelsk og tysk.

Kunst på Farøbroerne. Sammen med Statens Kunstfond har Vejdirektoratet udgivet en bog, der angiver, hvordan strækningen Udby-Ønslev (broerne iberegnet) kan udsmykkes med kunst. Det er 10 kunstneres forslag hertil, der præsenteres.

Diasserie om brobyggeriet med dansk, engelsk og tysk tekst, udgives som videobånd med lyd. Kan lejes hos Vejdirektoratet.

Broavis er et hæfte (32 s.), som er udgivet af Dansk Røde Kors og som rummer en række informative artikler i tilslutning til et festprogram for en storstilet 2-dages brofest med march over broerne, og hvor overskuddet tilfaldt Røde Kors' hjælpearbejde.

Fensmark: I det kommunale informationshæfte »Holmegård-Nyt«, nr. 37, april 1985, bringer arkivar A. Strange Nielsen en omtale og gengivelse af sagnet om Gammelsø, ledsaget af en originaltegning af billedhuggeren Ib Wolffbrandt. Med dette nr. ophørte »Holmegård-Nyt« at udkomme.

Frederiks-Eg: Nu har herregården Frederiks-Eg i Herlufmagle sogn fået sin historie beskrevet. Det er arkivar Bo Johansen, Slægtsgårdsarkivet, som har forestået gennemgangen af et omfattende kildemateriale og derefter sammenskrevet stoffet til en meget udtømmende beretning om gårdens historie. Dens tilblivelse adskiller sig meget fra en sædvanlig herregårds. På en måde begyndte det med Herlufmagle bys udskiftning 1790, hvor Mensalgården, en gård tilhørende præsteembedet, blev udflyttet. I en periode på mere end 100 år tilkøbtes den ene naboejendom efter den anden, og gården voksede fra godt 9 til 39 tdr. hartkorn på et areal af ca. 200 ha. Samlingen af dette jordegods har berørt ialt 32 hoved matrikelnumre. Bogen fortæller om gårdens skæbne i gode såvel som strenge tider og om de familier, som har haft deres hjem her lige fra Mensalgårdens tid til i dag. Den er udgivet i stencileret form i et meget begrænset oplag hos Slægtsgårdsforeningen.

Herlufsholm: Herlufsholm skoles blad er udgivet i et meget smukt særnummer »Skovkloster - 850 - Herlufsholm«. Det rummer 16 korte artikler, hvis emner alle drejer sig om Herlufsholm, strækkende sig fra en redegørelse om stifterbrevet af 29. november 1135 til den indledende beretning om den aller nyeste og helt skelsættende udvikling på Herlufsholm 1965-1985. I dette særnummer bringes også en oversigt over, hvad der i alt er udgivet af litteratur om Herlufsholm i jubilæumsåret 1985. Foruden de her i årbogen nævnte og specielt omtalte bøger drejer det sig om:

Thelma Jexlev: Skovkloster i senmiddelalderen - på grundlag af abbed Jeps regnskaber, bragt i tidsskriftet »Rosta« nr. 14.

Thelma Jexlev: Hvad Skovkloster gemte - bragt i tidsskriftet »Siden Saxo«, 2. årg., nr. 4.

Mads Nielsen: Sværd skal vige for kors - et kirkespil opført på jubilæumsdagen 1985 af skolens disciple.

Kristian Olsen: Skovkloster - en skoles forhistorie. Udg. i Klassikerforeningens kildeskrifter Systime 1985.

Palle Oluf de Bang: »Dipleår på Herlufsholm«, udgivet på eget forlag. Det er en utraditionel bog om, hvordan det var at være discipel (elev) på Herlufsholm 1931-38, en erindringsbog om skoletiden dengang, lidt romantisk vel nok, men skrevet i ægte veneration for den gamle skole og medtagende alle sider af skolelivet. Der gives mange personskildringer af lærere, personale og kammerater. Bogen er vel skrevet og vel illustreret og slutter med en ordliste over det særlige herlovianersprog.

Herlufsholm skoles egentlige jubilæumsbog *Fra skole til gods* handler om tiden 1788-1887. Det er en fornem jubilæumshyldest i anledning af de 850 år for Skovkloster/Herlufsholm. Forfatteren, professor Flemming Tolstrup, har præsteret et arbejde af høj karat, såvel historisk som sprogligt, og som det er en lyst at læse. Det væsentligste er med, uden at fortællingen forekommer langtrukket. På grund af Herlufsholms stærke placering i lokalsamfundet er bogen tillige blevet en egnshistorisk perle, og det skyldes, at skolens, godsets, egnens og den almene historie er blevet til en helhed. Skildringerne falder i ret korte, meget koncentrerede kapitler, som

letter overskueligheden og gør det muligt straks at søge oplysning om bestemte emner. Med registre og noter er det et værk, der skaber respekt om sin meget vidende og formående forfatter. Det er dertil en smuk bog, hvad både papir, tryk og billeder angår. Den er udgivet af Herlufsholm Stiftelse.

Holmegårds Glasværk: Ved afholdelsen af udstillingen »Glas og Frimærker« i Næstved i 1985 i forbindelse med den stedlige filatelistklubs 45-års jubilæum udgav denne et katalog. Det slutter med en kort oversigt over glasværkets historie.

Kalvehave sogns skolevæsen: Fhv. skoleinspektør i Kalvehave F. Vestergaard nåede inden sin død at udarbejde et hæfte om sognets skolehistorie. Han efterlod det i maskinskrevet stand. Det er mangfoldiggjort til skole- og biblioteksbrug. Indholdet fortæller skolevæsenets historie fra rytterskolernes oprettelse 1721 til centralskolernes åbning 1960. Vi læser om de enkelte skoler, deres distrikter, undervisning, indretning og tilsyn. Desuden bringes en liste over samtlige lærerkræfter ved alle skoler i det lange tidsrum og med omtale af meget fremtrædende lærere.

Lille Heddinge: Med skolebibliotekskonsulent Agnete Jensen, dyrlæge Henning Poulsen og skolekonsulent Nils Hartmann som forfattere og fhv. amtsskolekonsulent J. Ingemann Pedersen som konsulent har Amtscentralen for Undervisningsmidler i Næstved udgivet dette undervisningshæfte, vel illustreret og i stencileret form. Dette hæfte rummer så megen lokalhistorie, at

også enhver, der er over den undervisningspligtige alder, har glæde af det. Der tænkes især på fortællingen om Lille Heddinge rytterskole, kirken og møllen og det liv, der udfoldede sig på disse steder. Et flydende og velformet sprog er en pryd for hæftet.

Møns Telefon: 17. marts 1895 blev Møns Telefonselskab stiftet, og i januar 1932 blev selskabet overtaget af Post- og Telegrafvæsenet, som nu har udgivet et 100 års jubilæumsskrift »Telefonen 100 år på Møn«. Det fortæller først om forberedelserne til indførelse af telefondrift på Møn og derefter om det privatejede selskab, dets virke og udvikling samt om dets ledende personligheder. Videre læser man om de forandringer, der skete, da Post- og Telegrafvæsenet overtog selskabet og flyttede det til Stege posthus, hvor således post, telegraf og telefon administreredes under ét. Denne forandring medførte megen modernisering og mange telefoniske forbedringer. Næppe noget andet sted i Danmark har man haft så særpræget en telefonudvikling. Derfor er det helt på sin plads at se den beskrevet - og det i en gedigen jubilæumsbog, hvor et genoptryk af Møn-telefonbogen 1916 er indlagt.

Næstved: *Næstved 1935-85.* - Der blev udgivet en Næstved-bog i 1935, da byen fejrede sit 800 års jubilæum. Denne bog er nu suppleret med bogen »Det hændte i Næstved 1935-85«, skrevet af redaktør Otto Elbo. Bogen, der er udgivet af Næstved byråd, er en kavalkade over den udvikling og de begivenheder, der har præget de sidste 50 år. Det er ikke bagateller, der har præget

byen: Anlæg af Næstved kanal og havn, de store industriforetagender, der har udviklet sig ved havnen, besættelsestiden, nyt rådhus, nyt centralsygehus, Næstved som storkommune, kulturcenter i Grønnegade. Alt dette og meget mere fortæller bogen om, og dog mangler der adskilligt, som betyder noget i byen. Teksten ledsages af mange gode billeder.

Næstved-koret. - Som en hyldest til Næstved i 850-årets jubilæumfestligheder fremførte koret en historisk betonet kantate, udgivet som et hæfte, forfattet af Poul-Erik Garn, Leo Nørgaard Rasmussen og O. C. Lund, smukt illustreret af Henning Nielsen. Kantaten fremførtes senere på året ved indvielsen af det restaurerede middelalderlige Kompagnihus og med en særudgave af hæftet.

Jubilæumskalender. Ved begyndelsen af året 1985 udgav Næstved byråd og Turistforeningen et hæfte, der måned for måned året igennem opregner og beskriver det væld af begivenheder, der fandt sted i jubilæumsåret og som endda efterhånden blev til mange flere.

Jubilæumshilsen fra Næstved er et lille hæfte med et kort, men meget fyldestgørende rids af Næstveds historie gennem de 850 år udgivet af Lions Club Herlufsholm. Det er ledsaget af en serie jubilæumsmærker og forfattet af Jens Olav Holm Christensen.

Næstveds posthistorie. - I forbindelse med afholdelsen af »Frimærkets dag 1985« arrangeredes udstillingen »Glas og frimærker« i Næstved. Det er værd at bemærke, at udstillingskataloget indledes med en oversigt over Næstved postvæsens historie fra 1625 til i dag.

Sct. Peders kirke. - Menighedsrådets hæfte med beskrivelse af kirken er udkommet i ny udgave, en dansksproget og en engelsksproget. Teksten er af lektor F. Michelsen og tegningerne af arkitekt J. Vestergaard Jensen.

Det ældste Næstved. De senere års middelalder-undersøgelser i Næstved har skaffet så megen klarhed over byens ældste historie, at det har været muligt for museumsinspektør Palle Birk Hansen at udsende et skrift (132 s.), »Næstved, byens opståen og tidlige udvikling«, der beretter om byudviklingen i 900-1000-1100- og 1200-årene. Det giver i flere henseender en rigere baggrund for forståelsen af Næstved by i dag.

Håndværkerhistorie. - Tømrerfirmaet H. C. Jensen & Søn har benyttet firmaets 40-års jubilæum som anledning til at udsende et smukt lille hæfte om virksomheden gennem de 40 år.

Næstveds middelalder. - En artikel »Det middelalderlige Næstved« er skrevet af Svend C. Dahl og publiceret i hæftet »Til ære og værdighed«, som også er navnet på et Næstved-byspil i anledning af byens 850-års jubilæum i 1985.

Næstved 1870. Da banen kom til byen. - I Præstø amts Historisk Samfunds årbog 1985 bragtes lektor F. Michelsens store artikel om Næstved by, da den sydsjællandske jernbane åbnede 1870. Denne artikel er desuden udkommet som en selvstændig bog, udgivet af Historisk Samfund.

Plejehjemmet Marskgården. - I 1985 havde hjemmet bestået i 10 år. I den anledning udsendte det et lille hæfte, der i tekst og billeder fortæller om hjemmets tilblivelse, om stort og småt gennem de 10 år.

Skriftet er forfattet af forstander Gunnar Hauerslev.

Næstved i besættelsestiden. - Det er titlen på en bog, som Kulturelt Udvalg i Næstved udsendte den 4. maj 1985, og som lektor F. Michelsen har forfattet. Det er en bog, som i hovedtrækkene kortlægger, hvad der skete i byen i besættelsestiden. Herunder modstandsbevægelsen, illegale blade, sabotager, flygtninge og befrielsen. Bogen er forsynet med originale billeder af begivenheder og personer.

Præstø: I »Turistmagasinet«, nr. 1, 1985, har boghandler Henning Birkvig skrevet artiklen »Præstø - Gjøngernes by«. Det er en præsentation af Præstø i dag på historisk baggrund og ledsaget af fine billeder.

Skelby: Et lokalhistorisk udvalg har arbejdet i 6 år med en beskrivelse af Skelby og Gunderslev sogne. Det er der kommet en smuk og statelig bog ud af. Den fortæller om landskabet, kirke, skolevæsen, Gunderslevholm herregård, Susåen, skovene, landsbyerne, hospitalet og Holløse mølle. Bogen er trykt på kvalitetspapir og forsynet med mange og fine illustrationer. Den er redigeret af A. Strange Nielsen, J. Ingemann Pedersen, H. J. Heegaard og Svend B. Jørgensen.

Stevns: I Landbohistorisk Selskabs tidsskrift »Bol og By« beskæftiger stipendiat Bjørn Poulsen sig i en artikel »Korn eller Kvæg« med landbrugets specialisering i den sene middelalder. Det sker i en sammenligning af landbrugsforholdene i de to herreder Stevns og Odsherred. Vi får til resultat, at der var så store

forskelle, at mæns Odsherred betegnes som et kvægområde, må Stevns karakteriseres som et kornområde. Vi må forstå det på den måde, at disse to produktionsområder var det overordnede i forbindelse med bionæringsvejene, som ikke omtales.

Stevns klint. - Stevns Museum, Stevns Turistforening, Selskabet Højeruplund er gået sammen om at udgive bogen »Værd at vide om Stevns Klint«, forfattet af dyrlæge Henning Poulsen. Først og fremmest er det en bog, der er beregnet for turister, der her får en kvalificeret information, som skærper lysten til at besøge stedet.

Svinø: Oprindeligt var Svinø en ø, som det fremgår af navnet helt tilbage til 1231. Med dette som udgangspunkt skildrer Palle Jensen Svinøs historie op gennem tiderne, lige til 1984. Han gør meget ud af de skete landvindinger, af fæsteforhold, hove-riet til Gavnø gods og af fiskeriet. Bogen bringer også ejer-rækker til Svinøs 28 bøndergårde. Man kunne have ønsket sig en fyldigere behandling af skolens historie, af marsvinefangsten og af havnens udvikling og betydning. Bogen vidner om et godt og grundigt arbejde med de tilgængelige historiske kilder. Den er derved blevet et værdifuldt stykke historie om en særpræget landsby og dens særprægede befolkning. Egentlig havde den fortjent et bedre tryk og et bedre udført billedmateriale. Bogen er udgivet på eget forlag.

Vordingborg: *Vordingborg Gymnasium.* - Ved 50-års festen for gymnasiets beståen udgav skolens lærere og elever en smuk og fantasifuld billedbog om skolens liv indenfor rammerne af Vordingborg Uddannelsescenter.

Vordingborg-billeder. - Forretningen Superland i Vordingborg har andet at byde på end kolonialvarer m.m. i sit varesortiment. I dette tilfælde en mappe med 10 prospekter fra det gamle Vordingborg. De er egnede for indramning. Altså: »Gå i supermarkedet og mød lokalhistorie«.

Personalhistorie

Slægten fra Krumbækgården:

Mange har forsket i de mønske slægters historie, og nu har overbibliotekar Jacob Albrechtsen, Morsø Folkebibliotek, i fællesskab med Harald Larsen, Ullemarke, udgivet: »Slægtsbog for brødrene Larsen fra Krumbækgård i Sønderby«. Det er efterkommere efter Morten Peder Larsen og hustru Karen Kirstine Hemmingsdatter, der frikøbte gården fra Nordfeldt 1869, som beskrivelsen og familieoversigten drejer sig om.

Komponisten, organist Carl Christian Olsen. - Roskilde stiftsblad nr. 1, januar 1985, bringer en artikel om Carl Chr. Olsen eller »Lejre Olsen«, som han også blev kaldt. Han var organist ved Næstved Sct. Peders kirke 1894-1929 og samtidig en kendt musikkdirektør. De mange værker, han komponerede af både kirkelig og verdslig musik spilles stadig i vore dage. De originale noder findes i Næstved by- og Egnshistoriske Arkiv.

C. C. S. Danneskiold-Samsøe.

Overbibliotekar Jens A. Nielsen, Haslev, har skrevet en artikel i Præstø amts Landboforenings årbog 1984. Den hedder »En mindstøtte

ved Mogenstrup« og omtaler den fortjentfulde indsats, som denne greve af Gissenfeld øvede. Efter en omtale af selve mindesmærket og dets rejsning i 1830 fremhæves især grevens anlæggelse af »Den dannelskioldske Kanal« fra Tystrup-Bavelse søerne til Karrebæksminde. Dernæst fortælles der om, hvordan han i 1809 reddede Valdemars Tårn (Gåsetårnet) fra undergang og sørgede for dets istandsættelse. Altsammen vidnesbyrd om, hvad denne kraftfulde personlighed udrettede.

Mindeord

F. Vestergaard Kristensen
(1904-1985).

Historisk Samfund for Præstø Amt har i det forløbne år mistet et af sine flittigste og mest trofaste medlemmer, tidligere skoleinspektør i Kalvehave, Folmer Vestergaard Kristensen, der døde i efter-sommeren 1985.

Vestergaard var jyde af sind og skind, men han var næppe kommet til sæde bag katederet i Ørslev skole ved Vordingborg, før egnens historie greb ham og blev hans store fritidsinteresse. Det blev først til en lille, grundigt underbygget bog »Ørslev Sogns Historie«, som blev udgivet 1935 og som med årene blev efterfulgt, dels af andre bøger og dels af artikler i årbogen. De sluttede med den store afhandling om »Andelsbevægelsens udvikling i Langebæk kommunes 3 sogne«, som Vestergaard netop nåede at se færdig i årbogen 1985.

Blandt bøgerne er »Salget af Vordingborg Rytterdistrikt« fra 1975, som Vestergaard afsluttede på rekordtid, absolut den vægtigste. Det er en grundig gennemgang af et emne i Sydsjællands historie, som man stadig vil vende tilbage til.

Vestergaards flid og arbejdssevne var fantastisk, og her på dette sted må Historisk Samfunds styrelse bøje sig i dyb taknemmelighed, ikke alene for de mange sted- og personregistre, han gennem årene har udarbejdet til årbøgerne, men også - og især - fordi Vestergaard fra 1976 i en årrække påtog sig det utaknemmelige hverv at sætte foreningens antikverede regnskabsvæsen og medlemskartotek i system og skabe

basis for en fordobling af medlems-tallet.

Historisk Samfunds styrelse havde besluttet at ville udnævne Vestergaard til æresmedlem af foreningen på årsmødet i 1985, men Vestergaard oplevede ikke denne anerkendelse.

Historisk Samfunds medlemmer vil mindes F. Vestergaard Kristensen med taknemmelighed over hans virke for foreningen.

Historisk Samfund for Præstø Amt Oprettet 1912

Styrelsen

Dyrlæge Henning Poulsen, Ved Munkevænget 18, 4660 Store Heddinge, tlf. (03) 70 25 19 (formand). Lærer, cand. pæd. Jens Tommerup, Norgesvej 55, 4700 Næstved, tlf. (03) 72 43 91 (næstformand). Sparekassedirektør Preben Andersen, Kostervej 18, 4780 Stege, tlf. (03) 81 14 69 (kasserer). Fhv. amtskolekonsulent J. Ingemann Pedersen, Stationsvej 3, 4171 Glumsø, tlf. 64 60 26 (sekretær). Undervisningskonsulent Nils Hartmann, Appenæs gl. skole, Gavnøvej 155, 4700 Næstved, tlf. (03) 80 00 60 (redaktør af årbogen). Museumsinspektør Birgitte Bille Henriksen, Gl. Præstøvej 24, 4735 Mern, tlf. (03) 79 75 17. Overforvalter V. Lundgaard Jacobsen, Nygade 27, 4640 Fakse, tlf. (03) 71 35 57. Overlærer Ebba Køie, Kirkebakken 1, Karrebæk, 4736 Karrebæksminde, tlf. (03) 74 22 10. Gårdejer Knud Skovbæk, »Bavnegård«, Svanegårdsvej 2, 4734 Allerslev, tlf. (03) 79 61 42.

Udvalg

Forretningsudvalg: Formand, næstformand, kasserer, sekretær og redaktør.

Møde- og udflugtsudvalg: Henning Poulsen, Ebba Køie, Gitte Henriksen og Jens Tommerup.

Redaktionsudvalg: Samtlige styrelsesmedlemmer med Nils Hartmann som leder og ansvarlig redaktør.

Ekspedition

Ekspeditionen af årbøger og andre publikationer sker ved henvendelse til samfundets regnskabsfører Niels Juul Nielsen, Skelbyvej 42, 4160 Herlufmagle, tlf. (03) 75 01 94 (efter kl. 19).

Generalforsamling og årsmøde

Samfundet afholdt lørdag den 21. september 1985 udflugt til Stubbe-købing, hvor man besøgte kirken og foretog byvandring, begge dele under ledelse af stadsarkitekten. Derefter kørte de ca. 75 deltagere til Grønsund færgersted, hvor museumsinspektør Birgitte Bille Henriksen fortalte om Marie Grubbe og hendes skæbne og viste stedet, hvor færgehuset har ligget.

På Næsgård Agerbrugsskole blev der holdt generalforsamling efter en kort redegørelse om skolens historie.

Formanden, dyrlæge Henning Poulsen, indledte med at mindes et af samfundets trofaste medlemmer, fhv. skoleinspektør F. Vestergaard

Kristensen, som var afgået ved døden i eftersommeren.

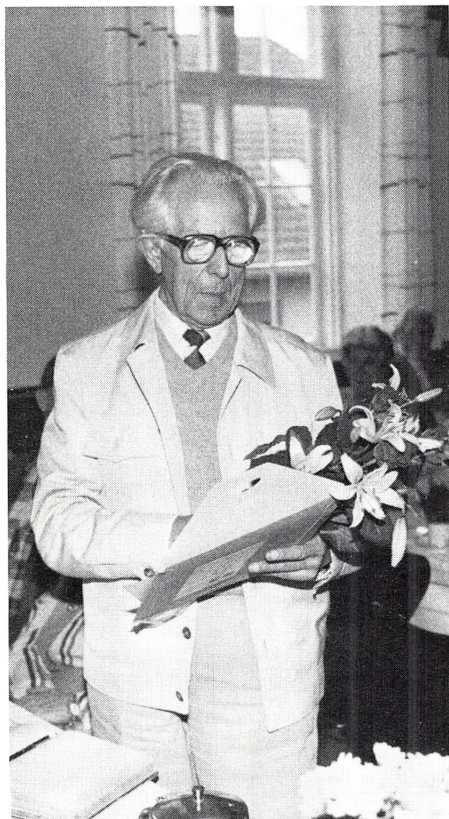
Ved generalforsamlingen valgtes skolekonsulent Nils Hartmann til dirigent.

Formanden aflagde beretning om årets virksomhed og omtalte de afholdte arrangementer samt styrelsens plan for fremtiden.

Historisk Samfund havde haft en mindre tilbagegang i medlemstallet, der ved årsskiftet 1984/85 udgjorde 782. Det blev besluttet at iværksætte en hvervekampagne på Møn.

Æresmedlemmer

Efter en smuk omtale af to medlemmers arbejde i Historisk Samfunds tjeneste igennem mange år foreslog



J. Ingemann Pedersen

formanden på generalforsamlingen at udnævne samfundets tidligere formand, fhv. museumsinspektør F. Michelsen, Næstved, samt den nuværende sekretær, fhv. amtsskolekonsulent J. Ingemann Pedersen, Glumsø, som æresmedlemmer. Forsamlingen bifaldt forslagene med håndklap. Under F. Michelsens fravær på grund af sygdom takkede J. Ingemann Pedersen på begges vegne for udnævnelsen.

Arrangementer

I foråret 1985 afholdtes foredragsmøde på Mogenstrup Kro, hvor universitetslektor, dr. phil. Karl E. Frandsen talte om »Landsbyernes opståen og udvikling«.

Sommerudflugten gik i 1985 til det nordøstlige Fyn, hvor de mere end 100 deltagere besøgte Kerteminde, halvøen Hindsholm og Rynkeby kirke.

I oktober 1985 var der foredrag på Møn. Museumsinspektør Birgitte Bille Henriksen talte om »Hotel Skandinavien, et gammelt hotel, og hvad der gemte sig under det«.

Ved forårsforedraget i marts 1986 i Hollønderbyen i Vordingborg fortalte pastor F. Hægstad fra Fejø om »Mål og vægt. Et hjørne af hverdagens kulturhistorie gennem 5.000 år«.

I samarbejde med Stevns Museum arrangerede Historisk Samfund i maj måned 1986 en flerdages tur til Øland. Den meget vellykkede tur samlede 45 deltagere.

Sommerudflugten i 1986 gik til Nordsjælland, hvor omkring 50 deltagere så Æbelholt Klosteruin og museum, Gurre Slotsruin, gik byvandring i Helsingør og besøgte Søborg kirke.

Årsmøde og generalforsamling er planlagt til lørdag den 20. september 1986, hvor der startes ved en 1660-tals gård i Kragevig og afholdes generalforsamling i Jungshoved Forsamlingshus.

Torsdag den 16. oktober er der efterårsforedrag i Pejsestuen på Grønnegades Kaserne i Næstved. Landbohistorikeren Claus Bjørn fortæller om bondeopstande og husmandsuroligheder i Sydsjælland i 1848.

Sommerudflugten i 1987 vil formentlig gå til Samsø. Endvidere har Samfundet planer om en flerdages-tur til Sønderjylland og Slesvig.

Publikationer

Årbogen for 1985 blev udsendt i juni måned 1985. Den blev trykt i 1.250 eksemplarer i Næstved Tidendes Bogtrykkeri. Med et omfang på 144 sider er det den største årbog, Historisk Samfund nogen sinde har udgivet. Hovedartiklen »Næstved 1870. Da banen kom til byen« af fhv. museumsinspektør F. Michelsen blev trykt som selvstændig bog i 750 eks., hvilket bl.a. blev muligt ved økonomisk støtte fra Næstved kommunes jubilæumsfond, oprettet i anledning af købstadens 850-års jubilæum i 1985.

Årbog 1986 udsendes desværre med nogle måneders forsinkelse. Det skyldes bl.a., at Historisk Samfund har søgt økonomiske midler til trykningen af hovedartiklen »Susåen og Den danneskjoldske Kanal« som selvstændig bog. Med tilskud fra en række fonde og kommuner blev bogen sikret økonomisk i august måned 1986.

De økonomiske tilskud har medført, at bogen »Susåen og Den dan-

neskjoldske Kanal« af J. Ingemann Pedersen kan tilbydes til favørprisen 60,00 kr. indtil december 1986. Herefter vil prisen være 90,00 kr. (Bogladepris: 110,00 kr.).

Samfundet råder over en række gamle årbøger, særtryk og selvstændige publikationer, der sælges til medlemmerne til en særlig fordelagtig pris (se listen bag i Årbogen). En række af de gamle årbøger findes kun i et meget lille restoplæg.

Valg

Ved generalforsamlingen i 1985 genvalgte Ebba Køie, Nils Hartmann og Knud Skovbæk til styrelsen.

Som revisor i stedet for E. Betzer-Pedersen valgtes bogtrykker Kjeld Henriksen, Næstved.

Som revisorsuppleant genvalgte kommunaldirektør Arne Engberg, Næstved.

Økonomi og kontingent

Ved generalforsamlingen fremlagde kassereren, Birgitte Bille Henriksen, det reviderede regnskab for 1984. Det balancerede med 112.612 kr. og udviste et overskud på 4.420 kr. Beholdningen udgjorde 39.625 kr.

Årskontingentet blev fastsat til 75 kr.

Salg af publikationer

Følgende årbøger m.m. kan købes ved henvendelse til Niels Juul Nielsen, Skelbyvej 42, 4160 Herlufmagle:

Årbøger: 1919-1972

Pris pr. bd. 45,00 kr.
(medlemspris: 30,00 kr.)

(Send en søgeliste. Mange årgange er udsolgt).

Årbøger: 1975-1982

Pris pr. bd. 75,00 kr.
(medlemspris: 60,00 kr.)

Årbøger: 1983-1986

Pris pr. bd. 90,00 kr.
(medlemspris: 75,00 kr.)

F. Vestergaard:

Salget af Vordingborg Rytterdistrikt

Pris: 60,00 kr.
Medlemspris: 50,00 kr.

Benny Christensen:

Skibsværft og flådebase

Pris: 50,00 kr.
Medlemspris: 40,00 kr.

Nils Hartmann:

Pottemageriet på Rødeled

Pris: 25,00 kr.
Medlemspris: 15,00 kr.

Claus M. Smidt:

Sjølunds fagre sletter

Pris: 40,00 kr.
Medlemspris: 30,00 kr.

F. Michelsen:

Det borgerlige Fugleskydnings Selskab
i Nestved 1797-1897

Pris: 40,00 kr.
Medlemspris: 30,00 kr.

F. Michelsen:

Næstved 1870. Da banen kom til byen

Pris: 75,00 kr.
Medlemspris 57,00 kr.

Morten Bredsdorff:

Grundtvig og Sydsjælland

Pris 61,00 kr.
Medlemspris: 50,00 kr.

O. D. Lütken:

Præstø Amt 1839 (Indbundet)

Pris: 100,00 kr.
Medlemspris: 75,00 kr.

J. Ingemann Pedersen:

Susåen og Den danneskjoldske Kanal

Pris: 110,00 kr.
Medlemspris: 90,00 kr.

Ovennævnte priser er inkl. moms, men ekskl. forsendelsesomkostninger.

