



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 SORØ AMT

Årbog 2003



ÅRBOG FOR
HISTORISK SAMFUND
FOR SORØ AMT
2003

Forsidefoto: Ridebanen ved Haraldsted Sø set fra land. Akvarel udført i 1884 af maleren og arkæologen A. P. Madsen (1822-1911). Antikvarisk Topografisk Arkiv, Nationalmuseet. (Jfr. artiklen af Bodil Heiede Jensen om "Vandveje og voldsteder på Ringstedegnen med særligt henblik på Humleores centrale rolle", s. 9-24

ÅRBOG FOR HISTORISK SAMFUND FOR SORØ AMT

BIND 90

Udgivet af
HISTORISK SAMFUND FOR SORØ AMT

2003

Bestyrelsen:



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



Lærer Ole G. Nielsen
Skælskør Landevej 83,
Lundforlund
4200 Slagelse
Tlf. 58 58 40 16



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



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



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



Graver Finn Pedersen
Kærrehjergvej 27
4242 Boeslunde
Tlf. 58 14 51 15



Kasserer:
Lektor Jørgen From Andersen
Suserupvej 55, Broby
4180 Sorø
Tlf. 57 64 83 62
bgsbroby@inet.uni2.dk



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

Ekspedition af årbogen og medlemskab af Samfundet:

Broby gamle Skole,
Suserupvej 55, Broby, 4180 Sorø.
Tlf. 57 64 83 62.

Repro og tryk:
Malchow A/S, Ringsted
Jernbanevej 18-20
Tlf. 57 61 15 35

ISBN 87-91311-01-2
ISSN 0107-8151

Årbogens redaktion:

Redaktionsudvalget udgøres af:
Kurt Rehder, Helge Jensen og Helge Torm.
Ansvarshavende: Helge Torm

Artikler med ny viden om eller nye tolkninger af historiske forhold i Sydvestsjælland til optagelse i Årbog 2004 sendes til den ansvarshavende redaktør senest d. 31. marts 2004, helst på diskette eller som vedhæftet fil. Forslag til illustrationer er velkomne.

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

Indhold

Forord	7
<i>Af Helge Torn</i>	
Vandveje og voldsteder på Ringstedegnen med særligt henblik på Humleores centrale rolle	9
<i>Af Bodil Heiede Jensen</i>	
Da J. C. Dahl fik værelse med udsigt i Sorø - en identificering af en Dahl-tegning	25
<i>Af Helge Torn</i>	
Eksport af kreaturer og svin fra havnene i Korsør og Skælskør - en god forretning sidst i 1800-årene	41
<i>Redaktionelt bearbejdet artikel</i>	
Håndværkere i vestsjællandske stationsbyer 1900-1940 - en undersøgelse af forskellene i håndværksfagenes fordeling i udvalgte byer	55
<i>Af Martin T. H. Bork</i>	
Erindringer fra Slagelse Sygehus 1938-1942	79
<i>Af afdøde K. E. Christensen</i>	
Bestyrelsens beretning for 2002	91
Anmeldelse af lokalhistorisk litteratur 2002	94
<i>Af Ole G. Nielsen</i>	
Regnskab for 2002	99
Nye medlemmer	100

Forord

Af Helge Torm



Kære læsere!

Så er atter en årbog udkommet, den 90de i rækken, et jubilæum af en slags, som det er værd at glæde sig over i en tid, hvor så meget sættes i værk under stort ståhej og dog kun er en døgnflue. Forhåbentligt vil vores årsskrift få mindst 90 udgivelser mere!

Det skorter i grunden da heller ikke på stof til årbogen, men det må være enhver redaktions ret at sortere ud i det og kun optage det, som har værdi, fordi det på velargumenterende måde bringer ny viden om eller ny tolkning af historiske forhold i det gl. Sorø amt. Redaktionsudvalget må samtidigt opfordre skribenter til at fremsende artikler, så der fortsat er noget at arbejde videre med.

Vi har igen i år søgt sammensat en årbog med et indhold, som på grund af sin emnemæssige varierethed vil vække interesse hos alle vore medlemmer og andre brugere.

I denne årbog er det traditionelt fyldige landbrugsstof begrænset til en

artikel om eksport af levende kreaturer og svin sidst i 1800-tallet, men det er til gengæld et emne, der er ret ukendt for de fleste. Fremstillingen af emnet bygger især på et afsnit i bogen "Skælskør som søfartsby", der udkom i 1985, men er bearbejdet redaktionelt både på tekst- og billedsiden. I fremstillingen her er Korsør blevet inddraget mere end oprindeligt, idet Korsør faktisk havde en langt større eksport på dette område end Skælskør, men Skælskør blev udfarende rent organisatorisk.

Handel til vands, men også mere end det, handler det om i Bodil Heiede Jensens artikel om de indre vandveje midt på Sjælland, som forfatteren argumenterer for udgjorde en vigtig infrastruktur i vikingetid og tidlig middelalder, hvorved længst kendte voldsteder får tillagt nye funktioner. Det er en teori, som det kunne være relevant at få efterprøvet ved især arkæologiske undersøgelser. Artiklen skulle gerne give et skub i den retning.

Undertegnede eget bidrag om en tegning af den norske maler Dahl

fra Sorø hører hjemme i den historisk-topografiske afdeling. Den overraskende tydning af motivet øger billedets kulturhistoriske betydning - og vores viden om en ganske særlig lokalitet i Sorø.

Ny viden er der også at hente i Martin Borks grundige gennemgang af håndværkerrekrutteringen i seks udvalgte stationsbyer i Vestsjællands amt. Halvdelen af disse byer ligger nord for Åmosen (i det gl. Holbæk amt). Går vi ikke dermed over grænsen i mere end en forstand? Jo, det gør vi vel, men sagen er den, at artiklen er et delresultat af en større forskningsmæssig undersøgelse, som Vestsjællands amt har betalt, og som - og det er det afgørende - er udført af Haslev Museum. Med denne artikel kommer vi desuden ud i nogle lokale landdistrikter, som der ellers ikke er brugt så meget plads på i årbogen. Hvornår har forhold i Stenlille og Sandved sidst været omtalt i en årbog?

Endelig er der nogle erindringer, for mange et særkende ved de historiske samfunds årbøger, som - nedfældet for over 20 år siden - beretter om arbejdsforholdene på et sygehus omkring 1940. Der er på mange måder, viser fortællingen, næsten en verden til forskel på den gang og nu, selv om der dog kun er tale om tidsforskel på ca. 60 år. Fortælleren er afdøde K. E. Christensen, som mange Slagelseborgere endnu kan huske som en meget dygtig og venlig privatpraktiserende læge, men

som begyndte sin karriere i Slagelse på det stedlige sygehus.

For os gælder der desuden den særlige omstændighed, at dr. Christensen selv var meget lokalhistorisk interesseret og qua dette bl.a. sad i Historisk Samfunds bestyrelse, nemlig fra september 1965 til sin død i februar 1982. Jeg nåede at lære ham at kende som den lune jyde, han var, og som man forhåbentligt kan fornemme af hans erindringer!

Og til sidst: uden brug af de lokalhistoriske arkivers samlinger og den velvillige hjælp, arkiverne har ydet i den forbindelse, ville årbogen slet ikke være så spændende og indbydende, som den nu er blevet. Tak for samarbejdet!

Hermed overlades årbogen i læsernes hænder med ønsket om god og fornøjelig læsning.

Vandveje og voldsteder på Ringstedegnen

- med særligt henblik på Humleores centrale rolle

Af *Bodil Heiede Jensen*



Åer som vigtige trafikårer

De danske åer er ikke, hvad de har været. I gamle dage var åerne fulde af fisk og vandmøller, og der gik græssende køer på de mange engdrag langs åerne. Vi har et billede af åerne som fredfyldte oaser, der sagte glider forbi og forskønner vores baghaver (se fig. 1). I vikingetid og tidlig middelalder havde åerne en helt anderledes vigtig funktion som trafikårer, der kunne bringe både handelskibe og krigsskibe gennem landet. Der er en verden til forskel på moderne kanosejlads og vikingetidens samfundsforhold, der både økonomisk og politisk fungerede ved hjælp af skibstrafik overalt i landet.

Man kan hente megen støtte for teorien om tidligere tiders besejling af det indre af landet ved at se på de store landskabelige ændringer, som ikke mindst åerne har undergået i løbet af det forrige årtusinde. En almindelig antagelse er, at vandstanden generelt er sunket en halv til en hel meter, eftersom befolkningsvækst og øget opdyrkning af landet har fået søer og åer til at gro til. Nu om dage er processen så fremskredet, at det kniber med at bevare de

få højmoser, der stadig findes, og det er lang tid siden, at man forsøgte at bevare og endda udbygge besejlingsmulighederne inde i landet ved at bygge kanaler som f.eks. den Danne-skjoldske Kanal, som gik fra Tystrup-Bavelse-søerne til Næstved, og som blev bygget for at fortsætte og modernisere den gamle pramdramertradition på Susåen.

Det moderne danske landskab giver ingen ide om tidligere tiders mudrede veje og kæmpemæssige mosestrækninger, hvor åerne flød som brede, snoede landeveje igennem det omgivende morads. Landboreformerne for 200 år siden medførte en systematisk dræning af landet med et utal af grøfter, og i moderne tid lægger vi alt i rør, så det tidligere landskabs karakter er fuldstændigt forsvundet. Dræningen har sænket grundvandstanden og formindsket vandmængden i åerne, men den har også fået landet langs med de regulerede åer til at synke sammen. Landet er blevet fladere, fordi det har mistet sin vandfyldte spændstighed.

I vikingetiden kunne et krigsskib beregnet på sejlads i de danske



Figur 1) Bromme Mølle 1785. Vandmølledrift gengives ofte som den rene idyl, men har været af stor økonomisk betydning i middelalderen. Møllerne lå ved opstemmede sideløb og ikke i selve sejlløbet, så kun i særlige tilfælde med store højdeforskelle og mange mølledæmninger kan møllerne have forhindret passage ad åerne. Akvarell udført af tegnelærer ved Sorø Akademi Troels Pedersen. Privateje.

farvande med plads til 20-30 roere eller et tilsvarende handelsskib klare sig med en vanddybde på en halv meter. Først i løbet af 1200-tallet gik man over til at bruge større, mere dybtgående kogger. Den første skriftlige omtale af koggebyggeri her i landet er fra Næstved i 1249. Det drejer sig om et forbud imod at genere Skovklostrets arbejdere i det moderne skibsbyggeri. Man skal nok forestille sig, at der har været en lang overgangsperiode, hvor de lette vikingeskibe vedblivende har kunnet gøre god fyldest i landets mange lavvandede fjorde, men også på åerne inde i landet.

Denne udvikling skete samtidig med,

at byerne og de militære knudepunkter ude ved kysterne øgede deres betydning, eller ældre byer flyttedes ud på kysten. Køge lå oprindeligt på en beskyttet plads ved åen inde ved Køgegård. I anden halvdel af 1200-tallet flyttede kongen den ud på selve strandbredden, så den kunne konkurrere med det biskoppelige København. På landsplan kan man illustrere denne udvikling ved at minde om, at vikingetidens centre som Roskilde og Hedeby gemte sig i dybe fjorde, mens renæssancens magtpositioner som København og Helsingør tronedede ved havet.

Teorierne om indre vandveje
Ideen om eksistensen af indre vand-

veje overalt i landet indtil engang i 1200-tallet kommer fra Vikingskibsmuseet i Roskilde, hvor man i årevis har lavet kopier af vikingeskibe og udført sejladsforsøg med dem. På sommertogter i ugevis i de danske farvande har man lært skibene og deres sødygtighed at kende, men det har også vist sig, at man ofte kan spare meget tid ved at vælge en indre vandvej frem for det åbne hav. Vikingeskibe sejler med råsejl, og man er blevet positivt overrasket over deres evne til at krydse op imod vinden. Alligevel kan den fremherskende vestenvind give anledning til, at man må ligge i venteposition i flere dage, hvis man ønsker at sejle imod vest i

frisk vejr. Landets mange halvøer og tanger som f.eks. Sjællands Odde udgør også store forhindringer, hvor man kan risikere at kæmpe i timevis imod skjulte revler og stærk strøm.

Problemerne på det åbne hav har ændret opfattelsen af det danske kystlandskab og sat fokus på de indre vandveje. Med til det nye erfaringsgrundlag hører også, at man er blevet opmærksom på eksistensen af slæbesteder rundt omkring i landet knyttet til stednavne, der indeholder ordet "drag", som betyder et trækkested. Dragsholm har f.eks. taget navn efter sådant et vigtigt slæbested, hvis placering kun kan forstås, hvis man



Fig. 2) Besætningen på "Helge Ask", en kopi af det lille krigsskib "Skuldelev 5", slæber skibet over draget ved Helgenæs for at afprøve denne form for landværts transport. Skibet er dog også forspændt fire islændere (små heste). Forsøget fandt sted i 1996. Helgelaugets fotosamling.

ved, at Lammefjorden tidligere afskar næsten hele Odsherred fra Sjælland. Hele den lange tur rundt om Sjællands Odde har man kunne spare ved at slæbe sine skibe mindre end en kilometer over land ved Dragsholm, og forsøg har vist, at det slet ikke er så svært at slæbe et vikingeskib (fig. 2).

Som kilde til disse oplysninger om sejlads med vikingeskib kan jeg henviser til samtaler med Poul Heiede, der har sejlet forsøgssejlads for Vikingeskibsmuseet i Roskilde en del år og de sidste par år som skipper. Sidste år tog det besætningen 7 timer at sejle rundt om Helsingør p.g.a. dårlige vind og strømforhold,

så hvem ville ikke have foretrukket at slæbe skibet, hvis der havde været et slæbested og ikke en moderne havn.

Jeg har også brevvekslet med museumsinspektør og skibshistoriker Max Vinner, ansat ved Vikingeskibsmuseet, der har været både hjælpsom og interesseret i denne artikels tilblivelse. Max Vinner har skrevet en fin, lille bog om de indre danske farvande set ud fra en vikingeskibssynsvinkel, og det var denne bog, der gav mig inspiration til at se på sammenhænge imellem voldsteder ved Ringsted og deres beliggenhed ved søer og åløb. Max Vinner foreslår i den omtalte bog, der hedder "Med vikingen som lods", at man har kunnet sejle tværs

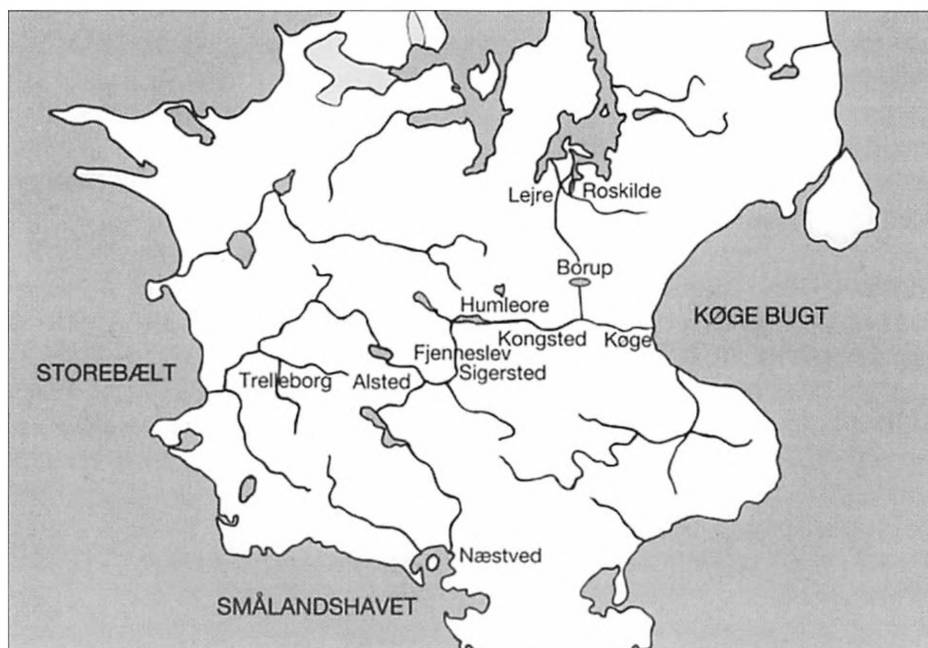


Fig. 3) Kort over de indre vandveje på Sjælland med Lavringe Å, Køge Å, Vigersdal Å, Haraldsted Sø, Ringsted Å, Tuel Å, Tude Å og Susåen. Fra Max Vinner: Med vikingen som lods ved den danske kyst, Roskilde 1987.

igennem Sjælland f.eks. til Ringsted fra Lejre, Køge eller Næstved (fig. 3).

Ringsted og Viborg adskiller sig fra alle andre danske byer fra vikingetiden ved at ligge langt inde i landet. Denne utilgængelige beliggenhed i forhold til andre byer må undre en, når man tænker på, at Ringsted var sjællændernes gamle landsting, og at Valdemar den Store gjorde byen til kongeslægten's åndelige centrum med kongekult og kongebegravelse i 1100-tallet. Hvorfor ikke prøve at gøre op med den traditionelle opfattelse af afsideshed og gå videre med ideen om et midtsjællandsk vandvejs-system med Ringsted centralt placeret heri.

Max Vinner har gjort mig opmærksom på, at man så sent som i Ole Worms store skildring af Danmark fra midten af 1600-tallet ser Midtsjælland afbildet som gennemkrydset af et dominerende og sammenhængende åsystem. Det vigtigste bynavn på kortet er Sigersted, fordi teksten handler om Sorøegnens gamle sagn om Hagbard og Signe, hvis far lagde navn til Sigersted ifølge Saxo (fig. 4).

For Saxo var der intet mærkeligt i at forfølgerne i sagnet kom frem ad Susåen, og ligesådan kan man f.eks. hos både Saxo og i Rydårbogen finde omtale af, at den danske flåde brugte at slæbe skibe over land. I

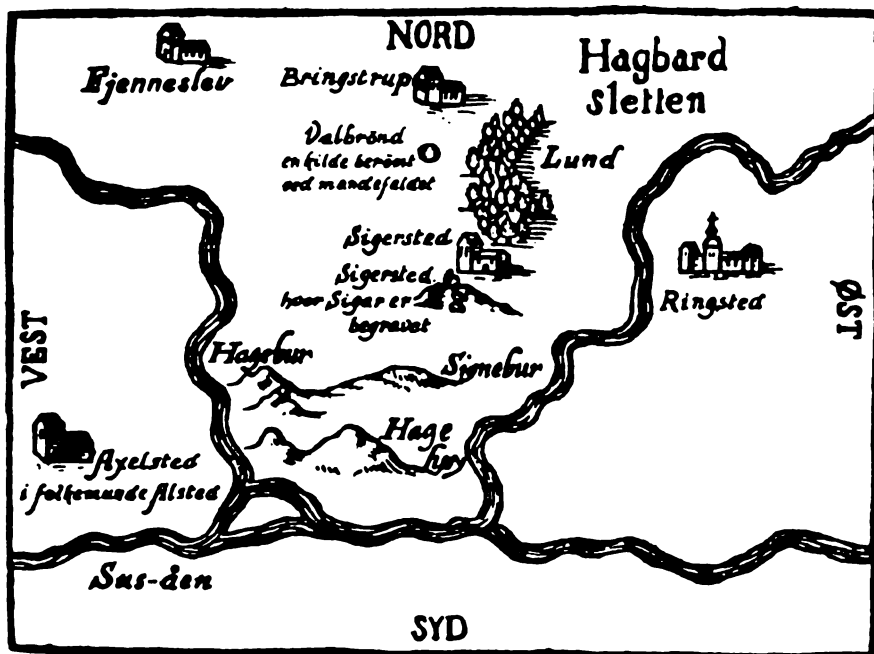


Fig. 4) Ole Worms tegning af Midtsjælland fra "Monumenta Danica" fra 1643. Vandvejene er særdeles tydeligt markerede. Efter Skalk 1960, nr. 3.

Rydårbog står der f.eks. under 1153, at "kong Knud kom tilbage fra Rusland til Frisland, hvor han opførte borgen Mildeborg med frisernes hjælp. Da Svend hørte det, drog han til Slesvig med hele danskernes ledning, og da skibe var blevet ført derfra over land helt til Hollingstedt, belejrede han borgen Mildeborg og hærgede en stor del af Frisland med ild."

På Fyn har man lavet en stor undersøgelse i samarbejde imellem geografer, arkæologer, historikere og andre med henblik på bebyggelsehistorie, indre vandveje o.s.v. Dette arbejde viser en interessant sammenhæng imellem herredsinddelingen på Fyn og stednavne, hvori ordet snekke (forstået som krigsskib) indgår. Måske har alle herreder på Fyn haft adgang til havet og hver sin flådestation med et navn omfattende ordet snekke. Meget tyder på, at vikingetidens samfund har været temmelig velorganiseret, og hvordan skulle man ellers have kunnet klare logistikken ved de mange krige.

På Sjælland er man ikke gået så omfattende til værks som på Fyn, og jeg kender kun til undersøgelser om bejlingsforholdene omkring vigtige steder som Trelleborg og Tissø. Man bør nok også nævne skibsværftet Fribrødre Å på Falster, som man også blev ledt på sporet af p.g.a. stednavne indeholdende ordet snekke. Sådanne kystnære steder er forholdsvis nemme at have med at gøre, fordi man f.eks. kan påvise inddæmning af fjerde foretaget i nyere tid.

Det midtsjællandske vandvejsystem

Jeg vil nu begive mig midt ind på Sjælland og forsøge mig med en foreløbig skildring af nogle ret ukendte voldsteder ved Haraldsted Sø nord for Ringsted, hvis beliggenhed jeg vil prøve at sætte i relation til et muligt sammenhængende vandvejsystem på Midtsjælland, som jeg tror det har eksisteret i vikingetiden og tidlig middelalder.

Vi skal se på området nord for Ringsted, hvor strækningen langs Køge Ås fra Køge til Haraldsted Sø og videre til Gørlev og Gyrstinge Sø udgør en sammenhængende tunneldal, som istiden har efterladt. Haraldsted Sø hedder også Langesø, og den danner en lang, naturlig barriere for landevejstrafikken fra Ringsted og nordpå, som kun tillader passage ved vadestederne for hver ende af Haraldsted Sø.

Jeg vil i det følgende beskrive fire voldsteder, hvoraf de to ligger i nærheden af ovennævnte vadesteder, og det tredje blot er en aflægger af et af de andre. Det fjerde voldsted hedder Humleore, og det er det mest interessante, fordi det netop ikke ligger ved et vadested, men på det afgørende vandskel midt i tunneldalen, hvor Vigersted Å og Køge Å løber hver sin vej med udspring kun en km fra hinanden. Stedet vil blive omtalt nærmere senere, men det er altså min hypotese, at der på dette sted har været et slæbested eller måske endda en sø i vikingetiden.



Fig. 5) Nutidigt, geodætisk kort, som viser voldstederne nær og lige ved Haraldsted Sø, også kaldet Langesø. Markering v/museumsinspektør Hugo Hvid Sørensen, Sydvestsjælland Museum. Copyright Kort & Matrikelstyrelsen, Rentemestervej 8, 2400 København NV.

Inden jeg går igang med beskrivelse af de konkrete voldsteder vil jeg gerne give en smagsprøve på, hvad jeg har gjort for at lære stederne at kende i praksis. Flere steder har jeg måttet finde selv ud fra beskrivelser i gamle artikler i f.eks. lokale årbøger. Det gælder både en tilgroet hulvej ved Ridebanen og selve Humleorevoldsted. Det er blevet til mange gåture også med forskellige lokal kendte. Efter anbefaling fra Max Vinner har jeg travet terrænet omkring Borup og Humleore voldsted tyndt med Halfdan Rhode, der også er mangeårig sejler på vikingeskibskopierne fra Roskilde, og som har arbejdet en del sammen med Max Vinner ude i terrænet også i Ringsted-Borupområdet.

Det bliver nemmere at se det hele for sig, når man kommer ud i naturen. Halfdan Rhode og jeg så bl.a. på mulige vandforbindelser fra Humleorevoldstedet og imod nord fra

Kimmerslev Sø forbi Borup til Lavringe Å, der løber forbi Lejre og videre op i Roskilde Fjord. Afstanden imellem de nord og sydgående vandveje umiddelbart nord for Borup er i vore dage ca. 1 km, der viser sig som en lavning, hvor Halfdan kunne fortælle, at lokale arkæologer har fundet spor efter vandmølle drift i middelalderen. Ved at gå i selve terrænet og se på drænrør og de reelle afstande og højdeforskelle kan man indse, at det ikke engang har været nødvendigt med et slæbested for at kunne sejle forbi Borup for 800 år siden.

Voldstederne omkring Haraldsted Sø

De fire voldsteder, der vil blive omtalt nærmere er Gørlevsborg og Humleore samt Ridebanen og dens nyere afløser Valsøgård (fig. 5). For nu at se på det mest uanseelige voldsted først, så begynder jeg med at gå imod vest til området imellem

Haraldsted Sø og Gyrstinge Sø. Ved vadestedet imellem disse to søer ligger der et lille voldsted med flere navne; det hedder bl.a. Gørlevsborg opkaldt efter den nærliggende sø. Voldstedet ligger ved Lønninge, hvor den nordgående landevejstrafik krydser tunneldalen, og stedet har sandsynligvis haft en bevogtningsfunktion i forhold til trafikken på stedet. Gørlevsborg ligger nu gemt i en lille skovtykning og er indtil videre klassificeret som en lille motte, sådan som de typisk så ud i 1300-tallet. Voldstedet har ikke været undersøgt arkæologisk, og man kan derfor ikke datere det og tage stilling til, om stedet har relation til udnyttelsen af vandvejene i vikingetid og tidlig middelalder.

Vender vi os imod øst, findes der to voldsteder, Humleore og Ridebanen, der er mere interessante, fordi de på grundlag af arkæologiske undersøgelser kan dateres til tiden før middelalderen, men med fortsat bebyggelse i middelalderen. Det østligste voldsted hedder Humleore, og det ligger ca. 1 km nord for vandskellet i tunneldalen, hvor Køge Å og Vigersdal Å udspringer 1 km fra hinanden og løber dels imod vest ind i Haraldsted Sø og imod øst ud i Køge Bugt. Denne beliggenhed er bemærkelsesværdig, fordi Haraldsted Sø fortsætter i Ringsted Å, som ved Vrangstrup forener sig med Susåen, der løber ud ved Næstved. Det er som før sagt oplagt at forestille sig, at Humleore ligger ved et gammelt slæbested eller ved en sø på selve vandskellet midt i tunneldalen, som formentlig har

kunnet besejles fra Køge til Ringsted og videre syd på.

Nu om dage er tunneldalens sider, d.v.s. Køge Ås, totalt ødelagt p.g.a. grusgravning, så dalens vældige proportioner ikke længere er synlige. Tæt på vandskellet ligger det moderne Regnemark Vandværk, der forsyner en trediedel af København med vand. Vandmængden i Køge og Vigersdal åer er altså stærkt reducerede, men man kan stadig ane områdets potentiale som vandreservoir, når man går ture i Kværkeby Mose eller langs Haraldsted Sø med alle dens små naturlige kildevæld. Alene Kværkeby Moses omfang i nyere tid har kunnet give beskæftigelse til flere hundrede tørvegravere under Anden Verdenskrig.

Humleore

Humleorevoldstedet er oprindeligt en folkelig tilflugtsborg, d.v.s. en åben cirkelvold fra forhistorisk tid. De naturskønne skove ved Borup og vældige mosestrækninger, der omgiver Humleore, giver stedet karakter af et skjulested, men det kan også have været en central vagtpost med ansvar for overvågning, beskyttelse af trafikken og eventuel toldoprævning. Humleore ligger, lige hvor Ramsø, Bjæverskov og Ringsted herreder støder sammen. Mon ikke det kan betyde, at voldstedet oprindeligt har ligget ved et centralt mødested, som også af politiske grunde krævede særlig beskyttelse.

I dag ligger Humleore afsides i en privat skov, og voldområdet er så

stort og tilgroet, at kun en stedkendt kan ane konturerne af volden. Volden har et uregelmæssigt forløb med en primitivt udgravet halsgrav og dækker et usædvanligt stort areal på 175x150 meter. I følge Trap har voldstedet tidligere ligget på en tange i en sø. Tangen stikker nordfra ud i det stadig eksisterende moseområde, og der findes spor af en vej gennem volden imod nord. Voldanlægget har oprindeligt været ubebygget, men har i middelalderen fået huse, og i det sydlige moseområde

findes der rester efter mølledamme og dæmninger.

Udgravningen på Humleore

Der findes en stor, professionel koteopmåling af voldstedet Humleore på Nationalmuseet, som Nationalmuseets arkitekt Johannes Hertz foretog i 1959 som forberedelse til Nationalmuseets udgravning i 1960-61 (fig. 6). Udgravningen blev foretaget af den kendte arkæolog Hans Stiesdal, men er ikke blevet publiceret, selv om man fandt spor efter en af lan-

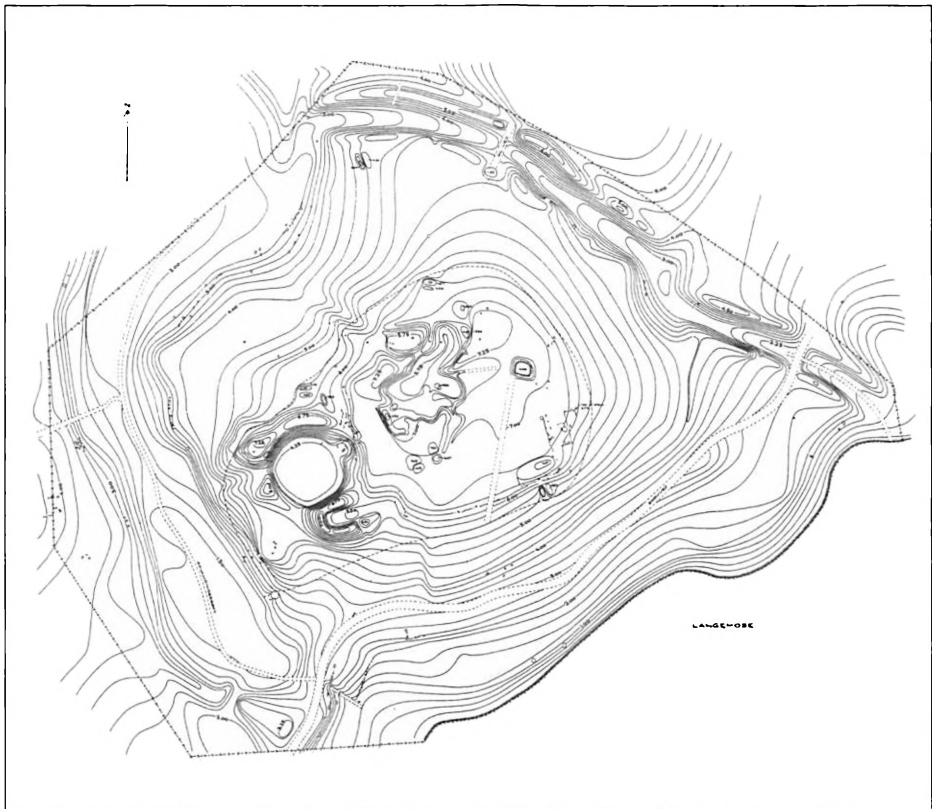


Fig. 6) Koteopmåling af Humleore Voldsted v/ark. Johannes Hertz, Nationalmuseet, august 1959. T.v. ses en næsten perfekt cirkel, som står for et hul i jorden, som forfatteren giver et kvalificeret bud på, hvad er. Antikvarisk Topografisk Arkiv, Nationalmuseet.

dets ældste befæstede bygninger, der i sjældenhed kan måle sig med resterne af Hvidernes slægtsgård ved Fjenneslev.

Udgravningen blev sat i værk på initiativ fra konservator Gerda Møller fra Nationalmuseet, der har boet hele sit liv på markerne imellem Vigersted og Humleøre Skov. Hans Stiesdal overvågede udgravningen, men Gerda Møller fik lov at grave en pæn del selv med hjælp fra nogle lokale folk. Jeg har tilbragt det meste af en dag ude hos Gerda Møller, hvor vi så på kort og på en fin dagbog fra udgravningen, som hun havde lavet med tegninger i, samt 80 sort-hvide fotografier til dokumentering af udgravningen. Min beretning om resultatet af udgravningen bygger altså ikke kun på skriftlige optegnelser fra Nationalmuseet, men også på Gerda Møllers egen fortælling om hendes deltagelse i udgravningen og hendes tolkning af det, de fandt. Først og fremmest fandt man en intakt stentrappe som indgang til en stensat kælder, hvor der var to søjlebaser i en enkel romansk stil og nedfaldne teglsten med mørtel fra et nedstyrtet hvælv. Der fandtes også andre spor af rigdom og kultur på stedet. Udgravningsrapporten omtaler teglsten med rester af kalkmalerier, og Gerda Møller nævner, at nogle profilerede kalksten kunne være rester af en døbefont. Man må undre sig over fundet af 9 bogspænder. Mon stedet har haft et bibliotek? At der er Johanitterkors på bogspænderne, kan måske kædes sammen med, at Svenstrup, der ligger 4 km

derfra, i den ældre del af middelalderen var ejet af Danmarks største Johanitterkloster, Antvorskov (fig. 7).

Som holdepunkter for en datering kan nævnes, at der under kælderen lå et mørkt kulturlag med vanderkeramik fra 1000- og 1100-tallet. Da der er anvendt teglsten, kan huset tidligst være fra anden halvdel af 1100-tallet. Man mener, at Skt. Bendts Kirke i Ringsted, der blev påbegyndt ca. 1160, hører til det første teglstensbyggeri i Danmark. Fundet af en mønt fra Ribe af typen Hamburg 3 fra Erik Glippings tid viser, at stedet stadig har været i brug i slutningen af 1200-tallet.

Under udgravningen fandt man også spor efter andre huse, en brønd med pæne mure af mindre, runde sten og i den nærmeste skov spor efter jernudvinding. Man ved ikke, om disse efterladte jernslagge har noget med voldstedet at gøre. Det mest spændende er et stort, cirkulært, vandfyldt hul med velformede volde hele vejen rundt om. Dette store vandhul ligger inden for de store volde, men for sig selv som en uafhængig del af anlægget ved siden af det område, hvor de forskellige huse har ligget.

Tårn på Humleøre?

Der findes et gammelt sagn nedskrevet af J. M. Thiele, som fortæller om et slot i mange stokværk, som tilhørte kong Humble, der måske har givet navn til stedet. Nederst i slottet var der en grav, som kongen brugte at styrte sine fjender ned i. Thiele

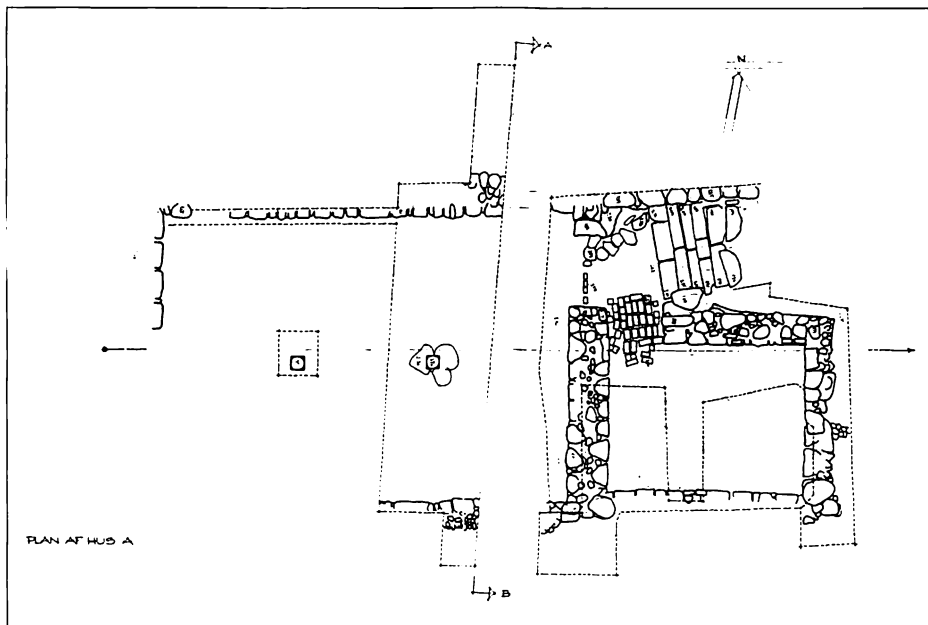


Fig. 7) Museunsinspektør Hans Stiesdals opmåling af 13. juli 1960 af hus på Humleore Voldsted. På grundplanen ses den omtalte trappe oppe t.h. og kælderen med de to romanske søjlebuser t.v. Antikvarisk Topografisk Arkiv, Nationalmuseet.

mener, at det er denne grav, som man nu kan se på voldstedet som et stort vandhul, og at sagnet er opstået for at kaste glans over en kedelig brønd. Vandhullet er imidlertid alt for stort til at være en brønd, og Stiesdals udgravning frembragte en udmærket brønd i tilknytning til husene, så hvem ved, om det gamle sagn rummer en kerne af sandhed om sammenhængen imellem vandhullet og bebyggelsen.

Hullet appellerer til fantasien, men er aldrig blevet undersøgt arkæologisk. Lokalt har man tolket hullet som en teglovn, et jordfaldshul, en lergrav o.s.v. Hullets størrelse og formfuldendthed får mig til at tænke på muligheden for, at der kan være

tale om en fordybning, der er afsat af et stort tårn, som er blevet berøvet alle sine sten. Hullets diameter vil jeg anslå til 25 meter. Den udvendige diameter på Bastrup Tårn fra ca. 1130 er til sammenligning 21 meter. Vandhullet på Humleore ligger ikke blot inden for voldene, men i direkte forbindelse med hustomterne, hvilket ville medføre brandfare, hvis der var tale om en teglovn. De fundne hustomter dækker langt fra hele området inden for voldene. Tolkes vandhullet som bunden af et tårn, giver det en mere meningsfuld udnyttelse af det befæstede område, og stedet kommer til at ligne det klassiske billede af et voldsted med beboelseshuse og sidste tilflugt i tårnet.

Den side af det cirkelrunde vandhul, der vender ind imod midten af voldstedet, slutter for oven med en række delvis synlige fundamentsten, der fortsætter en lige linje fra den adgangsvej til voldstedet, der kommer fra nord igennem volden og ind på midten af voldstedet. Disse fundamentsten er ikke en del af det tårn, der måske har eksisteret en gang, men ligger altså foroven på tværs af den mest centrale del af voldstedet. Det er herfra man kan se hele området, og man ser med bekymring på de omtalte sten, der måske gemmer en vigtig hemmelighed om opbygningen af voldstedet, som vandhullet ikke længere kan røbe, fordi lokale folk for længe siden har genbrugt alle synlige sten; stenene ser ud til at være ved at skride ud, og hvem ved, hvornår der igen bliver mulighed for, at arkæologerne kan grave på så afsides et sted.

Forbindelse til Hviderne

Når man arbejder med små, lokale voldsteder, kniber det ofte med at finde skriftlige kilder til belysning af stedets historie. Følgende oplysninger stammer til dels fra et brev til Hans Stiesdal fra 1993, som Niels Henrik Holmqvist-Larsen skrev angående Humleore, som han kiggede nærmere på i en periode som studentermedhjælp for Nationalmuseet.

Det er vanskeligt at sige så meget om de ældste ejerforhold til Humleore. Der findes et brev, som er udstedt på Humleore i 1245 af biskop Niels Stigsen fra Roskilde. Det er en kopi af det oprindelige gavebrev til Skov-

kloster i Næstved fra 1135. Niels Stigsen var af Hvideslægt, men man ved ikke, hvorfor brevet blev udstedt på Humleore. Stedet sprang måske i skov allerede i slutningen af 1300-tallet, og man ved fra en bestemmelse fra Frederik den II, at den skovridder, der var ansvarlig for Humleore, skulle bo på Svenstrup. Svenstrup har i følge et testamente tilhørt Ingerd af Regenstein, der var et barnebarn af Sune Ebbesen - en fætter til Absalon. I 1300-tallet tilhørte Svenstrup Antvorskov, og i 1454 kom det i Roskildebispens besiddelse. Humleore indgår ikke i Svenstrups gods senere historie, og om det nogensinde har gjort det, lader sig ikke uden videre bevise. Vi er altså i nærheden af Hvidegods uden at kunne komme det nærmere.

Traditionelt tolker man voldsteder ved åer og moser som en udnyttelse af naturen i forsvarsjemed, eventuelt kombineret med beskyttelsen af et vadested. Her ved Humleore er der ikke noget, der tyder på eksistensen af et vadested i nord-sydlig retning, men snarere er områdets overflod af vand et argument for, at man har ønsket at kontrollere trafikken på den vandvej, der fandtes langs Køge Ås.

Nu er det imidlertid sådan, at man ikke lige kan se vandet, når man står på selve vandskellet ved Skovfogedboligen imellem Høed Skov og Humleore Skov. Det kan derfor være lidt svært at forstå, at denne flade mark kan have været et slæbested imellem to åer i en tunneldal eller sågar en sø med vandforbindelse

igennem skoven forbi mølledammen ved voldstedet (kaldet Langemose) og videre nordpå til en lille dam syd for Snekkerup.

Her stod jeg sammen med Halfdan Rhode, og forklaringen på, at vandet ikke løber den vej længere, men uden om Humleore Skov, viser sig at være, at man via Kissemosen og Stængebæk afvander hele området via en pumpestation nord for skoven. Hensynet til moderne skovdrift og jernbanen, der føres igennem åsen præcis på vandskellet, har ændret de lokale vandforhold totalt.

Det er faktisk ikke kun Halfdan Rhode

og jeg, der i denne sammenhæng, har bemærket det fængslende ord Snekkerup i nærheden af Humleore. Vi gik hele turen igennem Humleore Skov og fulgte åen videre langs Grønholt Lund op til Snekkerup, og der var å eller lavning hele vejen. Jan Skamby Madsen, der er tidligere museumsinspektør ved Vikingeskibsmuseet i Roskilde og nu direktør for Moesgård ved Århus, er igang med en undersøgelse af Snekke-lokaliteter i hele landet, og han mener, at den lille sø syd for Snekkerup og dens omgivelser skal med i undersøgelsen. Måske har Humleore haft krigsskibe, der kunne gemmes af vejen i Snekkerup.



Fig. 8) Rofærgen på Vilsund mellem Thy og Mors i 1890. Her transporteres både fire heste, en belæst vogn og nogle mennesker m.m. Post & Tele Museum, Købmagergade 37, 1012 København K.

Humleores placering kan rumme en vigtig nøgle til tolkningen af trafikforholdene omkring Ringsted i vikingetid og tidlig middelalder, men der har selvfølgelig eksisteret både vandveje og landeveje. Mon ikke årstidernes skiftende vandmængder har skabt forskellige trafikale behov? Og mon ikke det har kunnet betale sig at kombinere land og vandveje. Seje igennem utilgængelige mosestrækninger og så ride videre, når forholdene tillod det. Heste og vogne kan man jo godt have om bord selv i mindre vikingskibe (fig. 8).

Den gamle landevejsforbindelse fra Ringsted nord på til Roskilde passerer Vigersdal Å ved vadestedet Værkevad. Dette navn er blevet tolket af lokalhistorikeren Strange Nielsen som vadestedet ved virket, d.v.s. ved tilflugtsborgen. Og her kommer vi så til det andet voldsted ved Haraldsted Sø, som er blevet dateret arkæologisk til at være ældre end middelalderen.

Ridebanen (se omslaget)

Både Humleore og Ridebanen, som voldstedet på pynten hedder, har oprindeligt været store ringvolde uden bebyggelse i midten, d.v.s. såkaldte folkelige tilflugtsborge. Jeg vil mene, at Humleore, også før de middelalderlige bygninger blev bygget inden for voldene, kan have fungeret som vogter af vandvejen til Ringsted, og Ridebanen har så været den tilsvarende vogter af vadestedet øst for Haraldsted Sø. Det skal tilføjes, at de andre vadesteder i området er yngre, og at Haraldsted Sø har strakt sig

længere imod øst, end den gør nu, så sammenkoblingen af navnet på vadestedet og voldstedet Ridebanen er ganske oplagt, ikke mindst hvis man tænker sig, at kontrollen med vadestedet også kan have været udøvet på vandet. Man har altså fra Ridebanen kunnet overvåge det sted, hvor landevejstrafikken til og fra Ringsted krydsede trafikken på de indre vandveje på Midsjælland. Ridebanen og Humleore kan tilsammen tolkes som en stærk kontrol og beskyttelse af adgangen til Ringsted fra nord og øst.

Ridebanen og Humleore fortsatte med at fungere ind i middelalderen, idet Humleore blev bebygget med stenhuse og eventuelt et tårn en gang i anden halvdel af 1100-tallet. Ridebanen blev ligeledes afløst af det senere Valsøgård, hvis anlæggelsestidspunkt er ukendt. Valsøgård er klart yngre end Ridebanen, men det ligger kun et par hundrede meter fra Ridebanen på en pynt, der stikker ud i Haraldsted Sø. Ridebanen har måske engang fungeret som ridebane, hvis man tager efter navnet, men blev senere brugt som kvægfold eller endda dyrket med korn. Valsøgård blev brændt under Grevens fejde, men blev genopbygget og overlevede midlertidigt som kongeligt jagtsted, men forfaldt senere og groede til.

Både Ridebanen og Valsøgård tilhører ejendommen Ørvadgård, og en hulvej på stedet giver adgang til begge voldsteder. Voldstederne ved Haraldsted Sø blev undersøgt af P. Hauberg fra Nationalmuseet i

1903. Ridebanens areal blev sat til ca. 3000 m², og om voldene kan nævnes, at der fandtes et slags brystværn for tømmerværk. Nils Engberg fra Nationalmuseet har gravet på søsiden og konkluderede, at vandet oprindeligt har stået helt op til volden på Ridebanen. Allerede Hauberg konstaterede, at voldene har mistet en del højde, men at de har udgjort en skjult, men stærk befæstning imod søsiden.

Nye trafikmønstre

Med den nye viden om eksistensen af indre vandveje i Danmark langt ind i middelalderen kan man tolke ovennævnte nybyggeri som et udtryk for et fortsat behov for at kunne kontrollere vandvejene ved Ringsted. Humleores forsvinden ud af historien kan måske ligeledes hænge sammen med vandvejenes aftagende betydning.

Ringsted har nok aldrig været en stor by, men byen havde en vigtig funktion som tingsted og kongebegravelsessted i den første del af middelalderen. Denne betydning ophørte måske, bl.a. fordi trafikmønsteret ændrede sig, og det blev mere vigtigt for byerne at ligge tæt på havet. Næstved og Køge havde til gengæld fremtiden foran sig, og først i slutningen af 1700-tallet blev besejlingsforholdene så vanskelige, at der blev anlagt kanaler og senere ny havn ved Næstved.

Forfatter: Cand. mag. *Bodil Heiede Jensen*, lektor i religion og historie ved Næstved Gymnasium, Høm Møllevvej 14 A, 4100 Ringsted.

Litteratur

Bill, Jan. Fra vikingeskib til bondeskude. Nationalmuseets arbejdsmark, 1999. Side 171-185.

Carlsen, L. Verner. Søvejen til Næstved - en sejlads i historiens kølvand. Næstved, 1998.

Carlsen, Verner L. Susåen - fra kilde til havstok. Suså-komiteen.

Crumlin-Pedersen, Ole m.fl. (red.). Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Odense Universitetsforlag, 1996.

Dahlerup Koch, Hanne. Middelalderborgene i Vestsjælland. Amtscentralen, 1989.

Dahlerup Koch, Hanne. Vejviser til voldstederne i Vestsjælland. Amtscentralen, 1989.

Engberg, Niels. Danske privatborge før 1250. Hikuin nr. 19, 1992. Side 15-30.

Friis-Jensen, Karsten & Skovgaard-Petersen, Inge (red.). Archbishop Absalon of Lund and his World. Roskilde Museum. (Ingegerd af Regensteins testamente s. 99).

La Cour, Vilhelm. Danske borganlæg. Nationalmuseet, 1972. Bind I og II.

Jensen, Axel Herløv. Voldanlægget ved Haraldsted Sø. Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt 1975. S. 73-83.

Madsen, Bent Lange & Gregersen, Jens. Vandløbene i Danmark. Gad, 1998.

Olsen, Kristian. Skovkloster - en skoles forhistorie. Klassikerforeningens kildehæfter, 1986.

Olsen, Rikke Agnete. Borge i Danmark. Centrum, 1986.

Olsen, Rikke Agnete & Connie Jantzen. Voldsteder i Danmark. Sjælland og Lolland-Falster. En vejviser. Skippershoved, 1998.

Skamby Madsen, Jan. Ledting. Skalk nr. 4 1995. Side 5-10.

Skamby Madsen, Jan. Da kom en snekke.
Kuml 1997-98. Side 197-224.

Strange Nielsen, A. Riddervoldene og Valsø-
gård. Sorø Amts Historiske Samfunds Årbog.
1946. S. 94-124.

Thrane, Henrik. En sten med skåltegn fra en
middelalderborg. Sorø Amts Historiske Sam-
funds Årbog. 1957. S. 1-9.

Trap. Bd. III,3 (Sorø Amt) 5. udg. Kbh. 1954.
Borup, Vigersted, Kværkeby m.m.

Vinner, Max. Med vikingen som lods ved den
danske kyst. Vikingskibshallen, 1987.

Wedell-Neergaard, J. Svenstrup. Et sjællandsk
Gods' historie. København, 1921.

Wittendorff, Alex. Alvej og kongevej. Akade-
misk forlag, 1973.

Da den norske maler J. C. Dahl fik værelse med udsigt i Sorø

Identificering af en Dahl-tegning

Af Helge Torm



Indledning

Den norskfødte maler Johan Christian Dahl (1788-1857) har alle dage været en anerkendt og berømt kunstner¹⁾.

Det er i de senere år blev slået fast ved rekordhøje priser på hans værker ved auktionssalg, og hans navn fik for et par år siden i særlig grad mediernes bevågenhed, da et maleteri fra 1817, forestillende Frederiksborg Slot i måneskin, først blev solgt som et maleri af ukendt maler ved auktion i Jylland for 52.000 kr. for blot ni måneder senere, i juni 2000, at blive solgt for 6,5 mill. kr. ved auktion i København. Hvorfor dette prishop? Ene og alene fordi Dahls signatur i mellemtiden var blevet afdækket på lærredet!²⁾

Så meget, og det turde være tilstrækkeligt, til introduktion af Dahl med henblik på det følgende, for det er kun en lokal indfaldsvinkel til ham, der kan gøre det berettiget at bruge plads på ham i et tidsskrift som dette, men den er der også.

Det er nemlig ikke ukendt, og da også et par gange tidligere i faglittera-

turen blevet omtalt, at Dahl på et bestemt tidspunkt gæstede den lille, midtsjællandske by Sorø³⁾.

Kap. I. Dahls forhold til Sorø

Det var i 1818, at den da 30-årige J. C. Dahl aflagde Sorø et besøg. Vi ved med sikkerhed fra de fire tegninger, som besøget kastede af sig, at han i al fald var i Sorø d. 1. og 2. august.

Baggrunden var den, at Dahl opholdt sig i København i årene 1811-1818, de første år for at uddanne sig på Kunstakademiet som maler, hvad han kunne betragtes som fra 1815 af.

Under sine ture ud i det sjællandske landskab, som Dahl foretog en del af både før og efter studiernes færdiggørelse, ikke blot for at lade sig inspirere af naturen, men også for at male direkte efter den, kom han også til Sorø.

Anledningen til at tage til Sorø var sandsynligvis den samme, som også kunne gøres gældende for de andre lokaliteter, Dahl opsøgte: der var smuk natur og historiske minder.

Det har Dahl naturligvis kunnet erfare fra mange forskellige kilder i København. Man kan her pege på, at der på den tid forelå et litterært værk, som lovpriste Danmarks og derunder Sjællands natur og mindesmærker, nemlig Chr. Molbechs "Ungdomsvandringer i mit Fødeland" fra 1811, som var populært læsestof i de kulturelle kredse i København. Angående Sorø fremhævede Molbech specielt bl.a. kirken, munkegangen, inkorporeret i Akademi-komplekset, og Pedersborg.

Og flere personer i København kan have vakt eller stimuleret Dahls nysgerrighed efter at opleve Midtsjælland, måske Molbech selv, men det var sandsynligvis een bestemt person, nemlig hans studiekammerat Hans G. Harder, som i højsommeren 1818 gav ham det afgørende skub til at tage af sted, og som utvivlsomt også ledsagede ham på rejsen ³⁾.

Der er ikke noget, der tyder på, at Dahl i forvejen kendte nogen personer i byen eller omegnen, som han kunne gæste og overnatte hos. (Det skal her erindres, at virksomheden på Sorø Akademi allerede før branden i 1813 var gået i stå og endnu ikke var kommet i gang igen, og at der således på den tid ikke boede åndsfæller til Dahl (eller for den sags skyld Harder) i byen.

Det var derfor for Dahl ret ukendt land, da han satte sine ben her i 1818, men man kan vist roligt sige,

at med blot de fire tegninger, han begik under opholdet, indfangede han forbløffende hurtigt på fremragende vis essensen af både byen og omegnen.

Kap. II. Dahls produktion i Sorø

To af de fire billeder har i overensstemmelse med Dahls motivmæssige hovedinteresse naturen ved Sorø som objekt. Det ene af disse er betitlet "Baune Bakke ved Pedersborg" og dateret "d. 2 August 1818", og opbevares nu på Nationalgalleriet i Oslo. Det andet har som motiv "Prospekt ved Sorøe", en skovvej, muligvis lig med vejen ved Hjortegnæs set fra nord af, uden datering, i dag beroende på Den kgl. Kobberstiksamling i København.

De to andre kendte tegninger fra Sorø-opholdet forestiller derimod bygningsværker, nemlig dels en stor ruin af mursten og dels et bygningskompleks af bindingsværk, i begge tilfælde som udsnit.

Ruinbilledet gengiver resterne af den ene af munkegangene fra Absalons cistercienserkloster, som i nogen grad havde overlevet fornyelsen af anlægget i 1740'erne, idet det var blevet indkapslet i dette, men som blev ramt af den store brand i 1813. Kun nordfløjen (= kirken) blev skånet helt og holdent.

Billedet, der er af stor arkitektur- og lokalhistorisk værdi og af Dahl er betegnet "J. Dahl 1818", havde siden 1867 befundet sig i Bergens Billedgalleri, da det først så sent

som i 1959 blev stedfæstet med sikkerhed til Sorø af kunsthistorikeren V. Thorlacius-Ussing⁵⁾.

Den anden tegning med et bygningsmæssigt motiv, som er det, som det følgende skal dreje sig om, har Dahl selv forsynet med både tids- og stedfæstelse: "Dahl Sorøe d 1 August 1818"⁶⁾. (Se fig. 1). Stedfæstelsen er imidlertid så tilpas upræcis, at beskueren selv må finde ud af, hvilken ejendom eller bygninger i byen, der præcist er tale om, og det har for eftertiden været så vanskeligt at afklare, at der indtil nu ikke er blevet givet et entydigt og korrekt bud på det spørgsmål.

Kap. III. Analyse af motivet på tegningen med "gårdspladsen" fra Sorø by

Dahl har ikke selv givet tegningen en titel, men den er af eftertiden blevet betegnet "Gårdsplads (eller "Gårdinteriør") i Sorø", hvad der, viser det sig, er temmelig misvisende!⁷⁾

På billedet ser man henover en gårdsplads (eller rettere hvad der kunne ligne en gårdsplads) mod et ejendoms- eller bygningskompleks i udsnit, bestående af - fra omkring midten og mod højre - en slags hovedbygning i bindingsværk i to etager med afvalmet tegltag og umiddelbart i forlængelse af den mod venstre - ved dens gavlende dér - en lav, eenetages bygning, ligeledes i bindingsværk, med teglklædt sadeltag. I billedets højre side støder en ligeledes eenetages bygning

med sadeltag, beklædt med tegl, vinkelret op til den hovedhuslignende bygning ved dennes anden gavls ende. Om denne bygning også er af bindingsværk, kan ikke ses af tegningen; facaden virker pudset.

I "hovedhusets" ene ende, direkte op til den lave bygning i venstre side af billedet, er der en port til gennemkørsel. I billedets forgrund ses til højre en vogn med et spand hvide heste og midt i billedet, lige til højre for porten, et par herrer i konversation. I skyggen i en bred indgang til "hovedhuset" står tre damer.

Det er i øvrigt meget påfaldende, at den høje bygning ingen skorstene har, for beboelse til mennesker på den tid er altid ensbetydende med mindst een skorsten af hensyn til køkkenfunktionen. På begge de lave længer ser man en skorsten. Interessant er også den detalje, at der lige til højre for vinduet til højre for porten hænger det meste af eller et helt udhængsskilt (arm og støtte af smedejern). Begge de nævnte faktorer spiller en stor rolle for tydningen af motivet!

Hvor i Sorø har Dahl fundet dette motiv? En sikker besvarelse vil naturligvis først og fremmest være af stor værdi for Sorø i historisk-topografisk henseende, men kan jo samtidigt fortælle lidt om Dahls færden.

Er bygningerne bevaret til i dag, mere eller mindre forandrede, skul-



Fig. 1. Tegning (pen og lavering) af J. C. Dahl, betegnet "Dahl Sorøe d 1 August 1818", af eftertiden misvisende kaldet "Gårdinteriør" eller "Gårdsplads". I virkeligheden forestiller motivet Sorøs byport set inde fra byen. Her gengivet let formindsket. Tegningen tilhører Statens Museum for Kunst (inv.nr. KKSGB5281). Fot. SMK Foto.

le det ikke være så svært at løse gåden, hvorimod det umiddelbart må være meget sværere at foretage identifikation, hvis bygningerne er forsvundet i mellemtiden. Her gælder den generende omstændighed, at Sorø på den tid havde ganske mange huse af bindingsværk i to etager, især langs Storgade, men også ved Torvet og for enden af Vestergade⁴⁾ - og i mindre omfang også i gårdene bag de pågældende forhuse!

Skal forsøget gøres, og bygningerne er væk, må man holde sig til de

skriftlige kilder, hvor ikke mindst brandtaksationerne er nyttige, og måske også i heldigste fald finde ældre billeder (det være sig malerier, tegninger, fotografier el. lign.), som "matcher" Dahl-tegningen.

Kap. IV. Hvilken "gårdsplads"?

Tidligere forsøg på identifikation

Som allerede nævnt, har det ikke skortet helt på bud i tidens løb. De alternative formodninger fra senest 1890'erne (Apoteket hhv. "Haabet") er da for så vidt gode gæt, men er ikke blevet efterprøvet ordentligt i de sidste mere end hundrede år og



Fig. 2. Den samme udsigt i dag (opt. d. 2. august 2002), som Dahl havde d. 1. august 1818. Ak, hvor forandret, ville H. C. Andersen sikkert have sagt! Han kendte faktisk også den gamle byport fra sine besøg fra 1822 og frem hos Ingemanns i Sorø. Både vagt huset, byporten og forhuset på østsiden er helt væk. Det sidste blev definitivt afløst i 1932 af den tre-etages forretnings-ejendom, man ser i billedets højre halvdel, og i 1890'erne byggedes en ny ejendom ud til hovedgaden lige nord for og i flugt med den øvrige bebyggelse på hovedgadens østside. Det eneste uforandrede i situationen er, at der stadig er gæstgiveri, nu kaldet hotel, på det sted, hvor Dahl havde logi. Fot. Georg Hemmingsen, Slagelse.

har desværre virket fastlåsende for denne problemstilling. I al fald har ingen turdet eller villet give et helt tredje bud på motivet.

Lad os først se på muligheden af *Sorø Apotek* som stedet, hvor Dahl stod med sit tegneudstyr. Apoteket lå dengang, som det stadig gør, på Storgade 19. I 1818 var apoteksbygningen i bindingsværk - som husene på Dahls tegning -, hvor den senere,

fra 1840'erne, fik et ændret udseende, idet murene blev sat om i grundmur (hvilket udseende ikke er ændret siden).

Det afgørende i denne sag er imidlertid, at apoteksejendommen på Dahls tid reelt bestod af tilsammen tre forhuse, godt nok alle af bindingsværk, men også alle i to etager! Dahls lave hus til venstre på tegningen harmonerer ikke med en

løsning i den retning! Voss hælder dog mest til denne anskuelse⁹⁾.

Hvordan ligger landet så med *gæstgiveriet* "Haabet"? Kun Thorlacius-Ussing har gjort sig konstaterbare overvejelser omkring denne mulighed. Han havde også særlige forudsætninger fremfor andre Dahlforskere i den retning, nemlig at han kendte byen Sorø godt. Han var uddannet kunsthistoriker med bopæl i København, hvor han i mange år virkede som direktør for Ny Carlsbergfondet, men var tillige i årene 1944-1976 kunstnerisk leder af Vestsjællands Kunstmuseum i Sorø, hvorfor han fra tid til anden opholdt sig i byen her.

Som udgangspunkt i sin argumentation går han imidlertid bogstaveligt talt galt i byen, idet han ganske fejlagtigt sætter gæstgiveriet "Haabet" lig med "Carsten Hauch's Bolig" (d.v.s. Storgade 15), men da dette hus, siger Thorlacius-Ussing så ud fra et gammelt fotografi af det i la Cours bog om Sorø, kun havde een etage med en kvist til gaden, kan der ikke være tale om det¹⁰⁾.

Hertil er for det første at sige, at Thorlacius-Ussing blander begreberne sammen. Rigtigt er det, at "Hauchs Hus" i tredje kvartal af 1800-tallet fungerede som et gæstgiveri, men uden et officielt navn, og at det i 1902 blev erstattet af et nyt, treetages hus, som blev kaldt "Haabet", og hvor der i de første år var indrettet et hotel ved navn "Haabet"¹¹⁾, men det må bestemt ikke

forveksles med gæstgivergården i Sorø, der i 1800-tallet blev kaldt "Haabet", og som lå i den nordlige ende af Storgade (= nuv. nr. 25, i dag kendt under navnet "Hotel Postgaarden", jfr. kap. VIII og n. 24 i denne artikel).

For det andet er det ret letsindigt, som Thorlacius-Ussing gør det, at slutte noget som helst ud fra et fotografi af et hus, i dette tilfælde fra 1870'erne, til hvordan samme hus så ud flere årtier tidligere. Der var næsten ikke noget så foranderligt i en dansk købstad i gamle dage som dens bindingsværkshuse, der kunne udvides og afkortes i så vel højde som længde - og blev det. Kernen i denne artikel er i grunden et slående og morsomt eksempel på det!

Nok om det, Thorlacius-Ussing har på en måde ret: det var ikke Hauchs hus, men han tør på den anden side ikke sige positivt, hvilket hus der så var tale om. Lige så lidt præcis er den store Dahl-forsker, Leif Østby, idet han lader begge muligheder (Apoteket eller "Haabet") stå åbne¹²⁾, men han har næppe heller haft synderligt kendskab til Sorø.

Da vi nu kan se, at ingen af alternativerne er rigtige, må den efterhånden utålmodige læser nok spørge: Hvad er det så, Dahl har foreviget?

Kap. V. Ingen gårdsplads, men et gaderum!

Hvis man helt opgiver forestillingen om, at Dahl har gengivet en gårds-

plads, og i stedet tænker i baner som gaderum eller torveplads - hvad giver det så af muligheder i tilfældet Sorø by? Ikke så mange. Byen havde - og har - godt nok et torv, men det er alt for stort til, at Dahls motiv kan være hentet derfra.

Jamen, kan det da være et stykke gaderum, vi ser på hans tegning? Og er det det, kan der så ligge et par bygninger på tværs som på tegningen? Det er indrømmet i givet fald et usædvanligt gadebillede, men det havde Sorø netop!

Siden senest 1680'erne lå der et lille hus på tværs af byens stort set nord-sydgående hovedgade, ud fra dennes vestlige side ved grænsen mod nord mellem byen og de omgivende jorder, og fra senest 1730'erne lå der tilsvarende en bygning ud fra gadens østlige side, så hovedgaden (dengang Realgade, nu Storgade) var nærmest spærret af, men man kunne komme igennem en portåbning: "Byens Port" kaldet¹³⁾.

Byporten findes der - heldigvis da - et par billeder af fra 1700-tallet, som er ret kendte i Sorø-sammenhænge, men på begge disse billeder, som det også er skriftligt bevidnet, ses en pæn, stor gavlkvist over portåbningen, som ikke genfindes på huset på Dahls tegning. Er det da ikke letsindigt at påstå, at Dahls tegning viser byporten?

Jeg skal i det følgende på detaljeret vis føre bevis for denne min på-

stand, d.v.s. helst i et og alt kunne godtgøre, at de bygninger, man ser på Dahls tegning, svarer til de bygninger, som vi rent arkivalisk ved lå der på den tid.

Kap. VI. Dahl og Sorø's byport

For at begynde med det lave hus til venstre: det skulle gerne svare til det nævnte hus fra 1680'erne, om hvilket vi ved, at det blev opført som "Portnerens Hus" i een etage i bindingsværk med stråtag, bestående af i alt blot 4 fag. Stråtaget blev senest 1736 erstattet af tegltag. Huset blev senest fra 1730'erne betegnet "Byens Hus" eller "Sorø Købstads Vagthus".

Ved brandtaksationen i januar 1818 blev huset beskrevet på denne måde: "Byens Vagthus. Et Forhus, 4 Fag, Egebindingsværk, Murtavl og Tegltag, indrettet til Stuer, Køkken og Forstue, hvori 1 Kakkelovn og 1 Skorsten"¹⁴⁾.

Vi kan på Dahl-tegningen kun se den ene ende af sådan et lille hus, men bortset fra denne usikkerhed med længden svarer det jo - i al fald i princippet - godt til de skriftlige oplysninger.

Mere afgørende er det naturligvis, om det rimeligt karakteristiske høje "hovedhus" på tegningen passer til det skriftlige kildemateriale, som findes for bygningen, og hvori den frem til begyndelsen af 1800-tallet omtales som "Længe paa den nordre Side" (1736) eller "Stuelænge tværs for Gaden" (1801).

Denne længes bygningshistorie er ikke så enkel, men i al korthed var den bygget af bindingsværk i een etage med teglhængt tag og rummede i fagene nærmest vagthuset byens port med en (gavl)kvist over som en slags arkitektonisk accentuering. Selv om en byport af bindingsværk efter tidens standard var et ganske primitivt bygningsværk, tog porten sig i kraft af just gavlsplidsen nogenlunde pæn ud, hvad man kan se af de overleverede billeder¹⁵⁾.

Problemet i vores sammenhæng er som nævnt selvsamme gavlskvist, for der er ikke nogen at se på "hovedhuset" på Dahls tegning, og et andet væsentligt problem er, at helt frem til i det mindste 1801 beskrives længen som værende i een etage og meget længere (i østlig retning)!

Men netop i tidsrummet mellem den ordinære brandtaksation i 1801 og den næste i 1811 fandt der en ombygning sted af byportlængen i form af en etageforhøjelse og en afkortelse.

Således hedder det for første gang i taksationen for 1811, at der nu dels er "En Bygning over Byens Port, 3 Fag, med tilhørende Tømmer i Porten, Fyrbindingsværk, Murtavl og Tegltag, indrettet til Krambod og Værelser", og dels en "Bygning til Strædet, 4 Fag, 2 Etager, Egebindingsværk, Murtavl og Tegltag, indrettet til Krambod og Værelser"¹⁶⁾.

Få måneder før Dahl kom til Sorø, blev byporten og østfløjen, endnu i

1811 for to huse at regne, beskrevet under eet på denne måde: "En Bygning over Byens Port og ved siden af denne, 7 Fag, 2 Etager høj, Egebindingsværk, Murtavl og Tegltag, indrettet til Krambod, Værelser og Trappeopgang"¹⁷⁾.

Der er ingen uoverensstemmelser mellem oplysningerne i de skriftlige kilder og det, som vi kan aflæse af Dahls tegning. Dog kan det være svært nøje at fastslå antallet af bindingsværksfag på det tegnede hus, men her gælder vel, at Dahl ikke behøver have gengivet alt tømmeret hundrede procent korrekt, selv om han også er en detaljens mester.

Slående er det endvidere, at der ikke er omtalt skorstene (trods eksistensen af værelser) i beskrivelserne, lige så lidt som Dahl har afsat sådanne på tegningen, og indretning af krambod på den tid fordrer naturligvis et udhængsskilt, sådan som man se det på tegningen!

Tilbage står at afprøve tegningens lave bygning til højre imod det skriftlige materiale. Iflg. brandtaksationerne lå der fra senest 1736 og frem et "Forhus til Gaden", vinkelret på byportlængen og mod syd, oprindeligt på 12 fag bindingsværk, dog senest 1801 ændret til 10 fag, i een etage med murede tavler og tegltag, indrettet til bolig med kakkellovne og to skorstene¹⁸⁾. Heller ikke hvad dette hus angår, er der principielt noget i vejen for, at det vi ser på tegningen, er lig med det, der nævnes i taksationerne.

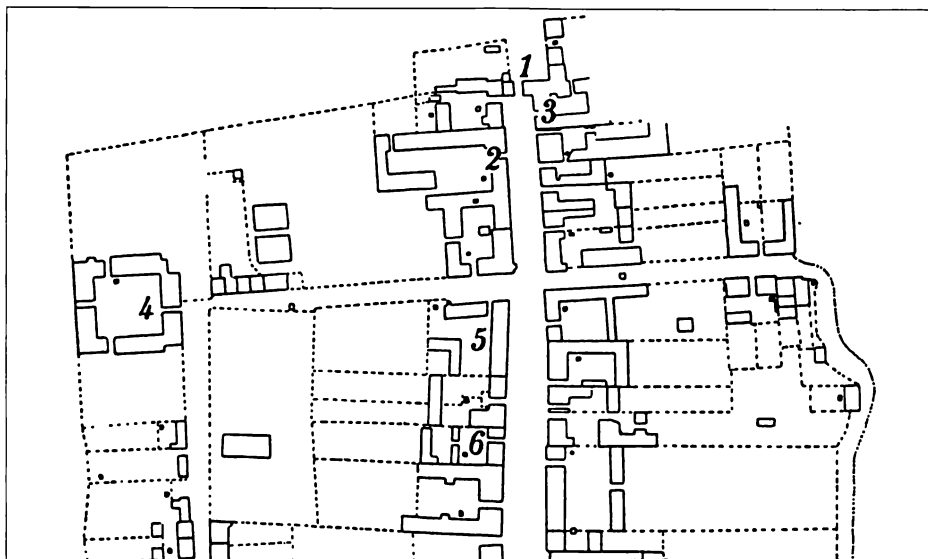


Fig. 3. Den nordlige del af Sorø by på bearbejdet kort fra 1787. Her er alle de i artiklen nævnte steder med relevans til tydingerne af Dahls-tegningen markeret. 1) Byportlængden. 2) Købmand Chr. Povelsens gård og gæstgiveri, først kaldet "Haabet", senere "Hotel Postgården", Storgade 25. 3) Købmand Claus Bertram Christensens forhus og gård (nu Storgade 48). 4) Trautners Gård. 5) Apoteket (Storgade 19). 6) Storgade 15 (tidl. Hauchs hus, fra 1902 Hotel "Haabet"). Nummerering v/forf.

Min konklusion er da den, at Dahls tegning forestiller Sorø's byport med omgivende bygninger, set fra sydvest, d.v.s. inde fra byen af, og at det, som hidtil har været anset for en gårdsplads, er et stykke af byens hovedgade (jfr. fig. 3).

Denne konstatering overrasker nok lige så meget mig selv, som den vil komme bag på alle andre med interesse for Sorø's historie.

Resultatet giver os en værdifuld ny viden af stor betydning for Sorø's historiske topografi. Vi får som med et slag foræret et nyt billede af en gammel bygning i Sorø, som ikke bare er en eller anden købmandsgård, men som er en ganske særlig,

for ikke at sige unik bygning i Sorø: byporten.

I forvejen kendte vi som sagt to billeder fra 1700-tallets sidste halvdel af denne byport, set på en vis afstand, nu får vi et tredje billede, som dels viser os bygningen ganske tæt på, men som også giver et udmærket indtryk af bygningens udseende efter dens ombygning mellem 1801-1811 så vel som af dens nærmeste omgivelser¹⁹⁾.

Vi får så leve med, at byporten, der i forvejen arkitektonisk set ikke var noget særligt at prale af, kort efter 1800 mistede "pynten" og dermed præget af en særlig eller selvstændig bygning og i stedet på det nærmeste

blev indkapslet i en krambodsvirk-somhed.

Gevinsten ved den ny undersøgelse består derudover i et "nærmere bekendtskab" med vagthuset og sidst, men ikke mindst, i at vi for første gang får et indtryk af forhuset op til byporten på gadens østside. Der kendes ikke andre billeder af dette hus. Tegningen bringer tilmed de charmerende facts, at huset havde en lille kvist i barokstil, og at der foran huset var et stakit - på byens hovedgade!

Den lilleby-stemning, som virkelig var kendetegnende for Sorø i den-ne som andre perioder af byens historie, får liv på Dahls tegning. Det er højlys dag, men stor trafik af mennesker eller køretøjer er der slet ikke tale om. Alt ånder idyl, som man siger.

Byens egne borgere var sig det særlige miljø ved byporten bevidst, hvad der senere blev nedfældet i erindringer og lokalhistoriske artikler. Således skrev lektor F. Matthiessen i 1913:

"Portbygningen, den med den sammenbyggede Vaaning paa Gadens vestre Side og den store Gaard på østre side var et sammenhængende Bygningskomplex og Byens største Købmandsgaard. Butiken var i Portbygningens Stueetage Øst for Porten. Vinduer og Indgangsdør vendte mod Syd, men ind mod Portrummet var en Rude, hvorigennem Købmanden kunne iagttage alle, der kom gennem

*Porten. Der kunne han sidde som en Edderkop i sit Net og fange Kunderne. Ret en ideel Beliggenhed for en Købmandsgaard."*²⁰⁾ - Dahls tegning giver os nu syn for sagn!

Købmanden i 1818 var Claus Bertram Christensen, som ejede både forhuset på østsiden og den 2-etages portbygning på tværs af gaden. Selve portrummet var dog kommune-nens! Det er ikke utænkeligt, at Christensen og Dahl har hilst på hinanden. Den ene af herrerne på tegningen kunne være Christensen, som er ude at kapre kunder!

Som kulturhistoriker skal jeg ikke vurdere eller analysere tegningens kunstneriske kvaliteter, lige så vel som en kunsthistoriker bør fare med lempe, når det gælder kulturhistoriske forhold.

Jeg kan dog fuldt ud tilslutte mig Leif Østbys synspunkt, at tegningen er "en klar og precis gjengivelse"²¹⁾. I lyset af identificeringen af motivet må man derimod forholde sig kritisk til Knud Voss, når han i sin analyse af billedet ensidigt kommer ind på spørgsmålet om proportionerne i det og herom skriver: "*Den hesteforspændte arbejdsvoan går igen i flere af hans (Dahls, forf.) landskabsbilleder, og dér har det beskedne ydre format ikke samme grelle virkning som i denne tegning, hvor staffagen er dukkeagtigt lille i sammenligning med f.eks. bygnin-gens port.*" I øvrigt har Voss ikke noget positivt at sige om billedet!²²⁾

Her må det indvendes, at Knud Voss i nogen grad har skudt forbi, for bygningsporten er altså ikke bare en almindelig gennemkørselsport, men en byport, som faktisk var temmelig stor. Den målte reelt ca. 3,14 m i både bredden og højden²³⁾, hvor en almindelig bygningsport i Sorø (som andre steder) kunne måle ca. 2,60 m i bredden og 2,90 m i højden.

Dahl havde så sandelig rimelig sans for proportionerne - han var ikke naivist.

Kap. VII: Hvorfor dette motiv?

Hvorfor valgte Dahl at bruge miljøet omkring Sorø's byport som et af sine motiver under sit ophold i byen? Der var så mange andre steder i byen, der kunne fange hans interesse. (Akademiet, dengang i ruiner, blev han fascineret af, men det var ikke en del af byen).

Det var lidt usædvanligt for Dahl at have en ordinær enkeltbygning eller et gadebillede som motiv, hvorimod kirker, klostre, slotte og herregårde havde hans kunstneriske bevågenhed.

Til hans tidligste værker hører dog nogle dørstykker med bygningsmæssige motiver fra Bergen, og i samme kategori hører et stort maleteri fra 1840 af en bygningsafgrænset plads i Bergen, ligesom han i 1842 tegnede en gade i Kristiania.

Der er næppe nogen tvivl om, at Dahl, straks da han ankom til Sorø

og oplevede byporten, har tænkt: det var da en usædvanlig frembringelse, vel en tegning værd! Og da han så fik mulighed for at kunne tegne den i ro og mag, gjorde han det. Men hvor præcist sad eller stod han, da lavede prospektet?

Det er ikke svært at slå fast, at Dahl har set sit motiv fra et vist niveau over jordhøjde, hvad ikke mindst den lille stump tegltag i nederste venstre hjørne i særlig grad indikerer. Det vil med andre ord sige, at Dahl har begået tegningen fra et vindue eller værelse i 1. sals højde. Hvilken bygning kan der være tale om, og hvad havde han dér at gøre?

Kap. VIII. Dahl og Sorø's gæstgivergård

For så vidt, det er Sorø's byport Dahl fokuserer på, og det er det, så kan hans udsigtspunkt med største sikkerhed henføres til forhus nr. to på vestsiden af hovedgaden.

Forhuset, der lå nærmest vagthuset, var ret lille, på kun 7 fag bindingsværk, og trukket noget tilbage i forhold til det næste forhus i rækken.

Dette forhus var af større omfang i både længde og højde. Det bestod af hele 24 fag bindingsværk med murede tavler og tegltag. Bygningen var i een etage, men havde ud til gaden en kvist på 6 fag.

Bygningen rummede en krambod, men dens vigtigste formål var at fungere som gæstgiveri, en rolle som bygningen havde haft, siden

den blev nyopført i 1767 af købmand J. A. Foss, som allerede 1748 havde fået overflyttet byens kroprivilegium til stedet her fra "Herbergerer- og Værthusgaarden" på Storgade 17 (langt senere kaldet "Chr. d. IV's gamle Kro"). I 1767 oplystes det om Foss's nye forhus, at det er "større og bekvemmere indrettet" for "desbedre at kunne beværte fremmede Rejsende"²⁴⁾.

Byens nye gæstgiveri lå altså tæt på Byporten, hvad der var nok så praktisk for tilrejsende, og så sandt som det nu er mere end sandsynliggjort, at Dahl havde sit udsigtspunkt i denne bygning, hvis kvist ud til gaden har været særdeles velegnet til formålet, kan vi roligt også gå ud fra, at det var gæstgivergården, der endnu ikke havde et særligt navn, der bød ham og hans eventuelle rejseledsager logi under Sorø-opholdet!²⁵⁾

Men ikke nok med, at tegningen i sig selv leverer et ganske sikkert bevis på, at Dahl holdt til på den lokale gæstgivergård: lys-skyggeforholdene på tegningen med flot solskin fra sydøst kan udmærket bruges til at pejle sig nærmere ind på tidspunktet for Dahls ankomst til Sorø.

Da tegningen så åbenbart er lavet midt på dagen d. 1. august, må Dahl være ankommet til byen senest dagen før, altså d. 31. juli, den lange rejseafstand fra København taget i betragtning.

Lad os antage, at Dahl kom med dagvognen d. 31. juli. Han blev da straks indlogeret hos gæstgiveren, og efter en god nats søvn er Dahl vågnet op til strålende sommervej og har fattet sit grej for at lave sit første opus i Sorø. Efter en middagspause er han gået ned til ruinen ved søen og afbildet den i den samme, stadig højtstående august-sols skær. På 2. dagen er Dahl taget ud i den nærmeste omegn og her atter lavet to tegninger. Mon ikke han blev i byen natten over til d. 3. august?

Man kan også spekulere på, om gæstgivergårdens vært, der på dette tidspunkt var købmand Chr. Povel-sen, vidste, at han havde fået så fornemt et besøg? Lokalt er besøget, sandt at sige, ret hurtigt gået i glemmebogen, og alt det, som Dahl gengav på så "klar og precis" måde, er også historie i dag. Ingen af bygningerne har overlevet til i dag²⁶⁾ (Se fig. 2).

Der er dog noget på tegningen, som på sæt og vis stadig forefindes i byen, nemlig fuglene på tagryggen af byporten. Allikerne, som den altid opmærksomme Dahl har opfanget og udnyttet så glimrende i motivet, er fortsat en væsentlig del af bybilledet i Sorø!

Afslutning

Et motiv, som kunstneren ikke selv stedfæstede nærmere end til Sorø, og som eftertiden ikke har kunnet anbringe præcist i Sorø's bybillede, er nu entydigt opklaret som en gengivelse af byens daværende byport



Fig. 4. Læserne skal nu ikke snydes for et billede af Hotel Postgården, så her bringes et ældre foto fra ca. 1940, som viser bygningens udseende, som det var fra ca. 1900 og til 1950'erne. Det var fortsat som på Dahls tid i bindingsværk, men 1. sals kvisten var i 1854 blevet forlænget hen til husets nordgavl, og kort efter år 1900 var bindingsværket blevet overpudset. Fot. fra Lokalhistorisk Arkiv for Sorø og Omegn.

med nærmeste omgivelser, udført fra købmand Chr. Povelsens gæstgiveri.

Derved kan forestillingen om Sorø Apotek opgives, men i grunden var den lige så gamle formodning om gæstgivergården "Haabet" jo ikke så tosset endda! For hvis der med denne stedbetegnelse blev sigtet til det, der nu hedder "Hotel Postgården", og det gjorde man, så er det næsten så tæt på, som man kunne komme, for vel er det ikke lokaliteten som sådan, man ser (fig. 4), men udsigten fra den, eller rettere fra dens kvist, op ad hovedgaden mod byporten!

Hvor er det dog i øvrigt ærgerligt, at Dahl, nu han var i byen med sit tegnegrej, ikke også fandt det spændende at afbilde byporten set ude fra indkørslen til byen, for et sådant billede savner vi stadig. Findes det mon???

At Dahl ikke malede akademirui- nen i måneskin som i tilfældet med eksempelvis Frederiksborg Slot, er mere tilgiveligt!

Noter:

1) Jfr. især Marie Lødrup Bang: *Johan Christian Dahl, Life and Works*, bd. I-III, Oslo 1987; *Ny Dansk Kunsthistorie*, bd. III ("Fra rokoko til guldalder" v/Henrik Bramsen), Kbh. 1994, s. 145-151. Jfr. også den biografiske artikel v/Bjarne Jørnæs om Dahl i: *Weilbach, Dansk Kunstnerleksikon*, bd. II, København 1994, s. 90-92.

2) Jfr. Preben Juul Madsen: *Kunst under hammeren 2000*, forlag: Kunstboghklubben, s. 14-18.

3) Se Leif Østby: *Johan Christian Dahl. Tegninger og Akvareller*. Oslo 1957, s. 9; V. Thorlacius-Ussing: "J. C. Dahls Tegninger fra Sorø", art. i: *Soraner-Bladet*, 44. årg., nr. 5 (= maj 1959), s. 33-36; Knud Voss: *Guldaldermalerne*, København 1976, s. 13. Se også Niels A. Christiansen: *J. C. Dahl paa Sct. Jørgensbjerg*, Roskilde 1944, s. 7.

4) Det er Thorlacius-Ussing (se hans i n. 3 anf. værk, s. 36), som har peget på denne mulighed, idet Harder i samme periode begik billeder fra Sorø-egnen, som blev udstillet på Charlottenborg i 1818 og 1819.

5) Tidligere havde man ellers antaget, at der var tale om en tysk ruin. Jfr. Thorlacius-Ussing: anf. værk, s. 34-35. Se også *Sorø Folketidende* d. 23. maj 1959 s. 5 (lille art.) og d. 26. maj 1959, s. 5 (større art. m. ill.).

6) "Dahl" er svært aflæseligt, da det er skrevet på mørk baggrund (på taget i ned. v. hj.). Tegningen findes i faglitteraturen gengivet i Henrik Bramsen: "J. C. Dahl og Danmark", art. i: *Lionello Venturini m.fl.: Johan Christian Dahl 1788-1857*, Oslo 1957, s. 31 (ukommenteret); Thorlacius-Ussing: anf. værk, s. 33 (kommenteret); J. C. Dahl og Danmark, Oslo og København 1973 (udstillingskatalog), s. 47 (beskrevet); Knud Voss: anf. værk, s. 13 (kommenteret). - I disse - og andre - værker kaldes motivet enten "Gårdsplads" eller "Gårdinteriør", hvad der jo ikke gør nogen forskel.

7) Jeg har forsøgt at efterspore, hvorfra termen "Gårdsplads" eller "Gårdinteriør" egentlig stammer. I Den kgl. Kobberstiksamling, som ejer tegningen, er den registreret ufuldstændigt under titlen: "Gaardinteriør i Sorø". Det er naturligvis derfra, at kunsthistorikerne har taget termen, men hvorfra har Kobberstiksamlingen den? Er det udtryk for en medarbejders personlige opfattelse, eller er det sælgers/givers medfølgende information? Da termen tilmed i den ufuldkomne registrering er uddybet i en parentes med "Fra Apoteket eller Gæstgivergaarden "Haabet"?", tyder det meget på, at vedkommende person i al fald har haft et vist lokalkendskab til Sorø.

Ved henvendelse til museumsinspektør Jan Garff, Kobberstiksamlingen, d. 31. maj 2002 med forespørgsel om registreringens alder og erhvervelsesmåden, er det desværre ikke lykkedes at komme sagen nærmere, andet end at erhvervelsen må have fundet sted en gang før d. 1. oktober 1887. Tidspunktet for den pågældende indførsel i samlingens oversigter er samlingen selv noget famlende overfor. Jeg mener dog især ud fra kronavnet "Haabet" (jfr. kap. VIII her), men i øvrigt også ud fra specielt skriftformen, at kunne fastslå, at formodningen (og nedfældelsen af den) er ældre end ca. 1885.

Jeg benytter lejligheden til at takke Den kgl. Kobberstiksamling på Statens Museum for Kunst for elskværdig bistand ved mit undersøgelsesarbejde.

8) Det skal indrømmes, at jeg i et længere øjeblik vildfarelse troede, at motivet af Dahl var taget i "Trautners Gård", der ligger for enden af Vestergade. Der er en hel del lighedspunkter, men en holdbar bevisførelse forudsætter ikke mindst, at den nordlige halvdel af hovedhuset, som i dag er i to etager bindingsværk som den sydlige del, o. 1818 blot har været på een etage, men det strider imod de historiske kendsgerninger, som de kan læses ud af det skriftlige kildemateriale, og imod de bygningsmæssige træk, som de kan aflæses på stedet.

9) Voss: anf. værk, s. 13, sp. 2. Thorlacius-Ussing tager ikke direkte stilling til apoteksmuligheden, se hans anf. værk, s. 33 f.

10) Thorlacius-Ussing; anf. værk, s. 33 f. Fotografiet findes på s. 207 i L. F. la Cour: Sorø Bys Historie gennem tre Hundrede Aar, Sorø 1938.

11) Se L. F. la Cour: anf. værk, s. 207 (ejendoms historie), og Sorø Amts Vejviser 1904-1906, Næstved 1904, s. 50 (annonce for hotellet).

12) Østby: anf. værk, s. 9.

13) Jfr. især Helge Torm: "Byporten i Sorø - myter og realiteter", art. i: Sorø Amts Museum 1916-96, Sorø 1996 (jubilæumsskrift), s. 61-102. (I denne illustrerede artikel gives en grundig fremstilling af byportlængens komplicerede historie).

14) Brandtaksationsprotokol 1818, Sorø Rådstue, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.

15) Se fig. 2 og fig. 4 i Torms i n. 13 anf. art., hhv. s. 69 og 75.

16) Brandtaksationsprotokol 1811, Sorø Rådstue, Landsarkivet for Sjælland etc.

17) Som n. 14. (Taksationerne fandt sted i januar 1818).

18) Se f.eks. brandtaksationen for 1818.

19) For undertegnede kan det føles lidt pinligt, at opdagelsen først gøres nu, idet jeg som tidligere anført for få år siden - i 1996 - intet har beskæftiget mig med byportens historie, men en lettere revidering af et afsnit af denne historie er kun et fremskridt. Der er nu nogle brikker, som falder helt på plads.

20) F. Matthiessen: "Sorø for Hundrede Aar siden", art. i: Aar bog for Historisk Samfund for Sorø Amt, bd. II, Ringsted 1913, s. 74.

21) Østby: anf. værk, s. 9.

22) Voss: anf. værk, s. 13.

23) Jfr. Torm: anf. værk, s. 69 f.

24) Se Historiske huse i Sorø, udg. af Nationalmuseet og Sorø Amts Museum, 1982, s. 74 (bygningshistorie for Storgade 25). For en nærmere udredning af anvendelsen af navnet "Haabet" i Sorø se Torm: "Haabet" var mere end eet sted, art. i Jul i Sorø 2003 (under udg.).

25) Dette gæstgiveri blev først senere i 1800-tallet kaldt "Haabet", nu med den lidt finere klassifikation: hotel, jfr. Trap-Danmark, Sorø Amt, 1858. Navnet kan være indført af den første ejer af stedet, som tillige kaldte sig "Gæstgiver", nemlig Johan Frederik Hoppe, ejer fra 1833-1854. Skyldes navnet ikke ham, må det tilskrives hans søn, gæstgiver Frederik Wilhelm Hoppe, der havde stedet fra 1854-1859. Også under efterfølgeren Frederik Julius Jørgensen, ejer 1859-1891, hed stedet "Hotel Haabet", jfr. Trap-Danmark, Sorø Amt, 1870.

26) Vagthuset blev revet ned i 1859, selve byporten i 1863 og den østlige del af længen i 1876-77. Forhuset på østsiden ændredes næsten totalt ud til gaden i 1876-77 (og blev i øvrigt helt fjernet i 1930'erne). Se Torm: anf. værk, hhv. s. 85, 89 og 93.

Forfatter: Cand. mag. *Helge Torm*,
Munkevænget 2, II t.h., 4180 Sorø,
tlf. 57 82 20 15.

Kilde- og litteraturoversigt

Utrykte kilder:

Brandtaksationsprotokoller 1801, 1811, 1818 og 1838, Sorø Rådstue, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.

Aviser:

Sorø Folketidende, div. numre august 1885

Opslagsværker:

Sorø Amts Vejviser 1904-1906, Næstved 1904. (Kopi i Sorø kommunes lokalhistoriske arkiv).

Litteratur:

Bang, Marie Lødrup: Johan Christian Dahl, Life and Works, bd. I-III, Oslo 1987.

Bramsen, Henrik: "J. C. Dahl og Danmark", art. i: Venturini m.fl.: Johan Christian Dahl 1788-1857, Oslo 1957.

Bramsen, Henrik: Fra rokokko til guldalder = bd. III i Ny Dansk Kunsthistorie, Kbh. 1994.

Christiansen, Niels A.: J. C. Dahl paa Sct. Jørgensbjerg, Roskilde 1944.

la Cour, L. F.: Sorø Bys Historie gennem tre Hundrede Aar, Sorø 1938.

J. C. Dahl og Danmark, Oslo og København 1973 (udstillingskatalog).

Jørnæs, Bjarne: "J. C. Dahl", biografisk art. i: Weilbachs Kunstnerleksikon, bd. II, Kbh. 1994.

Madsen Juul, Preben: Kunst under hammeren 2000, Kunstbogklubben 2000.

Matthiessen, F.: "Sorø for Hundrede Aar siden", art. i: Aarbog for Historisk Samfund for Sorø Amt, bd. II, Ringsted 1913.

Molbech, Christian: Ungdomsvandring i mit Fødeland, Kbh. 1811.

Nationalmuseet og Sorø Amts Museum: Historiske huse i Sorø (bygningsregistrant), Kbh.-Sorø 1982.

Thorlacius-Ussing, V.: "J. C. Dahls Tegninger fra Sorø", art. i: Soraner-Bladet, 44. årg., nr. 5 (= maj 1959), Sorø 1959.

Torm, Helge: "Byporten i Sorø - myter og realiteter", art. i: Sorø Amts Museum 1916-96 (jubilæumsskrift), Sorø 1996.

Trap Danmark, Sorø Amt, speciel del, bd. I, Kbh. 1858.

Trap Danmark, Sorø Amt, 2. udg., bd. II, Kbh. 1870.

Trap Danmark, Sorø Amt, 3. udg., bd. II, Kbh. 1898.

Voss, Knud: Guldaldermalerne, København 1976.

Østby, Leif: Johan Christian Dahl. Tegninger og Akvareller, Oslo 1959.

Eksport af kreaturer og svin fra havnene i Korsør og Skælskør

- en god forretning sidst i 1800-årene

Redaktionelt bearbejdet artikel

Øget efterspørgsel efter dansk kød

De store sejlskibsflåder i Skælskør og Korsør havne nåede deres kulminationspunkt mod slutningen af 1800-tallet. For Skælskørs vedkommende kan tidspunktet fastsættes til 1891, mens det i Korsørs tilfælde sandsynligvis er sket noget tidligere. Det betød dog ikke, at der ikke var livlig skibsfart som sådan, for der var bl.a. kommet en stor eksport af levende kreaturer og svin i gang.

Fra gammel tid havde man drevet stude fra Jylland til markederne sydpå over land, men i den sidste fjerdedel af 1800-tallet tog man søvejen i brug som transportvej, da der voksede endnu større markeder frem end tidligere både i England og Tyskland.

I 1873 tog man den ny havn i Esbjerg i brug med stor udskibning fra begyndelsen af. Inden længe eksporterede man herfra over 30.000 stk. levende kvæg og får på eet år.

Også de sjællandske havnebyer udnyttede de gode konjunkturer, og havnene i Korsør og Skælskør fik i

nogle år den største andel i den søværts eksport fra denne ø.

I finansåret 1872-73 var der endnu ingen eksport af levende kreaturer fra Skælskør havn, men fra Korsør blev der dette år eksporteret 505 okser og køer, 673 kalve samt 28.483 svin. Til sammenligning udførtes fra København 9.917 okser og køer, 143 kalve, 9.013 svin og 157 grise, mens Vordingborg tegnede sig for 63 okser og køer samt 5.264 svin.

Eksportrederi med base i Skælskør fra 1873

I 1873 indså fremsynede folk i Skælskør, at der var basis for et nyt rederi med eksport af levende kreaturer og svin som formål.

Arnt Heilmann skriver i sine erindringer, at det var reder og dampmøller Rasmus Harboe (1828-1898, red.), der forstod, at man skulle gribe chancen, da Tyskland begyndte at indføre levende svin i 1870.

Ved et møde i Skælskør i februar 1873, ledet af byens apoteker H.P.G. Heilmann, kunne man meddele, at man allerede havde fået tegnet

16.000 rdl. til det påtænkte selskab. På samme møde blev der givet tilsagn om 8.-9.000 rdl. mere. Det var dog ikke nok, og man nedsatte et udvalg, der skulle arbejde videre med sagen og indbyde til offentlig tegning.

Da Danmark samme år indførte møntreformen, hvor man gik over fra rigsdaler til kroner, blev beløbene fra da af opgivet i kroner. Aktiekapitalen i det påtænkte rederi kom efterhånden op på 59.600 kr. (Aktiernes størrelse var på 50, 100 og 200 kr., udstedt til ihændeleveren). Af virksomhedens årlige nettofortjeneste skulle 10% henlægges til en reservefond. Herefter skulle den kun forøges med sin egen renteindtægt.

D. 5. marts 1873 holdt man igen møde og vedtog at anskaffe et skib, egnet til kvægtransport. Det skulle gå i fart mellem Skælskør og Kiel og mellem Skælskør og København -

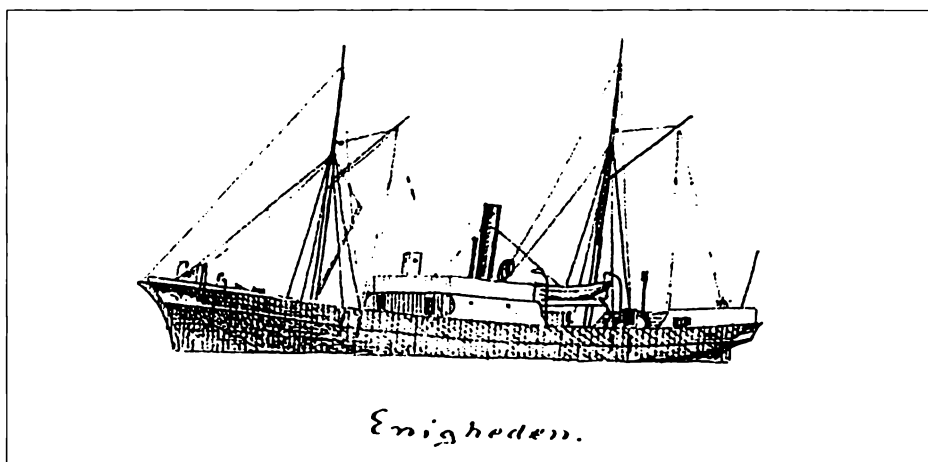
med anløb i så vel Korsør som Nyborg.

Man valgte en direktion af lokale folk, nemlig godsejer C. Castenschield, gårdmændene Søren Jespersen, Niels Hansen, begge Oreby, Johan Madsen, Eggeslevmagle, og H. Pedersen, Vemmelev, samt fra Skælskør by Rasmus Harboe, toldforvalter Rafn og købmændene I.H. Aarestrup og H.C. Nagel. Direktionen blev bemyndiget til at optage et lån på op til 15.000 rdl.

D. 29. december 1873 blev selskabet stiftet ved en særlig generalforsamling. Dets officielle navn blev "Dampskibsselskabet for Skjelskør og Omegn", men først nogen tid senere kom der for alvor gang i sagerne.

Det første skib: Enigheden

Det skete, da man købte det første skib, en dampskonnert ved navn *Enigheden*, som var bygget 1873-74 på



"S/S Enigheden", bygget 1873-74 i Skibhusene ved Odense. Kreaturdampet til 1883. Tuschtegnning af G. A. Garoc d. 29. april 1878. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Hans Lind Hansens skibsværft i Skibhusene ved Odense.

Skibet var lavet af eg, havde 1 dæk og 2 master. Det havde en vægt af 110,58 tons brutto og 51,26 tons netto. Maskinkraften var på 30 hk. med 2 cylindre. Maskinen blev leveret af maskinfabrikken Howaldt i Kiel.

Købmand Aarestrup blev selskabets korresponderende reder, mens skipper Rasmus Hansen, der havde en jagt, *Caroline*, solgte denne for at blive kaptajn på det ny dampskib.

D. 17. maj 1874 sejlede *Enigheden* ind i Skælskør havn. Det var en stor festdag i byen, men der opstod en del forvirring ved modtagelsen, for *Enigheden* sejlede hurtigere, end man havde regnet med, så de fleste tilskuere kom for sent til at byde skibet velkommen.

I den følgende tid sejlede den fra København til Skælskør med stykgods, men snart var det også kreatur-eksporten fra Skælskør og Korsør, det drejede sig om. Hver lørdag aften sejlede man til Kiel med kreaturer og svin, og fra Kiel gik turen tilbage med stykgods som fragt. Hver onsdag gik skibet fra Skælskør til København med korn.

Kreaturerne og svinene blev for størstedelens vedkommende transporteret til havnene med hestevogn, for hvor Korsør havde haft jernbanestation siden 1856, fik Skælskør det først i 1892, og de færreste gårde lå nær en jernbanestation.



Dampskibet
„Enighed“
afgaaer regelmæssig fra Korsør til Kiel hver
Mandag, Onsdag og Fredag,
Aften Kl. 8,
medtagende Kreaturer og Fragtgods.
Egpeditionen i Korsør.
Chr. Didrichsen.

Annonce i Korsør Avis d. 21. februar 1880 for fragtruten mellem Korsør og Kiel med "Enighed". "Dampskibsselskabet for Skjelskør og Omegns" lokale repræsentant angives at være Chr. Didrichsen. Lokalhistorisk Arkiv for Korsør Kommune.

Før afskibningen kunne det være nødvendigt at have dyrene opstaldet. I Korsør blev der i 1880'erne bygget en kreaturstald til formålet. Den lå først i den østlige ende af pladsen med jernbanestationen og overfartshotellet "Storebælt", men blev senere anbragt tæt ved den daværende bro over indløbet til Korsør Nor.

I Skælskør erhvervede selskabet et pakhuis, der lå på det yderste hjørne af havnen ved kanalen. Det havde tilhørt DFDS, som o. 1868 havde forsøgt at drive en rute med en damper *Ørnen* mellem Skælskør og et par andre havne og København. Ruten blev hurtigt nedlagt igen, og pakhuset lå da i nogle år ubenyttet hen.

Man havde opstaldning flere steder i byen. Et af dem var magasinet i Strandgade, som Nagel havde opført i 1860'erne. Senere havde konsul Carl Meding lager her.

Farefuld losning

Det var en umådelig mængde store fedesvin (a 300-400 pund), som Tyskland i den tid modtog fra Danmark. Det tyske marked forlangte "dybe, brede, firskårne og meget fede svin", og det kunne vi levere.

Der blev også eksporteret mange fede stude med *Enigheden*. Brænderiejer Jørgen Harboe, Skælskør, vidste, at affaldet fra fabrikationen af brændevin var godt kreaturfoder!

Det skete hyppigt, at et eller flere svin faldt i havnen under ladning. Man prøvede på at redde dem, men nogle druknede. Der har ikke været stille på havnen, når man forsøgte at redde et svin på måske 200 kg. Den slags uheld skete gerne, når svinene blev drevet fra en vejerbod til foldene ved skibet. Der var flere vejerboder.

Når de fede svin på varme sommerdage blev stuvet sammen om bord med de trange pladsforhold, der var, kunne det forekomme, at et svin døde og måtte slagtes om bord. Iflg. Ethelfeld kunne der være ca. 400 svin ved Skælskør havn på een gang. Og hvis skibet ikke fik fuld last i Skælskør, fik det det i Korsør. Det var altid en begivenhed, når dampskibet kom og gik. Mange stod og så på.

Ved slutningen af 1874 havde man fra Skælskør eksporteret 235 okser og køer, 256 kalve og 3.288 svin. Korsør lå langt over med sine 561 okser og køer, 663 kalve og 24.085 svin. København lå højere for hornkvægets vedkommende, nemlig 13.631

okser og køer samt 23 kalve; svin og grise androg 9.352 stk. Samme år havde Vordingborg eksport af 224 stk. hornkvæg og 2.918 svin. Kalundborg afskibede 150 okser og 3.622 svin. Skælskør-selskabets udbytte blev dette år på 6% og i det følgende år på 4%.

I Skælskør og Korsør kunne den ny trafik mærkes i byernes handelsliv. Især i Skælskør, hvor lokale købmænd leverede kul m.m. til skibet. Det drejede sig om så store mængder, så der blev bygget et pakhusspecielt til det. Dets beliggenhed er ukendt i dag.

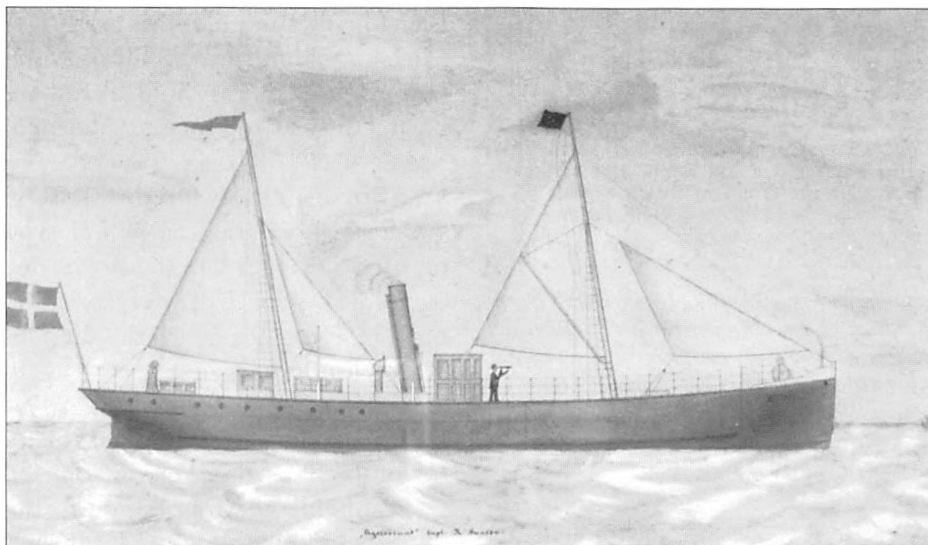
Der var imidlertid kommet konkurrence fra et fremmed, ikke nærmere specificeret skib, så fragten blev i 1882 nedsat med 20-25% og i 1883 yderligere med 25%.

Også udflugtssejlads

Når *Enigheden* ikke var i sin sædvanlige fart, kunne den lejes ud til udflugter, og netop i Skælskør, som ikke havde færgefart til Fyn, og som nævnt ikke fik jernbaneforbindelse før senere, var der mange borgere, der gerne ville benytte lejligheden til at tage afsted til Nyborg, Svendborg, Rudkøbing o.s.v.

Der blev skrubbet og skuret på skibet, før passagererne steg om bord, men der lugtede alligevel slemt af kreaturer og svin.

En fart til Svendborg med 7 timers ophold kostede 4 kr. I et læserbrev i "Skjelskør Avis" d. 5. august 1875 ud-



S/S Agersøsund, bygget 1883 på Howaldtswerke i Kiel. Kreaturdamper til 1900. Dens første kaptajn var Rasmus Hansen, der også havde været kaptajn på "Enigheden". Han blev senere afløst af J. C. Andersen. Akvarel i privateje, her gengivet efter affotografering på Skælskøregnens lokalhistoriske Arkiv.

trykte skribenten sin begejstring for disse ture, men kunne godt tænke sig lidt længere ophold i Nyborg, "den lille interessante By". (Nyborg var ellers på den tid næsten tre gange så stor som Skælskør, red.). 4 kr. var i øvrigt mange penge for dem, der havde en dagløn på 1 kr.

Nyt skib fra 1884: Agersøsund. Stigende eksport

1883 besluttede selskabet at købe et større dampskib til erstatning for *Enigheden*, som blev solgt. Man anskaffede sig nu *Agersøsund*, en fragto- og kreaturdamper, der var bygget på Howaldtswerke i Kiel. Den kostede 80.000 Mark, betalt ved hjælp af reservefonden og nytegnede aktier.

Skibet, der blev taget i brug i 1884, havde 1 dæk og 2 master og var ud-

styret med en stålskrue. Allerede i 1885 blev skibet forlænget, så tonnage herefter var 122 tons brutto og 69 tons netto. Ligesom forgængeren var det ikke forsikret, og der var ingen gæld.

1885 var også det år, hvor dampskibsforbindelsen til Agersø og Omø med *Skjelskør* begyndte. Det var et andet selskab, "Dampskibsselskabet *Skjelskør*", stiftet 1885, som stod for denne forbindelse. Der skete således en hel del på havnen i Skælskør i disse år, hvor der også fortsat var anløb af mange sejlskibe.

Agersøsund sejlede på samme måde som forgængeren. Man sejlede mellem Skælskør, Korsør og Kiel med svin, kreaturer og foderstoffer m.m., og gjorde det helt frem til 1900.

Struedampstribet „Agersøfjund“.

Ordinær Tur Stjelskør via Korsør til
Kiel Mandag den 7de Marts forfåtommande
bortfalder paa Grund af Rjedelrensning.
Befthjrelsen.

Announce i Korsør Avis d. 1. marts 1887, som fortæller, at den ordinære tur fra Skælskør via Korsør til Kiel d. 7. marts er aflyst på grund af kedelrensning. Lokalthistorisk Arkiv for Korsør Kommune.

1883 eksporteredes fra Sjælland uden for København 617 stk. hornkvæg, heraf fra Skælskør 184, fra Korsør 71, fra Kalundborg 334, 24 fra Næstved og resten (4 stk.) fra Helsingør. Eksporten af svin og grise løb op i 72.446 stk. fra Sjællands provinshavne. Deraf tegnede Korsør sig alene for 50.192 stk. Skælskør fulgte trop med 11.538 stk., mens Kalundborg lå på 5.557 stk. og Næstved på 2.568 stk. Vordingborg lå lavt i statistikken med 2.527 stk. København udførte 7.418 stk.

Næste år, 1884, var fordelingen anderledes. Flere byer var med, men Korsør var stadig nr. 1 i eksporten af svin, nemlig 44.101 stk., og Næstved havde med 20.079 svin overhalet Skælskørs 13.179 udskibede svin. København lå stabilt på 7.244 stk. svin.

I 1885 udskibedes fra havnen i Korsør 1.324 kreaturer og 35.685 svin og fra Skælskør havn 763 kreaturer og 9.832 svin.

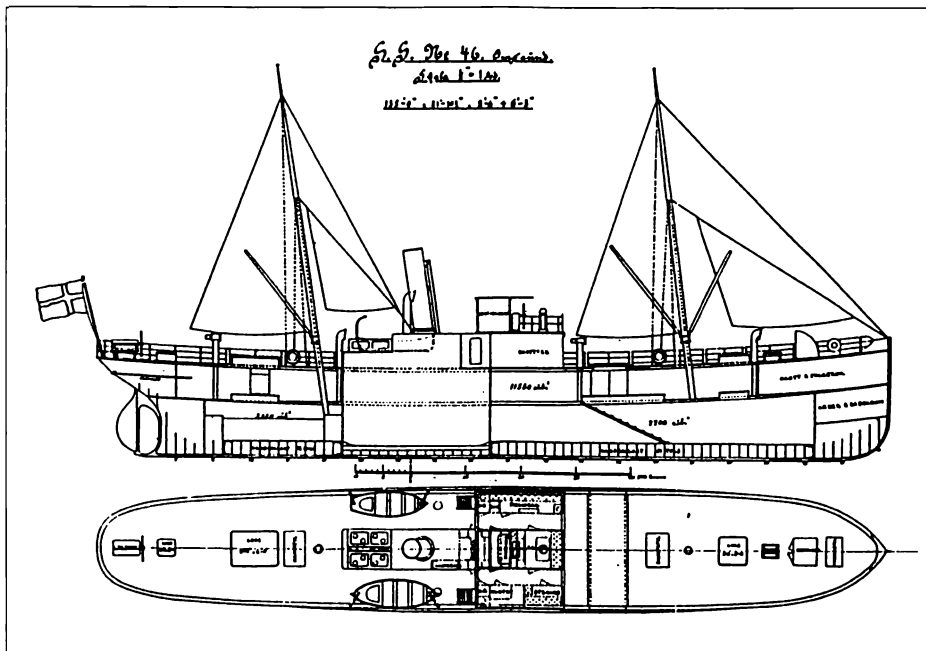
Især Korsør, men til en vis grad også Skælskør dominerede altså svineeksporten, også i forhold til København, i disse år - og fortsatte dermed.

Fra Korsør eksporteredes i 1886 1.656 stk. hornkvæg og 33.771 svin, og fra Skælskør 1.043 stk. hornkvæg og 11.541 svin. Udbyttet for 1886 blev 14%, og 9½ % lagdes hen til reservefonden.

I 1887 blev det tyske marked lukket for indførsel af danske svin som følge af tilfælde af svinepest, og forbudet blev først hævet igen i 1890. Derfor var der intet udbytte i selskabet i 1888-89.

I 1890 blev eksporten af hornkvæg samlet på blot tre steder på Sjælland: Korsør, København med Kastrup og Dragør, samt Skælskør. Disse byer afskibede dette år hhv. 18.408, 2.921 og blot 381 stk. hornkvæg. Vedr. eksporten af levende svin bevarede Korsør sin førerposition i 1890 med 24.978 stk. Skælskør fulgte efter med 2.800 stk., mens København m.v. lå på 2.305 stk., og endelig kom Vordingborg med 516 stk. 1890 gav udbytte igen på 3%. 2% gik til reservefonden.

Fra Korsør eksporteredes i 1891 18.320 stk. hornkvæg og 56.392 svin, fra Skælskør 1.060 stk. hornkvæg og 7.033 svin. Men i 1892 steg antallet af svin fra Korsør til ikke mindre end 67.179, hvorimod hornkvæget faldt til 11.343 stk. Skælskør lå på 1.148 stk. hornkvæg og 4.438 stk. svin. - Udbyttet for 1893 blev 9%.



“S/S Omøsund”, bygget 1894 på Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. Kreaturdamper til 1900. Længdesnit og plan af hoveddæk. Bemærk lastrummene. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Anskaffelse af dampskib nr. 3 i 1894: Omøsund

I 1894 fik selskabet en ny kreaturdamper, hjemmehørende i Skælskør. Den fik navnet *Omøsund*. Det blev den største af dem alle. Man følte, at man havde monopol på eksporten af svin og kreaturer fra Korsør. Det var derfor, man købte det nye skib. Det var en betydelig udvidelse af selskabets virke, men det var en nødvendighed, hvis man ville holde omsætningen.

I 1887 var aktiekapitalen blevet udvidet til 100.000 kr. Der var udstedt aktiebreve på 50, 100 og 200 kr. Reservefonden var på 9.500 kr. Af

overskuddet skulle $\frac{2}{3}$ henlægges til fonden, indtil den kom op på 50.000 kr. Derefter skulle den kun forøges med sin egen rente. Resten af overskuddet skulle fordeles til aktionærerne.

Man var heldig med anskaffelsen af det nye skib. Man havde indhentet tilbud fra syv-otte værfter og valgte at bestille skibet hos Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, hvor man fik “forsvarligt kram” for pengene. Bestyrelsen fik bemyndigelse til at udvide aktiekapitalen igen og til evt. at optage et lån på indtil 20.000 kr. Det blev dog kun nødvendigt at låne 16.000 kr.

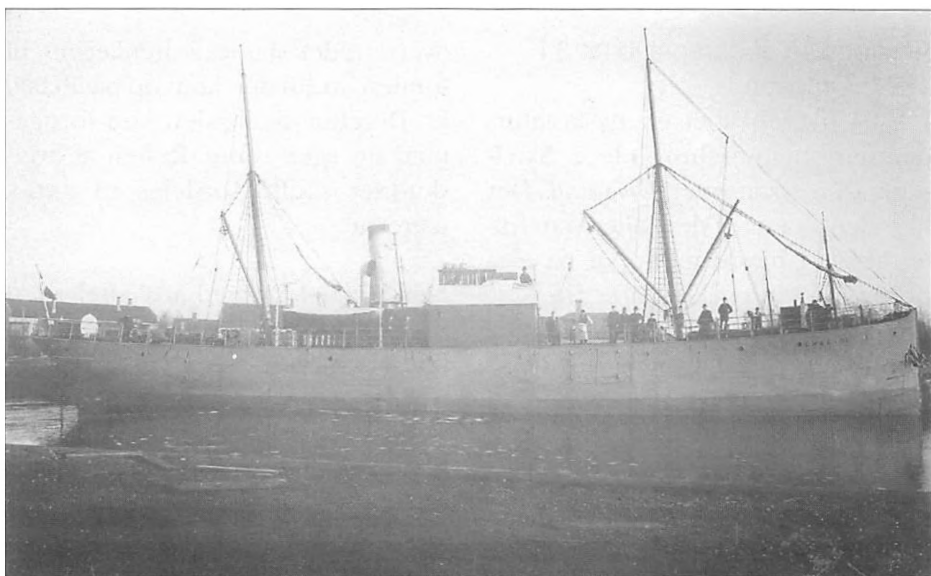
Med nogle forbedringer kom *Omø-sund* til at koste 108.600 kr. Det kunne tage 150 kreaturer og 100 svin, hvor *Agersø-sund* kunne tage 90 kreaturer og hele 350 svin.

Omø-sund var Helsingør-værftets skib nr. 46. Det havde 1 dæk og 2 master og havde en længde på 135 fod og 5 tommer og en bredde på 21 fod og 9 tommer. Maskinen havde 200 hk. Skibets vægt var 334,49 tons brutto og 217,80 tons netto. Det lastede 250 tons, incl. bunkerkul. Det skulle kunne gøre en fart på 9 kvartmil i timen med 100 tons last og kul om bord. På dækket var der anbragt et hus med salon og sovekahyt for kaptajnen. Ovenpå dette hus var kommandobroen. I siderne var der indretning for passagerer. Hoved-

dækket var beklædt med asfalt til beskyttelse mod vand. Og så var der sørget for ventilation i lastrummet.

D. 10. januar 1894 foregik den officielle prøvetur, før værftet afleverede det til ejerne. Midt om formiddagen stod skibet ud fra havnen i Helsingør. Om bord var samtlige medlemmer af bestyrelsen, skibets kaptajn J.C. Andersen, ingeniør Bang, som havde haft tilsyn med skibets bygning, direktøren for værftet m.fl.

Skibet sejlede ned til Vedbæk, ført af lods Martin Hansen, Helsingør. Alt forløb fuldt tilfredsstillende. Skibet holdt den kontraktsmæssige fart, og kulforbruget var mindre end stipuleret, nemlig 325 pund mod 400



Kreaturdampere "Omø-sund" ved Stenkajen i Skælskør havn. Personale og bestyrelse(?) er linet op. Fotografi fra 1894-1900 - måske fra ankomsten d. 10. januar 1894. Fotografi, desværre noget faldet, i Skælskør Bymuseums eje.

pund. Desuden var vejret strålende den dag.

Skjelskør Avis ønskede selskabet til lykke med det ny skib, som var en numerisk forøgelse af Skælskørs handelsflåde, og man ønskede, at det ville danne udgangspunkt for en ny og lykkelig æra i "*i den skjelskørske Trafiks Historie*".

Ankomsten til Skælskør fejredes med et improviseret bal om aftenen i en af byens teatersale. Det var ikke muligt med så kort varsel at skaffe regulær balmusik. Man klarede sig med en harmonika, en violin og en triangel. Senere på aftenen blev denne trio sekunderet af en mundharmonika. Det gik fint.

I en pause takkede konsul Meding på selskabets vegne de mange tilstedeværende, fordi de ved at møde så talrigt op bidrog til passende måde at festligholde det nye skibs ankomst. Denne og andre taler sluttede med et af kraftige hurraer besvaret "*Leve Omø Sund!*". Købmand Kaufmann udbragte ligeledes et stærkt besvaret leve for dampskibsselskabets to kaptajner: Andersen og Andreasen. Først ved "spøgelsestimens" afslutning dansedes der af.

Kaptajn J. C. Andersen

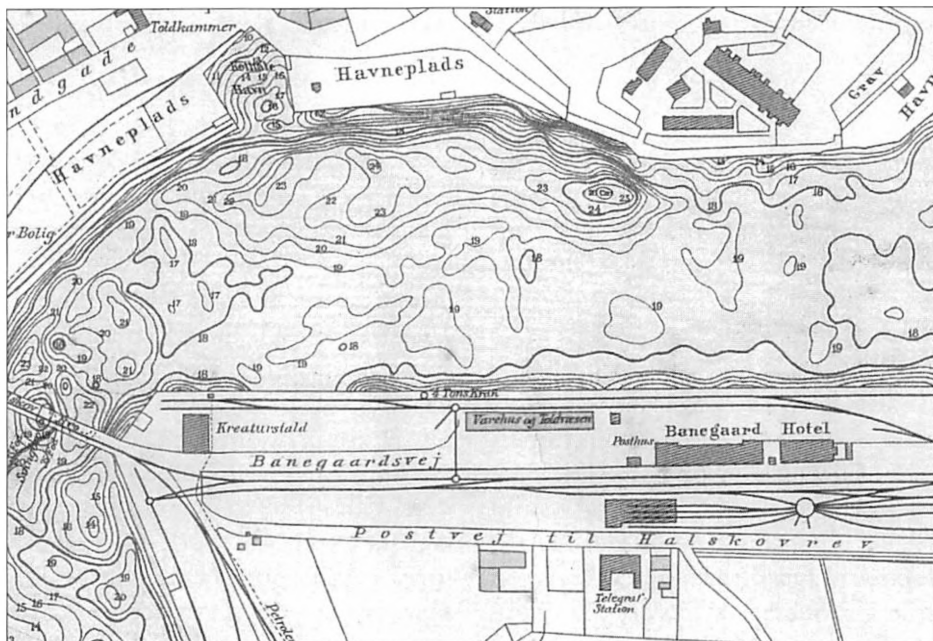
Kaptajn på *Omø Sund* blev som nævnt J.C. Andersen, som førhen sejlede *Agersø Sund*. Han var ellers gammel sejlskibskaptajn. Nu var tiden kommet, da Skælskør var ved at afvikle sin sejlskibsflåde, og begge kreatur-

dampere fik gamle sejlskibskaptajner.

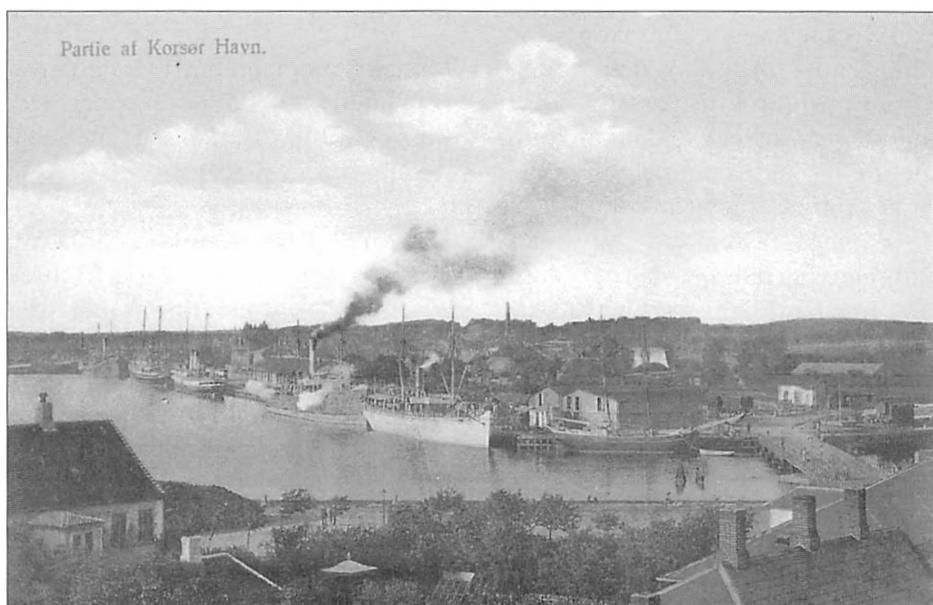
J.C. Andersen var født i Marstal i 1841. Han flyttede til Skælskør og fik bolig med sin familie på Skovvej. Han sejlede de første mange år på langfart med et par sejlskibe, hjemmehørende i Skælskør. Med barken *J.J. Lotz* rundede han Kap Horn og strandede senere forårsaget af en uduelig lods. Andersen kom hjem og fik kommandoen på skonnerten *Herman*. På en rejse med denne reddede han i 1892 to nordmænd og en svensker, som var overlevende fra et forlis i Atlanterhavet. De havde lidt så meget af sult og tørst, at de havde slagtet en kammerat og ædt ham. Nu, da langfarterne var forbi, blev han først kaptajn på *Agersø Sund* og derpå på *Omø Sund*.

Kaptajn Andersen havde ingen erfaring med den slags transport. Det var noget andet end at sejle med sejlskib på verdenshavene.

En sømand fra Skælskør, Kidholm, har berettet, at han i 1896 fik hyre på en lille, god kreaturdampere (det må være *Omø Sund*). Den gik i 1896 i regelmæssig fart mellem Esbjerg og Hamborg. Kidholm fortæller videre, at kaptajnen var en ældre sejlskibsfører (det må være Andersen), og at de gik fra Esbjerg mod Hamborg med fuld last. I Nordsøen kom de ud for kuling. Skibet tog så meget vand ind i lasten, at der stod en halv alen vand under kreaturerne. Pumperne kunne ikke tage vandet. Med stort besvær fik Kidholm lukket alle ko-



Udsnit af plan for Korsør Havn 1893, der viser beliggenheden af kreaturstalden til brug for opbevaring af dyrene, der skulle eksporteres. Vest er opad! Lokallhistorisk Arkiv for Korsør Kommune.



Korsør Havn ved indløbet til Noret, set fra syd. Det hvide dampskib er uden al tvivl lig med "Omøsumd", som ligger ud for den daværende kreaturstald, tæt ved Halskovbroen. I mellemgrunden l.v. anes jernbanestationen og "Hotel Storebælt". Farvelagt prospektkort, som i givet fald ikke er yngre end 1900! Lokallhistorisk Arkiv for Korsør Kommune.

øjerne. Ved Helgoland kom skibet i læ og slap ind til Cuxhaven.

På en anden rejse kom de ud i storm, og der druknede seks-syv kreaturer. Skibet lå så meget på siden, at ilden under kedlen ikke lå på riste-
ne, men på trækkanalens side. Kidholm spørger: *“Hvorledes tror man, kreaturerne havde det i lasten under de forhold? Hvilke lidelser har de måttet udstå, alene fordi de mænd, som førte skibet, ikke havde forstand på at sejle med en kreaturbåd?”*

Eksporten alvorligt truet

Tilbage til 1894, hvor *Omø*sund gjorde i alt 120 ture til Kiel. *Agersø*sund sejlede det år 43 gange til Kiel.

Eksporten blev af mindre omfang i 1894 end årene før. Fra Korsør fragtedes 8.578 stk. hornkvæg og 19.905 svin og grise, fra Skælskør 2.152 stk. hornkvæg og 2.856 svin og grise. Vordingborg havde en lille udførsel.

Ved generalforsamlingen på hotel Postgaarden i Skælskør d. 15. januar 1895 kunne formanden Rasmus Harboe meddele, at årets udbytte var 5%.

1895 blev der igen fra tysk side indført forbud mod import af levende dyr af handelspolitiske årsager, så på generalforsamlingen d. 9. januar 1896 fortalte formanden dels, at skibene havde ligget stille fra først i februar til midt i marts på grund af is, og senere var der opstået problemer med karantæne. Alligevel var regnskabet ret tilfredsstillende.

*Agersø*sund havde således i 1895 opsejlet 32.707 kr. Nettoindtægten var 5.272 kr. *Omø*sund havde indtjent 53.528 kr., nettoindtægten var 13.356 kr. Reservefonden udgjordes nu af 4.850 kr.

*Agersø*sund havde dette år fra Skælskør transporteret 1.610 svin, 549 stk. hornkvæg, 221 kalve og 1 får samt 8.000 centner foderstoffer og 338 centner forskelligt andet gods. Fra Korsør havde skibet udført 6.906 svin, 1.645 stk. kvæg og 94 kalve samt 80 centner sæd, 750 centner foderstoffer og 1.200 centner forskelligt andet gods.

*Omø*sund havde fra Skælskør losset 1.427 svin, 751 stk. kvæg, 323 kalve og 6 får samt 8.400 centner foderstoffer og 466 centner forskelligt andet gods. Fra Korsør havde skibet fragtet 8.561 svin, 3.845 stk. kvæg, 185 kalve og 3 får.

1896 mærkede man de nye forhold for alvor. Fra Korsør eksporteredes kun 1.660 stk. hornkvæg og fra Skælskør 554. Der var ingen eksport af slagsen fra andre provinshavne på Sjælland, men København m.v. havde en eksport på 4.144 stk. kvæg, og kun København afskibede svin dette år, endda blot 12 stk.

Fra 1897 er eksporten af levende svin ikke mere med i statistikken, og eksporten af levende kvæg er svundet ind til nogle få stykker fra København og Samsø.

1898 skærpede Tyskland importen

af levende kvæg med skib. Det betød, at eksporten af kød og flæsk fra Esbjerg havn øgedes, mens udførslerne fra Korsør og Skælskør blev ringe: kun 45 stk. hornkvæg fra Korsør og 7 stk. hornkvæg fra Skælskør, fra København 88 stk. Ingen svin overhovedet blev sendt afsted.

Ved generalforsamlingen d. 26. januar 1898 oplyste konsul Meding i sin beretning, at *Omø Sund* siden d. 17. november 1896 havde sejlet regelmæssigt mellem Esbjerg og Hamborg. Skibet havde transporteret 8.270 stk. kvæg, 24 kalve og 9 får til Hamborg og havde haft 4.848 tons returgoods. Returfragterne havde været særdeles tilfredsstillende, for de havde indbragt ca. 20.000 kr. Overskuddet var på godt 15.000 kr. En kort tid sejlede det også mellem Esbjerg og Tønning. Bestyrelsen havde forsøgt at få forhøjet fragten af kreaturafsendelser fra Jylland, men havde ikke opnået, hvad man ønskede.

For *Agersø Sunds* vedkommende havde resultatet ikke været så tilfredsstillende, og skibet havde måttet oplægges et halvt år. Ved årets begyndelse havde det haft en del ture mellem Korsør og Spodsbjerg. I juni var det gået i fast rutefart Malmø-Kiel og Horsens-Fredericia-Kiel, hvad der varede til oktober.

D. 11. november 1897 havde *Agersø Sund* været ude for en kollision i Skælskør Fjord med et skib ved navn *Falken*. Man mente, at skylden lå hos dette skib. *Agersø Sund* måtte gen-

nemgå en grundig reparation. Der måtte bl.a. laves et nyt hoveddæk, der kostede 3.000 kr. Det kunne man tage af reservefonden, og trods alt havde skibet opsejlet et overskud på godt 2.000 kr.

Skibet havde sejlet 706 svin og 529 stk. kvæg fra Malmø til Kiel, 1.272 stk. kvæg, 11 kalve og 68 får fra Horsens til Kiel og 504 stk. kvæg, 16 kalve og 1 får fra Fredericia til Kiel samt 1.530 centner mel og 1.350 centner foderstoffer fra Kiel til Skælskør.

Udbyttet for 1897 blev 6%. Generalforsamlingen sluttede med en tak til skibsførere og bestyrelse. Bestyrelsen blev rost, fordi den under uheldige forhold havde vist sig opgaven voksen, særlig ved etableringen af nye ruter for skibene.

Midt på året i 1898 fik selskabet håb om, at kvægekseporten igen ville tage et opsving. Det blev dog kun til eksport af levende dyr, når det gik gennem offentlige karantænestationer, og alt skulle tuberkuloseprøves.

Midt på sommeren 1899 afsagde Sø- og Handelsretten dom i anledning af sammenstødet mellem *Agersø Sund* og *Falken*. Skylden lå hos *Falken*, hvis ejere måtte betale en bøde.

Eventyret slut

År 1900 var den store tid med eksport af levende dyr forbi. Ved en generalforsamling d. 19. november 1900 blev dampskibsselskabet ophævet, men lad os følge skibenes videre skæbne.

Enigheden, der var solgt allerede i 1883, blev handlet nogle gange senere. I 1889 blev hun solgt i Liverpool. Hun havde stadig dansk certifikat, og rederiet fik en bøde på 25 kr. for at have undladt at anmelde salget. Der ville falde en bøde til på 25 kr., hvis man ikke afleverede certifikatet inden fire måneder. Skibet var ikke berettiget til at føre dansk flag mere. Certifikatet blev afleveret, og skibet blev slettet af skibsregistret d. 4. marts 1891.

På et tidspunkt blev det solgt til en køber i Brest, Frankrig. Da var det omdøbt til *S/S Saint Pol*. 1916 totalforliste det ud for Folkestone på en rejse fra Le Havre til Vlissingen. Det opnåede dermed at have sejlet i tilsammen 42 år.

Agersø Sund blev i 1900 solgt til en køber i Para, Brasilien, for 1.800 pund. Navnet blev ændret til *S/S Portel*. 1902 var Leonhardt & Hecht, Hamborg, ejere. Skibets navn var da *S/S Schlei*. 1903 var Adolf Leonhardt selv ejer. 1905 nævnes Blumenthal & Böse, Altona, som ejere.

D. 31. august 1908 forliste skibet i nærheden af Mandø på rejse fra Ålborg til Esbjerg med en ladning cement. Straks efter strandingen mistede skibet sit ror. 5 mand af besætningen forlangte at komme i land. De blev bragt til Sønderho af redningsbåden. Officererne blev om bord, de højeste senere nødflag. Redningsbåden fra Rømø gik ud og reddede de tilbageblevne. Skibet sank derpå. Alt håb om bjergning blev

opgivet, og Schwitzers *Ægir* sejlede bort. Det forliste skib fik tilsammen 24 år på søen.

Omø Sund fik et særligt ejendommeligt endeligt. Skibet blev også solgt år 1900. Køberen var A/S J. Mortensens Eftf., Trangisvaag, Færøerne, og prisen var 95.000 kr. Navnet blev ændret til *Føringur*, og hjemstedet blev Trangisvaag.

Imidlertid hørte det inden 1913 hjemme i Archangelsk og hed da *S/S Antonij*. Året efter brød 1. verdenskrig ud, og i oktober 1915 blev det udrustet som minestryger for den russiske flåde! 1916 blev det omdøbt til *T 8*. En måned senere blev det ændret til transport- og reparations-skib og fik igen nyt navn: *Antonij*.

Juli 1918 blev det overtaget af British-Russian Shipping Co. for i 1920 at komme i hænderne på sovjetstyrkerne, som omdøbte det nok engang, til *S/S Pesha*. 1926 anførtes Sovtorgflot, Archangelsk, som reder. I de næste år hørte man ikke mere til det, og i 1933 slettedes det af skibsregistret.

Det var i grunden meget mærkelige skæbner, som overgik alle disse tre kreaturdampere, som oprindeligt med udgangspunkt i Skælskørs og Korsørs fredelige havne havde tjent primært kommercielle interesser og sejlet mange penge hjem til lokal-samfundene igennem flere år.

En lille krølle på halen: Som før nævnt havde man lokalt kunnet leje

dampskibene til udflugter, men efter at selskabet havde solgt skibene i 1900, modtog mægler Mahler, den daværende korresponderende reder, en dag et telegram fra Nyborg Borgerforening om leje af en damper den følgende søndag. Mahler bad en ung kontorist svare, at de ikke kunne få damperen, da den var oplagt. Kontoristen sendte følgende telegram: *“Da vi ikke mere sejler med Svin, kan vi ikke sejle med Nyborg Borgerforening.”* (Cit. fra Heilmanns erindringer).

Kilde- og litteraturhenvisninger:

Utrykte kilder:

Kartoteksoplysninger og tegninger i Kort- og Tegningsarkivet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Trykte kilder:

Danmarks Statistik. Statistisk tabelværk. 4. række, litra D, og 5. række, litra D, 1873-1900.

Heilmann, Arnt: Slægts Erindringer og egne Erindringer. 1955.

Ethelfeld, Hans Peter Christian: Den gamle mands erindringsbog. Kbh. 1989. (= bd. 22 i: “Folk fortæller”, udg. af Foreningen Danmarks Folkeminder).

Kidholms erindringer i: “Tre danske Arbejderes Erindringer”, red. af Oluf Bertolt, Kbh. 1925.

Skælskør Avis, div. årgange.

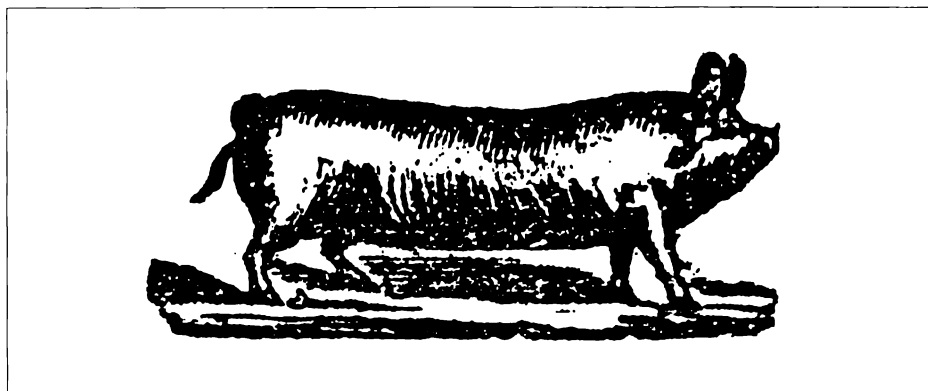
Fremstillinger:

Bygd 1987, nr. 2.

Gyldendals og Politikens Danmarks Historie, bd. 11, Kbh. 1990.

Landbohistorisk Selskab (udg.): Det danske landbrugs historie, bd. 3. 1810-1914. Odense 1988.

Nielsen, Erik: Skælskør som søfartsby, Skælskør 1985, s. 26-30.



Den egentlige hovedperson i historien om eksporten af levende dyr fra Korsør og Skælskør er grisen. Her ses et eksemplar af racen i et samtidigt træsnit fra Sorø Folketidende i 1885. Dagbladet Sorø's Arkiv.

Håndværkere i vestsjællandske stationsbyer 1900-1940

- En undersøgelse af forskellene i håndværksfagenes fordeling i udvalgte stationsbyer.



Af Martin T. H. Bork

I forbindelse med et projekt under Haslev Museum har jeg undersøgt håndværksfagenes udvikling i nogle vestsjællandske stationsbyer under og efter industrialiseringens højvækstfase fra 1900 til 1940.¹

I begyndelsen af perioden fandt en kraftig industriel udvikling sted, hvorunder der skete en forskydning fra anvendelsen af manuel kraft til anvendelsen af mekanisk kraft.

Denne artikel vil belyse, om der var forskelle i håndværkernes fordeling i de udvalgte byer, og hvis ja, søges grundene nærmere afklaret med henblik på bedre at kunne forstå betingelserne for håndværksvirksomhed fra sted til sted. Var der et ensartet demografisk mønster i stationsbyerne, eller var der stationsbyer, som tiltrak sig flere håndværkere end andre, eller havde overvægt af bestemte faggrupper? Hvis det var tilfældet, hvad var så årsagerne til det?

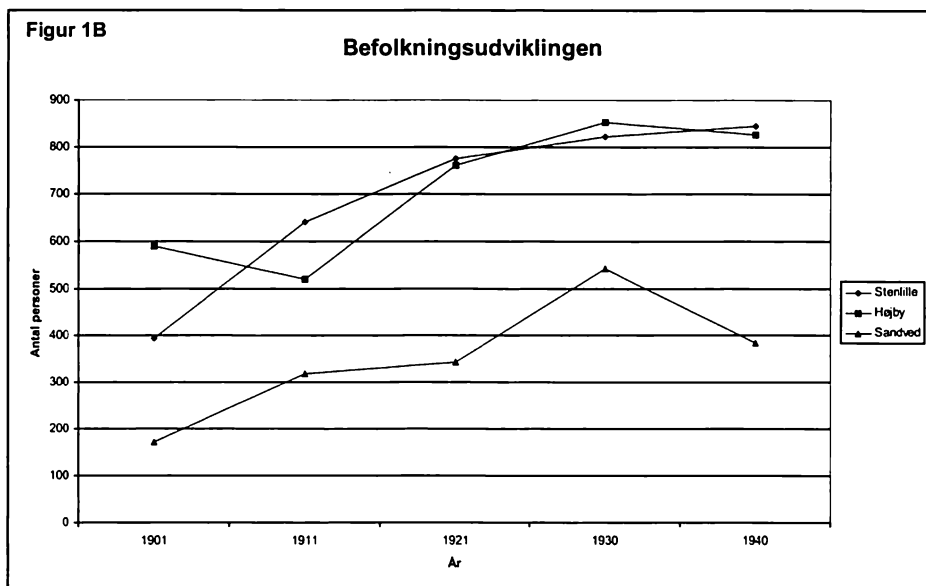
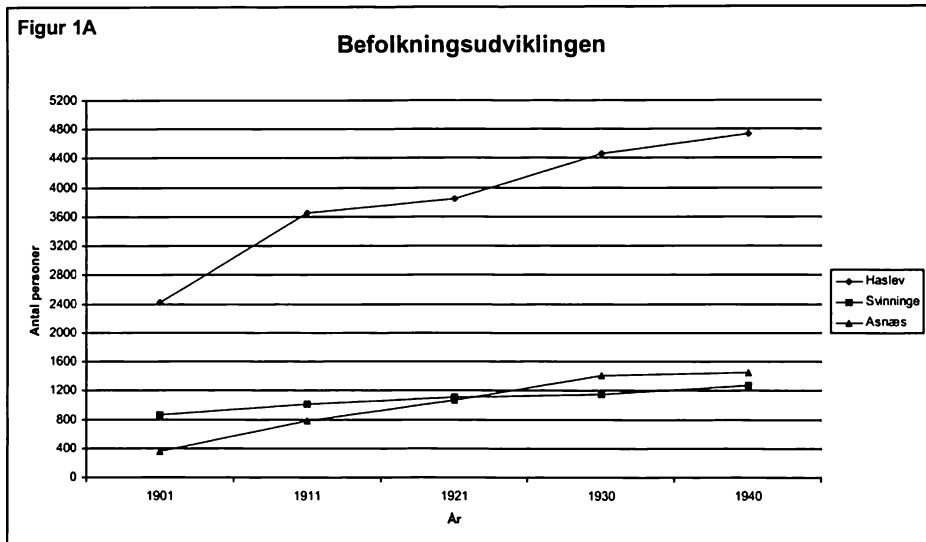
Seks forskellige stationsbyer i Vestsjællands Amt er udvalgt til nærmere undersøgelse. De seks stationsbyer er ikke nødvendigvis repræsentative for amtets stationsbyer, men de er så vidt

mulig valgt ud fra deres forskellige beliggenhed og deres forskellige befolkningsmæssige størrelse. Stationsbyerne er: Haslev, Svinninge, Asnæs, Stenlille, Højby og Sandved.²

Normalt forstås der ved en stationsby en by, som er vokset op omkring en jernbanestation, men som ikke er en købstad eller en landsby.³ Jeg har valgt at lade stedsnavnet afgrænse byen, og har derfor undersøgt håndværkere i hele bebyggelsen omkring stationen, inklusive hvad der måtte ligge af bebyggelse, fra før stationen blev etableret.

Befolkningsudviklingen

Befolkningsudviklingen i den behandlede periode i de seks udvalgte stationsbyer fremgår af figur 1A og 1B. Det ses, at udviklingen i de seks byer var forskellig. Asnæs havde den største tilvækst fra 1901 til 1940 på næsten 1100 personer svarende til 313%. Højby havde kun en tilvækst på 237 personer, svarende til 40%. I Højby faldt befolkningstallet mellem 1901 og 1911 og igen en smule mellem 1930 og 1940. I det sidste årti faldt befolkningstallet i Sandved med hele 29% til 384 personer. Alli-



gevel var befolkningstilvæksten i Sandved i perioden på 213 personer eller 125%.

Befolkningsudviklingen i landdistrikterne i Vestsjællands Amt var generelt præget af tilbagegang i perioden 1921 til 1940.⁴ Mange flyttede til

købstæderne eller til de nye stationsbyer, som derfor oplevede vækst.

Antallet af håndværkere i byerne
Udviklingen i antallet af håndværkere fulgte ikke befolkningstilvæksten. Antallet og andelen af håndværkere fremgår af tabel A. Det ses, at ande-

	1901		1911		1921		1930		1940	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Haslev	229	9,5	304	8,3	346	9,0	345	7,7	251	5,3
Svinninge	100	11,5	75	7,4	87	7,9	82	7,1	92	7,2
Asnæs	71	9,1	108	7,6	71	6,6	73	7,7	111	7,7
Stenlille	43	10,9	51	8,0	66	8,5	73	8,9	67	7,9
Højby	42	7,1	23	4,4	34	4,5	42	4,9	41	5,0
Sandved	19	11,1	31	9,7	43	12,5	51	9,4	41	10,7
Gennemsnit		8,46		6,49		7,0		6,53		6,26

Tabel A. Antallet og andelen af håndværkere i de seks stationsbyer 1901-1940.

len af håndværkere i forhold til befolkningen i byerne som gennemsnit var faldende, bortset fra i tællingen 1921. Udviklingen var igen forskellig byerne imellem.

I Haslev voksede antallet af håndværkere mellem 1901 og 1930 med 116 personer, men andelen faldt som følge af en større tilflytning af andre befolkningsgrupper. I det sidste årti faldt antallet af håndværkere i Haslev med næsten 100 personer og lå ikke meget over antallet i 1901. Det resulterede i den næstmindste andel håndværkere på kun 5,3%. Haslev var i høj grad en institutionsby. I 1930 levede 21% af befolkningen af immateriel virksomhed.⁵ I kraft af sit sanatorium er Haslev blevet kaldt et rekreativt center.⁶

I den anden større stationsby, Svinninge, faldt antallet af håndværkere med 25 personer fra 1901 til 1911. Antallet nåede, på trods af stignin-

ger, aldrig op på det samme niveau som i 1901. I Svinninge var mange beskæftiget med trafikvirksomhed af en eller anden art.

Den befolkningsmæssigt mindste by, Sandved, havde gennem hele perioden en meget høj andel håndværkere i forhold til de øvrige byer. Antallet af håndværkere oversteg i flere år antallet i Højby, som ellers havde langt flere indbyggere. Højby havde til gengæld en meget lille andel håndværkere i forhold til de øvrige byer. Selvom befolkningstallet i Højby og Stenlille lå på næsten samme niveau gennem det meste af perioden, var antallet og andelen af håndværkere meget forskellig. I Højby lå andelen af håndværkere langt under gennemsnittet, mens andelen i Stenlille lå over gennemsnittet.

I det følgende skal vi se nærmere på disse forskelle, for til sidst at give nogle mulige forklaringer på dem.

Håndværksfagene

De enkelte håndværksfag kan inddeles i fire overordnede faggrupper: Byggefag, fremstillingsfag, reparationsfag og butiksfag.⁷ Fagene fremgår af tabel B.

Antallet af beskæftigede i byggefagene, reparationsfagene og butiksfagene voksede generelt frem til 1930.

Antallet af beskæftigede i fremstillingsfagene var næsten uændret i samme periode. Fra 1930 til 1940 faldt antallet af beskæftigede i samtlige fag, men faldet var størst i fremstillingsfagene og reparationsfagene.

Udviklingen var dog ikke entydig, ligesom tendensen ikke gjaldt alle byerne. I Asnæs voksede eksempelvis fremstillingsfagene kraftigt over tid. Gruppen af fremstillingsfag indehol-

der mange af de traditionelle landhåndværk. Denne type håndværkere blev der generelt færre af over tid.

I de fleste byer var der flest beskæftiget i byggefagene. Det var mest markant i de to største byer Haslev og Svinninge, hvor omtrent halvdelen af alle håndværkere var beskæftiget i disse fag. I de øvrige byer var der næsten ligeså mange, nogle steder til tider flere, beskæftigede i fremstillingsfagene. I Stenlille var der også mange beskæftiget i reparationsfagene. Butiksfagene spillede næsten alle steder en underordnet rolle, men blev dog som nævnt generelt større gennem perioden.

Fagernes udvikling i stationsbyerne Som vi så af tabel A, faldt antallet af håndværkere i *Haslev* drastisk i det sidste årti. Faldet i antal beskæftigede ramte især reparationsfagene. Faldet var mest markant fra 1930 til 1940, hvor antallet af beskæftigede halveredes. Mest markant var faldet i autobranschen, som i 1930 havde 26 beskæftigede, men i 1940 kun havde 8 beskæftiget. Reparationsfagernes krise i Haslev gjaldt ikke kun autobranschen. Antallet af mestre i skomagerfaget og smedefaget faldt også markant.

Der var ikke tale om, at virksomheder indskrænkede aktiviteten ved at spare en svend og nogle lærlinge. Der var tale om decideret nedlukning af virksomheder og forretninger. Årsagen var formentlig en kombination af generationsskifte og krise i branchen.

Byggefag	Fremstillingsfag	Reparationsfag	Butiksfag
Murere	Syersker	Automekanikere	Bagere
Tømrere	Skræddere	Cykel-smede	Slagtere
Snedkere	Drejere	Skomagere	Urnagere
Malere	Karetmagere	Smede	
Blikkenslagere	Karosserimagere		
Elarbejdere	Sadelmagere		
Telefonarbejdere	Maskin-smede og -byggere		

Tabel B. De enkelte håndværksfag

Mange af især skomagermestrene var født midt i 1800-tallet og var kommet til Haslev omkring banens etablering i 1870. I 1930 havde de nået en høj alder, hvor de måtte stoppe som aktive håndværkere. Det var almindeligt, at forretningen blev overdraget til en søn, men den økonomiske krise i 1930'erne gjorde det formentlig ikke attraktivt at videreføre en forretning inden for en branche, som i forvejen var presset af billige massefremstillede produkter. Resultatet blev lukninger af forretninger, som havde eksisteret i en hel generation.

Selvom antallet af beskæftigede inden for byggefagene i Haslev tilsyneladende også faldt fra år 1921 til år 1940, hører det med, at der i 1921 faktisk var 29 arbejdsløse inden for disse fag svarende til 17% af alle håndværkere inden for byggefagene. Antallet af reelt arbejdende var således ikke stort anderledes end i 1940. Med undtagelse af en bager og en slagtersvend indenfor butiksfagene var der ingen registreret arbejdsløshed i 1921 udover de nævnte 29 personer i byggefagene.

Asnæs havde fremgang i beskæftigelsen inden for alle fag. Især inden for bygge- og butiksfagene skete der en markant vækst over tid. For byggefagenes vedkommende var det især tømrere og malere, der blev flere af. Inden for butiksfagene var det især bagere og slagtere, der blev flere af. Det skyldtes de mange ansatte på byens to bagerier og slagterforretninger, som betjente både by og opland.

Væksten inden for fremstillingsfagene, som atypisk også viste beskæftigelsesfremgang, var domineret af karetmagere og karosserimagere. Disse håndværkere var beskæftiget på *Asnæs'* to karosserifabrikker, som for alvor voksede efter 1920. Især Alfred Olsens Vogn- og Karosseriværksted fik stor betydning for udviklingen i *Asnæs*. Fra at beskæftige 10-12 mand i midten af 1920'erne voksede antallet til ca. 50 i slutningen af 1930'erne.⁸ I 1933 indgik Alfred Olsen et samarbejde med Skandinavisk Motor om fremstilling af taxaer til København.⁹ Det fik selv sagt stor betydning for virksomhedens vækst.

Der var ligeledes relativt mange sadelmagere, maskinbyggere og maskinsmede inden for fremstillingsfagene fra 1921 og frem. Sadelmagerne havde tilknytning til bilproduktionen, og er et eksempel på, hvordan større virksomheder stimulerede en vækst af underleverandører.

Malere er et andet eksempel. Malermester Joseph Pedersen, som oprindeligt var fra Svinninge, kom til *Asnæs* i 1908. Foruden at male huse lakerede han biler fra de to karosserifabrikker, men arbejdede også for maskinfabrikken, som omtales herefter.¹⁰ De mange maskinbyggere og maskinsmede arbejdede for de flestes vedkommende på Brdr. Madsens Maskinfabrik, som var startet i begyndelsen af 1890'erne med en produktion af tærskemaskiner i en af landsbyens gamle gårde.¹¹ Maskinfabrik-

ken, som flyttede og udvidede flere gange i Asnæs, beskæftigede også nogle af de el-arbejdere, som boede i byen i 1930 og 1940, ligesom langt hovedparten af de mange tømrere i 1921, 1930 og 1940 var ansat på fabrikken eller arbejdede for den. Maskinfabrikken fik hurtig en meget betydelig kundekreds i store dele af landet, og levede derfor ikke kun af det nære opland.

Automobilproduktionen, landbrugsmaskinproduktionen og de afledede håndværkserhverv var afgørende for den atypiske vækst i alle faggrupperne gennem hele perioden i Asnæs. De tre store virksomheder i Asnæs havde industriel karakter. Stationsbyen levede mere af denne industri end af at betjene oplandet.

I *Sandved* havde butiksfagene relativt mange beskæftigede i forhold til de øvrige stationsbyer. Der var især mange bagere, men også mange slagtere i byen. Reparationsfagene spillede en stigende rolle i Sandved i forhold til mange af de andre byer. 20% var ansat i disse fag i 1940. Det var især skomagere og smede, der var relativt mange af.

Fremstillingsfagene viser, som de fleste andre steder, en faldende tendens i antallet af beskæftigede, men inden for faggruppen voksede antallet af karetmagere efter 1921 til tre i 1930 og 1940. De var beskæftiget hos den samme mester Thorval Overgaard, som i 1918 etablerede sig som karetmager i Sandved.¹²

Det blev hurtigt produktionen af karosserier, som fik den største betydning for den lille virksomhed. Fra 1930'erne blev Falcks Redningskorps en betydelig kunde. Karetmagerværkstedet leverede ambulancer af forskellige typer i over 50 år. Karosseriproduktionen i Sandved minder om den i Asnæs, men virksomheden i Sandved fik ikke så store afledede effekter som i Asnæs. Måske fordi der i Sandved kun var én karosserifabrikant, og fordi virksomheden var meget specialiseret og i sig selv ikke stor nok som grundlag for flere andre håndværksevirkomheder. Saddelmager Peter Larsen og sønnen Holger Larsen, som senere overtog saddelmagerforretningen, havde dog en vis omsætning gennem karosserifabrikken.¹³

I *Stenlille* skete der en kraftig stigning i byggefagene. Der var især mange tømrere fra 1921, men i det hele taget steg antallet af beskæftigede allerede fra 1911 i de klassiske håndværksfag murer-, tømrer-, snedker- og malerfagene. Mindst tre af tømrerne i 1921 var dog ansat uden for byen. Det samme gjaldt de mange el-arbejdere, som boede i Stenlille i 1921 og 1930. De arbejdede på højspændingsværket ved Svinninge. Det var således begrænset, hvor mange ansatte der var ved byens håndværksevirkomheder.

Mange håndværkserhverv blev indskrænket fra 1921 til 1940. Det gælder eksempelvis smede, skomagere, skræddere og syersker. Til gengæld opstod der flere autoværksteder og

mindst én automobilforhandler. Da Stenlille brødfabrik blev oprettet i 1906, beskæftigede den flere af byens bagere.

Det stigende befolkningstal mellem 1911 og 1930 prægede udviklingen i Højby. Før og efter denne periode faldt befolkningstallet. Befolkningstallet voksede i de 19 år med 64%. I netop den periode steg antallet af beskæftigede i alle faggrupper, men især fremstillingsfagene beskæftigede et stigende antal personer. Inden for fremstillingsfagene var det især syersker der blev mange af. I 1911 var der kun én syerske i Højby, i 1930 var der 8.

Efter 1921 steg antallet af beskæftigede i reparationsfagene, især som følge af flere automekanikere. Faldet i antallet af håndværkere fra 1901 til

1911 skyldtes især færre vævere og syersker. Efter 1911 steg antallet af syersker som nævnt igen.

Befolkningstallet i *Svinninge* steg jævnt og behersket gennem perioden. Det gjaldt ikke antallet af håndværkere, som derimod faldt fra 1901 til 1911 med 25 personer. Det var især bagere, snedkere og tømrere, der blev færre af. Efter 1911 steg antallet af håndværkere igen. Det var antallet af snedkere, og især antallet af tømrere, der steg.

Da højspændingsværket kom i drift fra 1913, opstod en ny faggruppe af montører og elektrikere. Antallet af disse arbejdere steg til 16 i 1940. Bortset fra el-arbejderne adskilte fagfordelingen i Svinninge sig ikke fra flere af de øvrige byer. Svinninge oplevede dog ikke den nedgang i



Højby 1930. I den gamle del af Højby boede mange af byens håndværkere. De fleste var indfødte, og havde boet i byen længe før stationen kom (Trundholm Lokalhistoriske Arkiv).

beskæftigelsen fra 1930, som f.eks. Haslev gjorde indenfor mange fag.

Hvor kom håndværkerne fra?

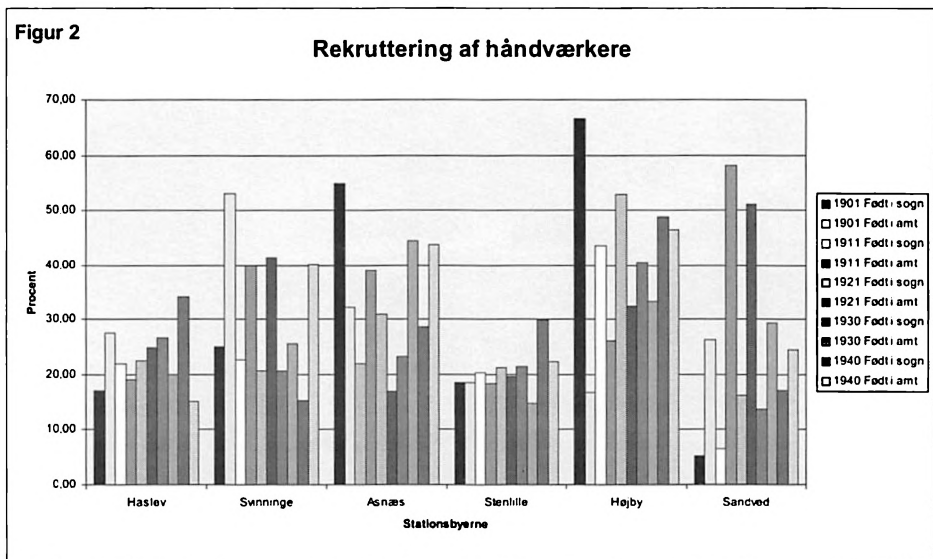
Ovenfor så vi, hvordan udviklingen i beskæftigelsen i nogle håndværksfag i de enkelte byer var. Vi så også, at nogle byer havde en vækst inden for visse håndværksfag, mens andre byer ikke kunne fastholde håndværkerne i byen. Nu skal vi se nærmere på de lidt komplicerede tilflytningsmønstre, for at se hvor håndværkerne oprindeligt kom fra, inden de tog ophold i stationsbyen. Nogle kom fra sognet, andre fra amtet i øvrigt eller fra naboamter. Enkelte kom langvejs fra. Vi skal også se, om håndværkerne blev i stationsbyerne, når først de var kommet. I figur 2 har jeg angivet, om håndværkerne var født i henholdsvis sognet eller amtet. Sognet er holdt uden for amtet således, at amtsrekrutteringen kun angiver, hvor mange som kom fra amtet uden for

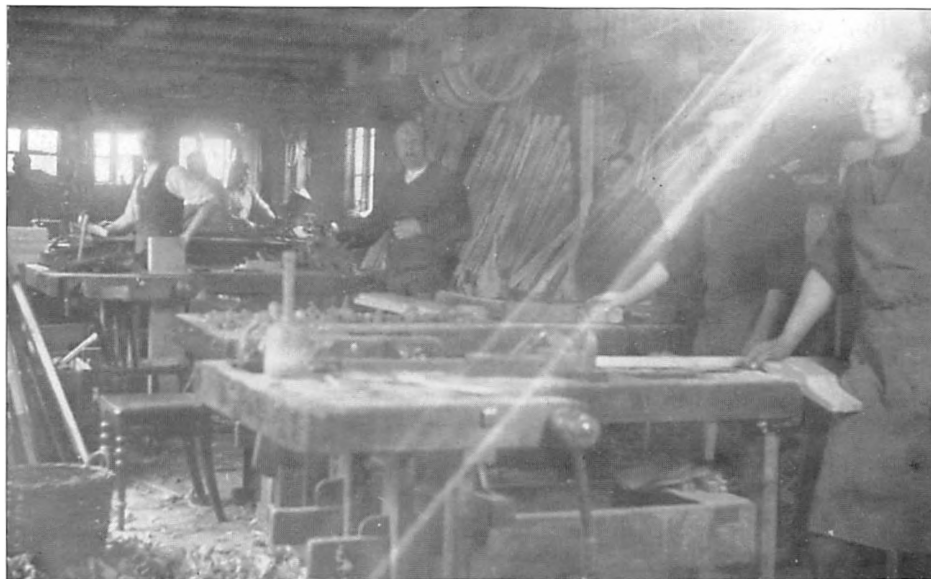
sognet. Tallene angiver ikke nettoindvandringen. De håndværkere, som boede i stationsbyen gennem flere årtier, indgår således i hvert tællingsår.

Helt overordnet kan byerne deles i to grupper. Haslev og Stenlille rekrutterede generelt over halvdelen af håndværkerne uden for sogn og amt. Asnæs, Højby og Svinninge rekrutterede derimod generelt over halvdelen inden for sogn og amt. Sandved indtager en mellemposition, idet rekrutteringen udenfor sogn og amt først og sidst i perioden var høj, men lav i tællingerne 1911 og 1921.

Fordelingen mellem rekrutteringen fra sogn og amt var imidlertid forskellig i de enkelte stationsbyer.

Ser vi først på rekrutteringen fra sognet, er der tre tendenser. *Haslev, Stenlille* og tildels *Sandved* rekrutterede stadig





Snedkermester Carl Nielsen i Sandved havde mange svende og lærlinge. Carl Nielsen kom fra Kvislemark, men bosatte sig i Sandved, da stationen blev etableret. Han drev en god forretning i mange år, og udvidede med salg af nye møbler. Det gik dog hurtigt tilbage for forretningen efter Carl Nielsens pludselige død sidst i 1920'erne. (Fuglebjerger Egnshistoriske Arkiv).

flere håndværkere fra sognet. *Svinninge* rekrutterede stadig færre, mens rekrutteringen fra sognet i *Asnæs* og *Højby* var skiftende. Det er ganske atypisk, at en stor stationsby som Haslev rekrutterede stadig flere indenfor sognet. Det er karakteristisk, at jo større en stationsby bliver, jo færre af indbyggerne er født i stationsbysognet.¹⁴ Årsagen kan være, at mange håndværkeres børn også blev håndværkere og forblev i Haslev som voksne.

Bortset fra et enkelt årti i *Asnæs* rekrutterede Haslev, *Svinninge*, *Asnæs* og *Stenlille* gennem hele perioden mellem ca. 15 og 35% af håndværkerne fra sognet. *Højby* havde en meget høj rekrutteringsprocent fra sognet på mellem 40 og næsten 70%,

mens Sandved havde en meget lille rekrutteringsprocent fra sognet på mellem 5 og knap 20%. *Højby* var således i høj grad selvrekrutterende, mens Sandved var afhængig af tilflytning ude fra.

Ser vi nu på *rekrutteringen fra amtet*, havde især *Asnæs*, *Svinninge* og til tider også *Sandved* et højt rekrutteringsniveau, mens *Stenlille* og *Haslev* havde et lavt niveau. *Højby* rekrutterede stadig flere fra amtet gennem perioden. *Svinninge* og *Sandved* rekrutterede alle år flere fra amtet end fra sognet. Der kan ikke, som for sognerekrutteringen, ses generelle tendenser, idet niveauerne svingede meget fra folketælling til folketælling. Det lave sognerekrutteringsniveau i *Sandved* blev tildels opvejet af

det høje rekrutteringsniveau fra amtet, men især i den første og de to sidste folketællinger registreredes der mange håndværkere fra egne helt uden for amtet. Størstedelen af disse kom fra naboamter.

I *Højby*, som i høj grad var selvrekrutterende fra sognet, kom der generelt meget få håndværkere *fra steder uden for amtet*. I 1940 var rekrutteringen fra amtet oppe på ca. 45%. Da næsten 50% kom fra Højby sogn, var det kun en lille andel, som kom længere væk fra. De to personer, der reelt var tale om, kom fra Randers sogn i Jylland, og var henholdsvis murermester og sadelmager. Højby blev stadig mere attraktiv inden for amtet, men blev aldrig et mål for en nævneværdig indvandring udenfor amtet.

Det modsatte var tilfældet i *Stenlille*. Rekrutteringen fra sognet lå på et forholdsvis lavt niveau på omkring 20% det meste af tiden. Rekrutteringen fra amtet lå det meste af tiden på samme niveau. Omkring 60% kom således til Stenlille fra andre amter. Langt de fleste kom fra Sorø amt og tildels Præstø amt, men forholdsvis mange kom fra Bornholm, Fyn og især Jylland – ja sågar en urmager fra Polen. Stenlille var således et rejsmål for mange håndværkere fra mange egne. Dette rekrutteringsmønster må have givet Stenlille et specielt socialt grundlag. Også i forhold til rekrutteringsmønstrene var Højby og Stenlille hinandens modsætninger på trods af den ensartede befolkningsmæssige størrelse efter 1911.

Haslev rekrutterede, ligesom Stenlille, de fleste håndværkere udenfor sogn og amt. Rekrutteringen uden for sogn og amt var konstant over 50%. Det er ikke muligt at give præcise tal for fødestederne, men det kan konstateres, at de fleste kom fra naboamterne Præstø og Holbæk. Forholdsvis mange kom fra Lolland og Falster, mens der kun kom få fra Fyn. En del kom fra Jylland. Nogle få kom fra Bornholm, og en blikkenslager, en bager og en skrædder var født i Sverige.

Asnæs havde et meget skiftende rekrutteringsmønster. I 1901 kom hele 55% fra sognet mens lidt over 30% kom fra resten af amtet. Ca. 15% kom således udefra. I 1911 kom kun ca. 20% fra sognet og næsten 40% fra amtet. Ca. 40% kom således udefra. I 1921 var sogneandelen igen steget og udgjorde nu 30%. Fra 1921 var rekrutteringen fra amtet stabil på omkring 45%.

Efter et næsten konstant fald i tilflytningen til *Svinninge* fra såvel sogn som amt, steg rekrutteringen fra amtet kraftigt i tællingen fra 1940. Især i tællingen fra 1930 kom mange til byen udenfor amtet. De fleste kom fra Sorø amt, men 8 håndværkere kom fra København, én fra Bornholm, én fra Berlin samt et par stykker fra Fyn og Jylland.

Tabel C viser, hvor håndværkerne i de enkelte stationsbyer var født i et enkelt tællingsår - nemlig 1921.

Tabellen bekræfter, at rekrutterings-

	Sogn	Amt	Nabo amt	København	Fyn	Jylland	Udland	Andet	Vides ikke
Haslev	78 (23%)	86 (25%)	86 (25%)	19 (5%)	6 (2%)	27 (8%)	2 (1%)	12 (3%)	30 (9%)
Svinninge	18 (21%)	36 (41%)	9 (10%)	7 (8%)	3 (3%)	6 (7%)	1 (1%)	5 (6%)	2 (2%)
Asnæs	22 (31%)	34 (48%)	1 (1%)	6 (8%)	3 (4%)	2 (3%)	1 (1%)		2 (3%)
Stenlille	14 (21%)	13 (20%)	22 (33%)	1 (2%)	2 (3%)	7 (11%)		1 (2%)	6 (9%)
Højby	18 (53%)	11 (32%)	1 (3%)	2 (6%)		2 (8%)			
Sandved	7 (16%)	22 (51%)	8 (19%)	2 (5%)		3 (7%)			1 (2%)

Tabel C. Håndværkernes fødested i folketællingen 1921.

grundlaget i Haslev og Stenlille minder meget om hinanden. Den noget højere andel af håndværkere fra naboamter i Stenlille stationsby i forhold til tilhørsamtet, Holbæk, skyldes at en del håndværkere kom fra nabosognet til Stenlille, Stenmagle sogn, som lå i Sorø amt. Det ses også, at Højby rekrutterede lokalt, og at de fleste håndværkere i Sandved kom fra amtet uden for Haarslev sogn, hvori Sandved stationsby ligger. I 1921 havde Haslev en meget jævn fordeling mellem sogn, amt og naboamter. Herfra kom mindst 7 ud af 10 håndværkere. Den største procentdel jyske håndværkere fandtes i Stenlille.

Gennemgangen viser, at de seks stationsbyer havde et meget forskelligartet og komplekst rekrutteringsgrundlag. Der var to overordnede tendenser i rekrutteringsmønstret, som gik på tværs af hinanden. Dels var der byer, hvor sognerekrutteringen oversteg amtsrekrutteringen. Højby og Stenlille er de bedste eksempler på dette. Dels var der

byer, hvor amtsrekrutteringen var højere end sognerekrutteringen. Svinninge og Sandved er de bedste eksempler på dette. På tværs af dette mønster var der byer, hvor rekrutteringen udenfor amtet var højere end fra sogn og amt. Det er Haslev og Stenlille gode eksempler på. Omvendt var der byer, hvor rekrutteringen af håndværkere skete inden for amt og sogn. Det er Højby det bedste eksempel på.

Det var langt fra alle håndværkere, som kom til stationsbyen direkte fra fødesognet. I de tre byer Stenlille, Asnæs og Svinninge kom henholdsvis 75, 68 og 59% til byerne et andet sted fra end fødesognet i 1901. I 1911 var det henholdsvis 63, 53 og 67%, som kom et andet sted fra end fødesognet. Den samme undersøgelse i 1921 viser, at henholdsvis 68, 65 og 65% kom et andet sted fra end fødesognet. Omkring to tredjedele af håndværkerne havde således været mindst ét sted, før de kom til stationsbyen. Mange især i Haslev havde været omkring hovedstaden.



Stenlille 1905. Mange håndværkere kom til Stenlille i forbindelse med stationen. Flere af dem kom fra Jylland og Fyn. (Stenlille Kommunes Lokallhistoriske Arkiv).

Det gjaldt for ca. 12-14% af håndværkerne i de tre første tællinger, hvor oplysning om sidste opholdssted er angivet.

Selvom de demografiske mønstre på mange måder lignede hinanden i Haslev og Stenlille, gjaldt det ikke på dette felt. Kun mellem 2 og 8% af håndværkerne havde sidst været i København, inden de slog sig ned i Stenlille. Det sogn, hvor håndværkerne oftest kom fra i Stenlille, var nabosognet Stenmagle, som lå i Sorø amt. Generelt kom mellem 4 og 9% af håndværkerne i de øvrige stationsbyer fra København inden opholdet i stationsbyen.

Blev håndværkerne boende?

Nu har vi set på tilflytningsmønsteret i de enkelte byer. Spørgsmålet er nu,

hvor længe håndværkerne blev boende, når først de var flyttet til en stationsby. Jeg har identificeret hver enkelt af de håndværkere, som forekommer flere gange i folketællingerne. Ud fra denne identifikation har jeg beregnet, hvor mange procent disse "gengangere" udgør af det samlede antal håndværkere det pågældende tællingsår. Resultatet fremgår af tabel D. Det skal nævnes, at håndværkernes forsvinden fra folketællingerne både kan skyldes fraflytning og dødsfald.

Det største antal gengangere finder vi i *Stenlille* i 1940. 45% af håndværkerne i dette år fandtes også i tællingen fra 1930 og hele 21% fra tællingen i 1921. 4% af håndværkerne fandtes også i folketællingen fra 1901. Det drejer sig om tre håndvær-

kere, nemlig to smede og en skrædder.

Niels Peter Christiansen var grovsmed og født 1872 i Assentorp i nabosognet Stenmagle. Han kom til Stenlille i år 1900 og blev siden boende. Den anden smed Jens Kristian Jensen var født i Stenlille i 1883. Hans far, Hans Jensen, var smedemester i byen og var flyttet til Stenlille i 1875. Jens Kristian begyndte som lærling, blev svend og endte selv som mester i byen. Kristian Jensen var skrædder og født i Ørslev Vester i Gyrstinge sogn i 1874, men havde været i Holløse ved Holbæk, inden han i 1898 kom til Stenlille. Ingen af disse tre håndværkere kom tilsyneladende til Stenlille som følge af jernbanen, da den først kom i 1901.

I *Asnæs* var der generelt meget få håndværkere, som blev boende i 10 år eller derover. Den højeste andel finder vi i 1940, hvor en tredjedel også boede i Asnæs i 1930. I de øvri-

ge tællingsår var andelen af dem, som havde boet i byen ti år før, nede på 12, 15 og 26%. Andelen af dem, som havde boet i byen i tyve år, var endog meget lav. På trods af, at de fleste enten døde eller flyttede fra byen igen inden for 10-20 år, var en enkelt tømrer, Kristian Olsen, blevet boende siden 1891. Han kom fra Fårevejle sogn og var født der i 1866. Han arbejdede hele tiden for Brdr. Madsens Maskinfabrik.

Der er en tendens til, at flere håndværkere blev boende i byerne i mindst 10 år, jo længere vi når frem i 1900-tallet. I 1911 var 75-80% flyttet inden for 10 år. I 1940 var kun 60-70% flyttet inden for 10 år. Årsagen kan være, at håndværkernes traditionelle vandringsvaner, som stadig var udbredt, kun efterhånden blev aflagt til fordel for mere bofaste vaner. Efter 20 år var typisk 90% af håndværkerne flyttet fra byerne eller døde. Det varierede dog en del især sidst i perioden.

	1911		1921		1930		1940			
	Fra 1901	Fra 1911	Fra 1901	Fra 1921	Fra 1911	Fra 1901	Fra 1930	Fra 1921	Fra 1911	Fra 1901
Haslev	23%	21%	10%	27%	12%	6%	30%	10%	5%	1%
Svinninge	23%	29%	10%	30%	15%	4%	30%	16%	9%	-
Asnæs	12%	15%	1%	26%	8%	1%	33%	13%	5%	1%
Stenlille	20%	24%	12%	40%	21%	11%	45%	21%	7%	4%
Højby	26%	12%	9%	29%	10%	7%	32%	12%	2%	2%
Sandved	16%	23%	7%	35%	10%	-	37%	27%	10%	-

Tabel D. Forekomsten af de samme personer i flere folketællinger



Ingemann Nielsen på slagtertur. Slagtere og bagere betjente typisk et stort opland (Svinninge Lokalhistoriske Arkiv).

Stationsbyens funktion som en forklaring på forskellene

Forskellene i befolkningsstørrelsen, håndværkernes andel af befolkningen, faggruppernes udvikling og rekrutteringsmønsteret var så markante, at det ikke lader sig gøre at karakterisere stationsbyen som et entydigt begreb. Spørgsmålet er, om der alligevel findes noget, som gør stationsbyen speciel i forhold til andre bebyggede områder, og som kan forklare de forskelle, vi har konstateret ovenfor.

Stationsbyen karakteriseres normalt som et servicecenter for oplandet. Her kunne den markedsorienterede landmand afsætte sine produkter til videretransport eller forædling, og her kunne han gøre de nødvendige

indkøb til produktion og husholdning. Oplandet var en ydre forudsætning for stationsbyens vækst og funktion.

Omkring *Asnæs* og *Svinninge* skete der i sidste del af 1800-tallet en betydelig vækst af landbrugsarealet og kreaturbestanden som følge af landindvinding i Lammefjorden. Det skabte mulighed for en bymæssig udvikling i stationsbyerne, og de kom til at fungere som mellemlid mellem land og købstad. Der var imidlertid mange stationsbyer på strækningen fra Holbæk til Nykøbing Sj., som måtte konkurrere om serviceringen af oplandet.

Stationsbyer blev i mange tilfælde hjemsted for mejerier, som levede af



Selvom Asnæs var en betydelig by inden banens etablering, var det en festdag, da stationen blev åbnet med dette tog den 17. maj 1899. (Dragsholm Lokalarkiv).

oplandet og udnyttede banens transportmuligheder. Bagere og slagtere levede også i høj grad af oplandet.

Slagtermester Ingemann Nielsen fra Svinninge erindrer fra 1930'erne, hvor langt han kom rundt til kunderne: "Jeg havde slagtehus og slagtede både køer og grise og heste og alt mellem himmel og jord. Og så solgte jeg fra forretningen. Jeg har haft 5-6 forskellige biler: Opel og Taunus og en rigtig Ford. Jeg har kørt hele kommunen rundt. Til Hørve, Skippinge og Gislinge kørte jeg. Konen stod i forretningen, hvor folk kom og købte. Vi havde frysehus, hvor jeg havde hele køer og grise hængende. Vi havde en frysedisk med fjerkræ og fisk. Jeg kørte rundt til private med kød."¹⁵

Selvom alle de behandlede stationsbyer havde en servicerende funktion overfor oplandet, kan denne funktion ikke alene forklare de strukturelle forskelle mellem stationsbyerne. Dertil var forskellene i oplandsudviklingen for små i Vestsjællands Amt.

Byerne havde også andre funktioner, og disse funktioner betingede byernes forskellige udvikling. De enkelte byers funktioner var skabt af ydre og indre forudsætninger.¹⁶ De ydre forudsætninger har bl.a. at gøre med de trafikale forhold. Stationens etablering i de enkelte byer har haft en betydning for befolkningens vækst.¹⁷ Haslev fik allerede station i 1870. Sandved fik station i 1892, Svinninge, Asnæs og Højby i 1899 og Stenlille i 1901.

Selvom en station i alle tilfælde var stimulerende for en bys udvikling, var stationsbyens geografiske placering også bestemmende for byens vækstpotentiale. Især Højby og Asnæs ligger afsondret i Odsherred, og persontrafikken dominerede fra starten jernbanetransporten.¹⁸ Landbrugsvarer blev naturligvis også fragtet ud af regionen, men de største godstransporter var, i hvert fald i slutningen af 1930'erne, kul, som kom fra Holbæk til byerne i Odsherred.¹⁹ Byernes indre, mere eller mindre tilfældige, forhold var også afgørende for udviklingen. Ikke sjældent ses en by vokse som følge af enkeltpersoners initiativ og visioner.

At det netop var i *Asnæs*, der blev et forretningslokale ledigt i 1915, da Alfred Olsen ville starte sit eget karetmagerværksted, var vel sagtens en tilfældighed. Han var opvokset i Kelstrup ved Vig, flyttede som barn med familien til Jyderup, kom i lære i Grevinge og kom endelig på højskole i Fårevejle. Det fik imidlertid stor betydning for *Asnæs*, at Alfred Olsen købte en tidligere slagterforretning på Toftegårdsvej 6 for at indrette et karetmagerværksted, og det kom til at præge byens demografiske struktur. Alfred Olsens personlige egenskaber betød, at han i tide omstillede værkstedet til karosseriværksted, da bilerne overtog kareternes funktioner. Som jeg tidligere har beskrevet, blev virksomheden efterhånden stor og beskæftigede omkring 50 medarbejdere sidst i 30'erne.

Lignende tilfældige sammenfald i

tid, sted og personer præger formentlig mange af stationsbyernes indre struktur. I det følgende skal vi se lidt nærmere på de enkelte stationsbyers udgangspunkt før banens etablering og de indre forhold, for til sidst at sammenfatte et billede af mulige årsager til forskellene i den demografiske struktur byerne imellem.

Udgangspunktet og de indre forhold

Årsagerne til *Asnæs*' indre struktur er berørt flere gange ovenfor. Byen var præget af få, men driftige entreprenører. Byen opstod ikke med banen, men havde stor betydning i flere sammenhænge forud for banens etablering. Der var forsamlingshus, skole og pogeskole, andelsmejeri og mølle. Der var sågar lægebolig, sparekasse og købmand. I april og oktober hvert år afholdtes marked.²⁰ Byen fungerede tilsyneladende allerede forud for banens etablering som en serviceby overfor oplandet. *Asnæs* var rammen om såvel sociale som erhvervsmæssige aktiviteter.

Stenlille var heller ikke en ubetydelig bebyggelse før stationens etablering i 1901. I byen var der foruden gårde og huse bl.a. skole, kro, mølle og andelsmejeri.²¹ Byen var således samlingssted for områdets befolkning i forskellige sammenhænge, men ikke så betydelig som *Asnæs*. Alligevel var det først i forbindelse med banens etablering i 1901, at folk for alvor flyttede til byen. I løbet af de første 10 år voksede befolkningstallet med ca. 62% til 640 mennesker. Over

60% af disse kom uden for sognet og amtet, og mange etablerede sig i Stenlille i flere generationer.

Én af disse var slagtermester Christen Brun, som var født i Slagelse i 1862. Han flyttede til Stenlille i forbindelse med banens etablering i 1901, og startede en slagterforretning, som blev overtaget af søn og senere sønnesøn. Slagterforretningen betjente gennem alle årene såvel opland som selve stationsbyen. Af sønnen Carl Otte Bruns restancebog fra 1928-33 ses det, at indbyggerne i selve stationsbyen udgjorde et betydeligt kundegrundlag.²² Der blev ikke kun solgt kød i forretningen, men også f.eks. konserves og sågar jordbær.

Det var især håndværkere inden for reparations- og fremstillingsfagene, som blev boende i Stenlille. Et eksempel på dette er skomager Christian Jensen, som kom fra Undløse. Han etablerede sig allerede i 1892 i Stenlille. Han drev skomagerforretning frem til 1935, hvor sønnen Otto Glad Jensen overtog forretningen og drev den videre i årtier. Otto Glad blev født i 1898 i Stenlille og kom i lære hos sin far. Han fik stor betydning for byens foreningsliv. Han var med i adskillige bestyrelser. Sadelmager Severin Vestergaard fra Højbjerg sogn i Jylland og syerske Marie Petersen fra Stenmagle er andre eksempler på håndværkere inden for reparation og fremstilling, som etablerede sig i Stenlille i årene omkring banens etablering, og som blev boende i byen.

Også andre håndværksgrupper fandt fast ophold i Stenlille. De forholdsvis mange bagere i Stenlille arbejdede for manges vedkommende på brødfabrikken, som blev startet af Rudolf Jensen i 1906. Han kom til Stenlille i 1905 fra Korsør, og blev boende frem til sin død i 1929. Herefter fortsatte hans enke, Christine Jensen, fabrikken indtil en ny indehaver købte den i 1931.

Tømrermester Jens Jensen kom til Stenlille omkring 1905 fra Uggerløse. Han udnyttede byens vækst og behov for bygningsarbejde, og udvidede tømrerforretningen flere gange, så han fra 1915 både udførte tømrerarbejde og bygningsnedkeri.²³ Han blev også én af de mange fastboende håndværkere og blev bl.a. brugt som ejendomskyndig vurderingsmand i sognet.

I løbet af de første to årtier efter banens etablering var byen vokset, så der både var lægebolig, flere banker, mellem- og realskole, apotek, hotel, telegrafstation, postekspedition samt missionshus og flere industrielle anlæg som f.eks. sandstensfabrik. Kro og andelsmejeri var der stadig.²⁴

Mange håndværkere kom til Stenlille i det første årti efter banens etablering. Mange af dem blev boende til deres død, hvorefter en søn overtog forretningen. Årsagen til den høje grad af bofasthed kan måske have at gøre med byens ringe størrelse og håndværksudbud før banens etablering. De håndværkere, som kom til først, havde fra starten ingen kon-

kurrence, og kunne således blive boende med et stadig voksende kundegrundlag i byen. Der var således ikke noget forretningsmæssigt incitament til at flytte fra byen igen. Rygtet om Stenlille som en voksende by med gode muligheder må have spredt sig vidt omkring. I hvert fald kom mange håndværkere til byen helt uden for sogn og amt.

I modsætning til Stenlille, var *Højby* en stor veletableret landsby før banens etablering, og handels- og håndværksvirksomhed var allerede godt i gang inden jernbanens etablering lige uden for *Højby*.²⁵ Byens sociale grundlag var omkring midten af 1800-tallet meget differentieret. Befolkningstallet i 1840 var knap 300 personer.²⁶ I byen boede både daglejere, husmænd, gårdmænd, håndværkere, en sognefoged, en jordemoder og en præst. Der var også skole og fattiggård.²⁷ Blandt byens husmænd var der en skrædder, en snedker, to skomagere, en smed, en bødker og to murere.²⁸ I 1842 kom en glarmester til.²⁹ Før banen blev ført øst om *Højby* i 1899 var der bl.a. to skoler, forsamlingshus, sparekasse, mejeri, mølle og teglværk.³⁰

Banens etablering betød ikke umiddelbart en øget befolkningstilvækst. Tværtimod faldt befolkningstallet frem til 1911. Arbejdskraften forblev fortrinsvis lokal, og de håndværkere, som boede i *Højby* gennem mange år, var for de flestes vedkommende i forvejen født i *Højby*. Stationens etablering var dog ikke uden betydning. Byen fik langsomt en ny struktur,

idet en ny bydel voksede op omkring stationen og efterhånden forbandt stationen med den gamle bykerne. Ved stationen lå to mejerier (ét for gårdmændene og ét for husmændene), et afholdshjem, en brugsforening, et savværk og en cementvarefabrik. Gaderummet ned til den gamle bydel blev bl.a. udfyldt af et bageri og andre erhverv.³¹

Mange håndværksfag eksisterede allerede i *Højby* før banens etablering. Det var således svært for nyankomne håndværkere at skabe sig et marked. Da befolkningstallet ikke steg det første årti efter 1900, voksede kundegrundlaget ikke. Mange af de håndværkere, som kom til byen uden for sognet i de første to årtier, rejste igen inden for få år. Først efter 1920 forblev flere udefra kommende håndværkere i byen.

Haslev var fra gammel tid, ligesom *Højby*, en stor veletableret landsby. Med sine 22 bondegårde, 21 huse, præstegård, degnebolig og skole var *Haslev* en meget stor 1700-tals sjællandsk landsby.³² I 1870 boede der 650 indbyggere i *Haslev*, som fortrinsvis levede af landbrug, men også en del af håndværk. På trods af dette udgangspunkt, som i sin struktur kunne minde om *Højbys*, oplevede *Haslev* en meget kraftig tilflytning efter banens etablering. Byggegrundene langs Jernbanegade, som førte fra stationen op til den gamle landsby, blev hurtigt bebygget af folk fra især *Haslev* og omegn. En mindre del kom fra købstæderne og København.³³ De øjnede en mulighed for at



Haslev station ca. 1871. Haslev var den af de seks stationsbyer, som tidligst fik station, og det havde efter alt at dømme en stor betydning for byens vækst og erhvervsfordeling (Haslev Lokalhistoriske Arkiv).

etablere egen virksomhed i den kraftigt voksende by. Agent Ulrich var initiativtager og investeringspartner i mange byggerier og udstykninger.³¹

Allerede før år 1900 blev en række større virksomheder etableret. Nogle af dem beskæftigede håndværkere, som fik karakter af industriarbejdere. Haslev Svineslagteri beskæftigede f.eks. en del slagtere. Lervarefabrikken i Haslev, som blev etableret i 1898, beskæftigede også håndværkere. Fabrikken fremstillede traditionelt køkkentøj, men også moderne pyntegenstande.³⁵

Haslev fik hurtig karakter af en købstad, som ikke kun servicerede oplandet, men også havde kundekreds i såvel selve byen som resten af landet. Maskinfabrikken H.F. Niel-

sen producerede landbrugsmaskiner fra begyndelsen af 1900-tallet, men havde også et samarbejde med tømremester Rasmus Brüel om en produktion af hejselader til større landbrug i hele landet. Haslev Orgelfabrik, som blev etableret i 1910, afsatte dels instrumenter til seminarieelever i byen, men de fleste blev solgt til kunder over hele landet.³⁶

Med sine mange forskellige skoler, sygehus, sanatorium og missionshus fik Haslev efterhånden præg af en institutionsby, hvor en stadig større del af befolkningen levede af immateriel virksomhed. Andelen af håndværkere faldt og udgjorde kun omkring 5% i 1940.

I *Sandveds* tilfælde er det ikke forkert at sige, at byen opstod med banen.

Før banens etablering var der næsten ingen bebyggelse. I 1801 boede der 26 personer i byen, og det var kun steget til 27 i 1845. Et par år før banens etablering boede der 39 personer fordelt på 9 familier i tre gårde og seks huse. Bortset fra én murer var alle beskæftiget i landbruget. Udgangspunktet for byens udvikling var således meget beskedent. Der var hverken et stort kundegrundlag eller mange erhvervsudøvere i forvejen. I den henseende minder Sandved om Stenlille, omend byens udgangspunkt var endnu mindre.

De første håndværkere var for de flestes vedkommende knyttet til landbruget. En bager, en slagter, en skrædder, en smed og en sadelmager var nogle af de første håndværkere, som kom til byen efter banens etablering.

Der kom også en tømremester Carl Nielsen i 1893. Han udnyttede byens vækst og blev boende, til han pludselig døde i slutningen af 1920'erne.³⁷ Virksomheden voksede og havde adskillige ansatte efter århundredeskiftet. Forretningen blev udvidet med møbelsnedkeri og salg af nye møbler.

Det var kendetegnende for mange af de første håndværksmestre, at de blev boende i byen i mange år. En af de markante skikkelser, var sadelmager Peter Larsen, som kom til byen samtidig med jernbanen. "*Det var mennesker, som hørte til den lidt finere del af Sandveds beboere.*"³⁸ Hans hus var blandt de første, som blev opført i

byen, og lå Langgade 15. Huset og forretningen blev overtaget af sønnen Holger Larsen, som også var sadelmager.³⁹ Holger Larsen blev desuden bestyrer af Skælskør Banks filial i Sandved og fik i øvrigt en parkeringsplads i Sandved opkaldt efter sig. I Sandved-valslen hedder det: "*Nede på Larsens plads ser vi det hende...*"⁴⁰

Smedemester Niels Peter Hansen var kommet til Sandved fra Taastrup i 1896 og etablerede smedje i Langgade 48. Landbruget var den største kunde. En del af arbejdet bestod i at sko heste, lave harvetænder og plovskær. Smedjen må have gået godt, for omkring 1909 købte Niels Hansen en bil i København.⁴¹ Smedjen blev solgt i 1916.

Selvom der allerede var én bager i Sandved, etablerede Hans Jørgen Hansen endnu et bageri i 1908. Han havde boet i sognet siden 1889. Bageriet betjente oplandet med brød via flere vogne. Bagerforretningen gik i arv til sønnen og bestod indtil 1972, hvor den brændte.⁴²

Ifølge tabel D var det kun en mindre del, som blev boende gennem flere år. Som nævnt blev mange håndværksmestre dog boende gennem mange år. De, som især rejste igen inden for få år, var lærlinge og svende. Der var formentlig ikke grundlag for, at de kunne blive i Sandved som mestre.

Selvom der efterhånden kom flere forskellige håndværk i Sandved, her-

under den tidligere omtalte karosserimager Overgaard, malere og el-arbejdere, så var det serviceringen af oplandet, som dominerede håndværket og også handelen i Sandved gennem hele perioden.

I *Svinninge* krydser to store hovedveje hinanden. Den livlige trafik på disse veje fra København til Kalundborg og fra Nykøbing Sj. mod syd betød allerede før jernbanen gode muligheder for handel og håndværk. Før banens etablering lå der ifølge Trap bl.a. skole, forsamlingshus, postkontor, telegraf- og telefonstation, mejeri, flere købmandshandler, to bagerier, bryggeri og ”*næringsdrivende af alle slags*”.⁴³ Ifølge erindringer var der også lægehus.⁴⁴ Trafikforholdene gjorde det også muligt at drive en kro. Af håndværkere før banen kom til byen, fandtes bl.a. en urmager, bagere, en skrædder, en skomager, en cykelfabrikant, en blikkenslager, en slagter, tømrere, snedkere, smede og en murer.⁴⁵

Svinninge var således ikke blot en lille landsby, men en betydelig trafikby, som betjente en stor kundegruppe. Banens etablering ved Svinninge blev et supplement og et alternativ til de eksisterende transportmuligheder. Kun en ganske lille del af håndværkerne i folketællingen 1901 var kommet til Svinninge efter banens etablering.

Mange af de håndværkere, som blev boende i Svinninge gennem 30-40 år var allerede kommet til byen før banen. Det galdt f.eks. skrædderme-

ster Anders Christian Hansen, som kom til Svinninge i 1897 fra Nr. Jernløse lidt uden for Holbæk. Han blev en betydelig person i byen og var bl.a. formand for Borger- og Håndværkerforeningen.⁴⁶ En anden betydelig person var blikkenslager Peter Larsen, som kom til Svinninge i 1893 fra Roskilde.

Svinninge var stor nok til, at der meget tidligt fandtes kvarterer. På Strandvejen boede de fleste håndværkere: ”*Strandvejen var i gamle dage en lille håndværkergade – formentlig står vi her overfor noget af det ældste af Svinninge (ned mod Kildestræde). Her var både købmand, bager, drejer, smed, væver, snedker, urmager, tømrer og træskomand.*”⁴⁷

Én af de forretninger på gaden, som voksede sig stor, var bageriet, som blev etableret i 1860'erne af en købmand Frederiksen. Frem til 1910 havde bageriet mange skiftende ejere, men blev så overtaget af Karl Madsen, som i en lang årrække frem til sin død drev bageriet. Bageriet blev overtaget af sønnen Evald Madsen.⁴⁸ Det var i øvrigt kendetegnende for Svinninge, at der i forhold til indbyggertallet var mange ansatte ved byens to bagerier.

Afslutning

Selvom vi sædvanligvis anvender begrebet stationsby om de byer, som efterhånden opstod i sidste del af 1800-tallet, og som på et eller andet tidspunkt fik en jernbanestation, var byerne ikke ens. Inden for håndværksfagene, som har været emnet



En karet er standset foran Karl Madsens bageri i Svinninge. Karl Madsen var født i Holeby i Maribo Amt, men kom til Svinninge i 1910, og drev i lang tid et velrenommeret bageri (Svinninge Lokalhistoriske Arkiv).

for denne undersøgelse, viser det sig, at de enkelte faggrupper var forskelligt repræsenteret og udviklede sig forskelligt i de enkelte byer. En kategorisering af byerne i forhold til deres geografiske placering, indre forhold, befolkningsmæssige størrelse osv. kan give en del af forklaringen på den forskellige struktur og udvikling i byerne.

Mindre byer som Højby og Sandved var hele perioden præget af tilknytningen til landbruget, og det gav sig udslag i en mindre differentiering og flere traditionelle håndværk, som først og fremmest servicerede landbruget udenom byen. I den modsatte ende finder vi industri- og institutionsbyerne Haslev og Asnæs, som

fra starten af den behandlede periode var betydelige byer med et stort afhængigt opland.

Hvor Haslev havde et naturligt vækspotentiale som følge af sin gunstige placering og sine mange indbyggere, voksede Asnæs i takt med få succesrige industrivirksomheder. I Asnæs var håndværkets differentiering og udvikling knyttet til disse virksomheders specielle arbejdskrafterspørgsel, og det gav Asnæs en atypisk demografisk struktur. I Haslev finder vi den højeste grad af differentiering i perioden. Der var håndværkere inden for stort set alle fag, og de servicerede i mange tilfælde både byens beboere, oplandet og resten af landet.

Der var også forskel på tilflytningen og bofastheden i de enkelte byer. Byens størrelse og antallet af håndværkere omkring århundredskiftet spillede en rolle i forhold til konkurrencesituationen og dermed muligheden for at etablere sig som ny håndværksmester. Det var typisk at de mestre, som tidligt kom til de mindre stationsbyer, forblev i byen gennem mange år, og "mættede" markedet i og omkring byen.

I Højby var det først og fremmest lokale håndværkere, som havde været der længe før, stationen blev etableret. I Stenlille og Sandved betød stationen derimod meget for byens vækst og håndværksfagernes etablering. Især i Stenlille var der store muligheder for håndværkere i starten af 1900-tallet, og de kom ofte langvejs fra.

Selvom håndværksfagernes fordeling i byerne tildels synes at kunne forklares ved den enkelte bys funktion som agrar-, oplands- eller industriby, er der tydeligvis flere andre grunde til de forskellige demografiske mønstre. En dybere forståelse af håndværkets forskellige udvikling, må kunne opnås gennem lokale studier i de enkelte byer.

Noter:

- 1) Som følge af en bevilling fra Vestsjællands Amt til udvikling af Haslev Museums regionale speciale, stationsbyer, har det været muligt at undersøge håndværksfagernes udvikling i seks udvalgte stationsbyer. Denne artikel er et af resultaterne af bevillingen.
- 2) Kildematerialet til de demografiske mønstre er de originale folketællingslister fra 1901, 1911, 1921, 1930 og 1940. Folketællingerne som kilde er nærmere gennemgået af Stilling, s. 24ff.
- 3) Stilling, s. 12.
- 4) Fink, s. 30.
- 5) Stilling, s. 142.
- 6) Stilling, s. 142.
- 7) Fink, s. 66ff.
- 8) En familievirksomhed med 100 år i transportløsning og 50 år som Volvo-forhandler. Dragsholm Bibliotek, s. 17f.
- 9) Samme s. 17.
- 10) Olsen, s. 62f.
- 11) Samme, s. 18f.
- 12) Næstved Tidende 26. april 1973.
- 13) Personarkivet efter Holger Larsen, Sandved. Fuglebjerg Egnshistoriske Arkiv.
- 14) Stilling, s. 306.
- 15) Jensen, Berit Wulstrup: Folk fra Svinninge fortæller, s. 26. Svinninge Lokalhistoriske Arkiv.
- 16) Stilling, kap. 3.
- 17) Samme, s. 287ff.
- 18) Jensen: Vestsjællandske jernbaner, s. 51.
- 19) Aagesen, s. 147.
- 20) Trap Danmark. 3. udg., s. 518.
- 21) Ibid., s. 430.
- 22) Personarkiv efter familien Brun, Stenlille. Stenlille Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.
- 23) Gudmundsen, s. A48.
- 24) Trap Danmark, 4. udg., s. 467.
- 25) Ganshorn, s. 59.
- 26) Jacobsen, s. 43.
- 27) Samme, s. 42.
- 28) Samme, s. 42.
- 29) Samme, s. 44.
- 30) Trap Danmark, 3. udg., s. 509f.
- 31) Jacobsen, s. 51.
- 32) Baad Pedersen: Haslev fra landsby, s. 7.
- 33) Samme, s. 12.
- 34) Samme, s. 13ff.

- 35) Samme, s. 20.
 36) Baad Pedersen, Haslev by og mennesker, s. 54.
 37) Optegnelser om Sandved. Nedskrevet af mekaniker Olaf Hansen, s. 15. Fuglebjerg Egnshistoriske Arkiv.
 38) Olaf Hansen, s. 4.
 39) Sammesteds
 40) Erindringer af Agnes Olsen, Sandved, s. 4. Fuglebjerg Egnshistoriske Arkiv.
 41) Olaf Hansen, s. 10.
 42) Samme, s. 24.
 43) Trap Danmark, 3. udg., s. 443.
 44) Jensen, Helge: Lidt om Svinninge og dens borgere gennem 100 år. 1960, s. 17. Svinninge lokalhistoriske arkiv.
 45) Jensen, J. N: Svinninge by.
 46) Samme, s. 226.
 47) Helge Jensen, s. 7.
 48) Samme, s. 7 og 8.

Forfatter: Mag. art. *Martin T. H. Bork*, Mågevænget 8, 4100 Ringsted

Kilde- og litteraturoversigt

Upublicerede kilder:

Folketællinger fra 1901, 1911, 1921, 1930 og 1940.

Personarkivet efter Holger Larsen, saddelmager, Sandved. Restancebog. Fuglebjerg Egnshistoriske Arkiv.

Jensen, Berit Wulstrup: Folk fra Svinninge fortæller. 6 interviews samlet vinteren 1989-90. Svinninge Lokalhistoriske Arkiv.

Personarkiv efter familien Brun. Stenlille Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.

Optegnelser om Sandved by, dens huse og mennesker. Nedskrevet af Olaf Hansen. Fuglebjerg Egnshistoriske Arkiv.

Erindringer af Agnes Olsen, Sandved. Fuglebjerg Egnshistoriske Arkiv.

Jensen, Helge: Lidt om Svinninge og dens borgere gennem 100 år. 1960. Svinninge Lokalhistoriske Arkiv.

En familievirksomhed med 100 år i transport-løsning og 50 år som Volvo-forhandler. Dragsholm Bibliotek.

Litteratur:

Fink, Jørgen: Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940. Viborg 1991.

Ganshorn, Jørgen et al. (red.): Højby By og Jorder. Vig 1987.

Gudmundsen, M.K. (red.): Dansk Handel og Industri. Bd. 1. Odense 1936.

Hansen, Svend Aage: Økonomisk vækst i Danmark. Akademisk forlag 1984, bd. 1.

Jacobsen, Jan Steen: Højby by og jorder. I: Jørgen Ganshorn et. al.: Højby By og Jorder. Vig 1987.

Jensen, J.N.: Svinninge by. I Sjællandske byer og deres mænd. 1918.

Jensen, Niels: Vestsjællandske jernbaner. København 1978.

Olsen, Erling: Asnæs By's historie fra det 12. til det 20. århundrede. Dragsholm Lokalhistoriske Forening 1996.

Pedersen, Margit Baad: Haslev - by og mennesker. Haslev Museum 1995.

Pedersen, Margit Baad: Haslev fra landsby til stationsby. Haslev Museum 1993.

Stilling, Niels Peter: De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940. Viborg 1986.

Trap Danmark. 3. udgave 1898-1906 og 4. udgave 1920-32.

Aagesen, Aage: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark. København 1949.

Erindringer fra Slagelse Sygehus 1938-1942

Af K. E. Christensen (†)



Redaktionel indledning

Erindringer om livet på landet i gamle dage er legio og da også til bragt i vor årbog, hvorimod f.eks. erindringer om arbejdet førhen i en institution som et sygehus ikke er så almindelige. Vi synes derfor, at det kunne være forfriskende at bringe afdøde dr. K.E. Christensens erindringer, nedfældet pr. marts 1981, selv om de tidligere har været gengivet i både "Vestsjællands Lægekredsforenings medlemsblad", nr. 2, 12. årg. (= marts-april 1981) og i bogen "Sygehus i Slagelse i 125 år" (her i illustreret form), udgivet som særnummer af CS-information (Personaleblad for Centralsygehuset i Slagelse) i juni 1981, men ingen af disse gengivelser er medtaget i Dansk Bogfortegnelse, og de kendes derfor kun af en bestemt målgruppe og kan af udenforstående kun spores af de særligt ihærdige.

Ved udgivelsen her er visse, få passager udeladt, og særlige faglige udtryk er forklaret. Her er redaktionen overlæge Erik Hammersgaard, Centralsygehuset i Slagelse, tak skyldig for hjælp. Christensen og de i erindringerne nævnte kolleger i Slagelse og andre er skildret biografisk sidst i artiklen.

Desuden er der lagt vægt på illustrationen. Interiørbillederne fra sygehuset har - måske med undtagelse af aviser i samtiden - ikke været offentliggjort før. Her takker vi Slagelse Lokalarkiv for hjælpsom medvirken og Tage

Ludvigsen, Slagelse, for affotografering af originalbillederne til årbogen.

Om sygehuset i Slagelse skal kort oplyses, at det blev indviet i 1857 som et privat foretagende, men i 1893 overtog kommunen det, og i 1939 fik det status af centralsygehus for Sorø Amt. Siden 1970 har det været drevet af Vestsjællands Amt.

Forfatterens begrundelse for hans focus på den bestemte periode

"Ovennævnte tidsrum er valgt, fordi det nok for mange, især yngre, kolleger er historie, der vil give anledning til forundring over de vilkår og behandlingsmetoder, man dengang levede under og rådede over på et købstadsygehus af almindelig størrelse.

Desuden er det for forfatteren en fordel, at han ikke så let kommer til at gå nogen for nær, idet så godt som alle, jeg skildrer, for længst er hedengangne.

K. E. Christensens vej til stillingen i Slagelse

Årsagen til, at jeg søgte til Slagelse, var mit ønske om at søge uddannelse til speciallæge i gynækologi

(kvindesygdomme) og obstetrik (fødselsvidenskab). Dette havde jeg fået lyst til under mit ophold som studentervikar, clinicist og fast kandidat på gynækologisk-obstetrisisk afdeling i Sønderborg hos overlæge Ekkert Petersen...

En dag i foråret 1938 kaldte han mig ind på sit kontor og sagde, han syntes, jeg skulle søge den stilling som 1. reservelæge (A 5) på Slagelse dengang kommunale sygehus, der var opslået i Ugeskrift for Læger.

Han vidste nemlig, at nævnte stilling i 1939 ville blive omdannet til en 1. reservekirurg-stilling ved det projekterede centralsygehus, som så ville omfatte også en medicinsk og røntgenafdeling. Derved kunne jeg få de 2 års kirurgi, som krævedes til videre uddannelse i omtalte speciale. Sandsynligvis var Ekkert Petersen også skyld i, at jeg som 2 års kandidat og yngste ansøger blandt 4 fik stillingen.

Det ny arbejde i Slagelse

Det var da heller ikke uden en vis ængstelse, jeg d. 1. juni 1938 gav mig i kast med opgaven, da jeg f.eks. aldrig havde opereret intra-abdominalt (i bughulen, red.) på egen hånd.

Åbenbart må det være gået nogenlunde, eftersom min ny chef, overlæge H. P. Rager, efter 3 ugers forløb meddelte mig, at han 1. juli rejste 1 måned på ferie. På min vistnok ængstelige forespørgsel - hvad jeg så skulle gøre? lød svaret: "*De skal selvfølgelig operere!*" *Ja, men hvis der nu*

er noget, jeg ikke kan klare, hvad så? Ja, så må De henvende dem til de andre overlæger, som Mourier i Sorø, Henningsen i Korsør, men sidst til fætter i Skælskør!"

Så vidt jeg husker, var også disse på ferie i samme tidsrum. Hvorledes H. P. Ragers reaktion på min noget tidlige ophøjelse til fungerende overlæge formede sig, skal jeg siden vende tilbage til.

Sygehuset på den tid.

Bygningerne

Men først lidt beskrivelse af det daværende Slagelse kommunale sygehus. Det var som andre i Sorø Amt bykommunalt ledet - med en vis investerings- og refusionsordning via Sorø Amt for patienter indlagt fra landdistrikterne. Dette begrænsede i ikke ringe grad udviklingen.

Sygehuset havde 122 sengepladser, fordelt således: Medicinsk-kirurgisk: 69. Reconvalescentafd.: 16. Epidemi: 22. Hud- og kønssygdomme: 12. Og hold jer nu fast: en sindssygeafdeling på 3 senge. Sidstnævnte beliggende bagtil i køkken- og vaskeribygningen.

Iøvrigt bestod sygehuset af den store bygning mellem den nuværende behandlingsbygning og medicinsk afdeling, samt en noget mindre bygning, tidligere militær-sygehus og sidenhen øre-næse-halsafdeling og psykiatrisk afdeling på skift.

Sygehusadministrationen lededes fra et noget forsømt hus, der under krigen tjente som husvildebarak og



Den medicinsk-kirurgiske sygehusbygning, der blev taget i brug d. 1. juli 1920, og som den så ud, indtil den i 1939 fik bygget en ny medicinsk afdeling til i vestenden (t.v. på billedet), og en behandlingsbygning blev klistret på østenden i 1950'erne, hvorved det fine loggia-parti blev ofret. Bygningen er tegnet af de lokale arkitekter Knud Larsen og C. Andersen. Den rygende skorsten hører til Slagelse Bryghus. Foto fra ca. 1925.

nu for længst er revet ned. Man må stadig huske på, at de økonomiske forhold var små, ligesom skatterne. Til at passe det fornødne var der på sygehuset ansat ialt 74 personer.

I en mindre bygning havde vi forinden epidemi-afdeling, med stiger, som de pårørende til scarlatina-patienterne kunne klatre op ad for at kigge ind gennem vinduerne og kommunikere med høje råb til børnene. Det var jo før penicillinets tid.

På 1. sal husedes nogle af de "lettere" medicinske patienter, samt såkaldte reconvalescenter. Blandt disse fandtes ofte vagabonder, sprit-tere etc., som efter endt pleje og opfedning blev sendt ud på landevejen.

Jeg mindes endnu, at det hyppigt skete, at nogle af disse, f.eks. ved juletid mødte op nedenfor afdelingen og ydede den ualmindeligt godhjertede ledende sygeplejerske for afdelingen deres hyldest i form af et musikstykke på violin eller harmonika.

Som et kuriosum kan også nævnes, at først i 1938 indførtes der 8 timers vagtskifte mod før 12 timers for de vågekoner, der passede de urolige sindssygepatienter.

Tilbage til hovedsygehuset, hvor alle kirurgiske og de dårligste medicinske patienter blev behandlet: stue-etagen indrettet til mænd, 1. sal til kvinder og 2. sal eller rettere tag-etagen til forskellige gøremål. I den vestlige ende en lille røntgenafde-

ling. I den østlige noget, som man nok i dag synes lyder mærkeligt. Der fandtes fødeafdelingen med fødestue klods op ad afdelingen for hud- og kønssygdomme. Dog havde de 2 afdelinger hver sit WC, tydeligt angivet med stor plakat på dørene. Der skete mig bekendt aldrig nogen- sinde overtrædelse af forbudet. Der rådede absolut streng renlighed - og stor ærbødighed overfor afdelings- sygeplejersken, der med rette på dette felt optrådte diktatorisk.

Overfor fødeafdelingen på den anden side af gangen fandtes laboratoriet. Det var svarende til tiden meget begrænset, hvad vi dengang kunne udføre af undersøgelser. Udover urinprøver (Sahlis hæmometer) var det vigtigste blodtype- forligningsprøver, idet der ved min ankomst blev oprettet et Spej- dernes og Væbnernes bloddonor- korps, til slut på 120 medlemmer, hvilket jo betød meget imod blød- nings- og operationschok

Så var der også en diagnosestation for bl.a. difteribaciller, hvor også de praktiserende læger kunne sende prøver ind. Heldigvis for mig, der bestyrede dette laboratorium, blev der ikke i min tid påvist DB-baciller og fandtes heller ingen tilfælde i byen. Dette kom der først gang i med tyskerne ankomst, og da var fordringerne på mine diagnostiske evner gået over til de mere kyndige medicinere.

For at blive ved afdelingerne, var på 1. sal indrettet 2 operationsstuer,

hvoraf den ene helst skulle holdes ren, hvilket af pladmangel dog ikke altid lykkedes.

Personalet

Bemandingen, hvad læger angik, var: 1 overlæge, 1 førstereservelæge, 1 fast kandidat og 1 turnuskandidat.

Det betød, at jeg foruden altid at have tilkaldt også hvert tredje døgn måtte skrive journaler. Egent- lig skulle jeg have en ugentlig fridag, men den konverterede jeg hurtigt til 1½ dags week-end hveranden uge. Når jeg på denne var hjemme allige- vel, og overlægen var til selskab, fik jeg lov til at muntre mig med evt. operationer. Men dengang var man jo vant til ofte at gå i døgn drift...

Først ved adskillelsen mellem afde- lingerne ved centralsygehusdannel- sen kom jeg op i en klasse (B 6), hvor jeg ikke havde journalskriv- ning. Men det skyldtes udelukkende velvilje fra sygehusudvalgets for- mand, daværende borgmester Mel- gaard, der havde sygehuset som kælebarn i sit kommunale virke.

Jeg gik nemlig ned til ham og for- klarede, at det betød meget for mig, såfremt stillingen kom til at tælle som rent kirurgisk uddannelse af grunde som før omtalt. Resultatet blev, at han faktisk straks sagde ja dertil, med den klausul, at så skulle den kommende medicinske reser- velæge ikke stilles ringere, hvilket jeg jo gav ham ret i. Jeg tror også, at overlæge Aastrup og Foreningen af Yngre Læger kunne bifalde dette.

Arbejdsgangen

Dagliglivet på afdelingen begyndte med stuegang kl. 8, delt imellem overlægen og mig. Derefter operationer, så kig ind på røntgen og derefter lidt konference.

Det var yderst sjældent, at H.P. Rager ikke var hjemme kl. 12. Resten af tiden fik jeg lov at regere, som han altid sagde, *“på eget ansvar”*. Da jeg spurgte lige efter min tiltræden, om der da ikke var nogle, han gerne ville have besked om af nyankomne patienter, fik jeg det, som jeg selv synes, morsomme svar: *“Jo, hvis det er en af de store koryfæer fra by eller land, samt hvis det er nogle ved navn Buchwald, Dinesen eller Frandsen, synes jeg. De skal underrette mig.”*

Den daværende medicinaldirektør Frandsen havde mange kendte slægtninge på egnen, var selv født og opvokset, som han sagde: ved gadekæret i Landsgrav. Omfattede allerede dengang og sidenhen Slagelse sygehus med faktisk en rørende interesse.

Kirurgien

Hvad gav vi os egentlig af med af kirurgi dengang? Indgrebene var præget af, at vi ikke havde narkoselæger. Afdelingssygeplejerskerne gav narkose og kunne tilkaldes dag og nat, mig bekendt uden kompensation derfor. Det var mest æternarkose på åben maske og ret ofte ved små indgreb klorætyl. Skulle der f.eks. ved en patient med lunge-tuberkulose foretages indgreb, satte overlæge Rager altid sin 1. reserve-

læge til at give kloroform, også på åben maske, sandsynligvis for at have en slags rygdækning for narkosens farlighed, selv om jeg ikke var bedre dertil end hvilken som helst anden læge.

Hvad foretog vi os så under Ragers ledelse? Kort sagt, så drev vi vist det, man kalder konservativ kirurgi. Gynækologi og obstetrik var der meget af, hvad der jo også var min hovedinteresse. En del brud selvfølgelig også, ligesom vi foretog abdominale indgreb som enkelte colecystectomier, gastroentero-anastomoser (galde- og tarmoperationer, red.), men aldrig ventrikelsektioner (fjernelse af mavesæk, red.). Derimod foretoges der operation for cancer coli (kræft i tyktarm, red.) med fjernelse af tumor (svulst, red.).

Heller ikke cancer recti (kræft i endetarmen, red.) gik chefen af vejen for. Men det var alligevel ikke som i dag, bl.a. grundet på, at vor narkose var mangelfuld, ligesom vor væskebehandling kun bestod i postoperativ subcutant saltvand (saltvandsinfusion under huden, red.).

Et fremskridt var det, at vi nu rådede over et stort donorkorps, men selvfølgelig ingen blodbank. Et stort fremskridt var det også for os, da vi ved årsskiftet 1938-39 fik fat i det første sulfopræparat: prontosil fra Bayer. Det revolutionerede helt behandlingen af post-operative pneumonier (lungebetændelser), barselsfeber, øre-næse-halslidelser. Således aftog de ellers hyppige periton-

sillære abscesser (bylder i halsen, red.), ligesom opmejsling af proc. mastoideus (mellemøret, red.) og osteomyelitis (knoglebetændelse, red.) andetsteds blev sjældnere.

Den medicinske behandling - ny afdeling 1939

Hvad den medicinske behandling angik, så stod det faktisk ret sløjt til. Noget af det første, Rager sagde til mig ved min tiltræden var: *“De medicinske patienter må De passe. Dem vil jeg helst ikke have noget med at gøre!”*

Ordren blev efterfulgt af den bemærkning, som jeg selv synes var morsom - og som jeg ikke håber, nuværende medicinere bliver fornærmet over. Den lød så: *“Husk så, vi kirurger går altid langsomt. Det er kun medicinere, der løber.”*

Rent psykologisk var der måske

noget rigtigt i at gå langsomt, når de pårørende kom ind med tilskadekomne i mere eller mindre ophidset tilstand. Jeg forsøgte i så fald at gå langsomt.

Man må derfor ikke fortænke mig i, at vi så hen til åbningen af den nye medicinske afdeling samt røntgenafdelingen pr. 1. august 1939 med de største forventninger. Vi blev heller ikke skuffede. Det var en kolossal aflastning, vist ikke mindst for de stakkels medicinske patienter.

At overlæge Aastrup som den altid hensynsfulde mand ikke lod sig bemærke med noget, tværtimod, så kunne jeg i al fald ikke undgå at bemærke, at de yngre medicinere med en vis ret, moderne som de var af indstilling, mente, at vi kirurger var en slags barbarer med vor konservative indstilling - eller rettere



Den i 1939 opførte medicinske afdeling, fotograferet fra sydvest lige efter færdiggørelsen. Bygningen er tegnet af Slagelse-arkitekterne H. Steudel og J. Knudsen Pedersen i moderat funktisstil.

manglende indstilling til nye metoder, f.eks. væsketerapi, dia-betesbehandling og hjerteterapi. Vi havde f.eks. ikke haft EKG (elektrokardiogram, red.).

Inden jeg går over til at omtale nogle personer ... vil jeg straks forudskikke, at det jeg skrev ovenfor, ikke må rettes som en bebrejdelse mod medicinerne, med hvem vi sidenhen havde et fortrinligt samarbejde og også tog en del ved lære af i vor behandling. Specielt skyldes dette den ny chef: overlæge Aastrup, som altid var til tjeneste og på beundringsværdig kort tid bragte den nye medicinske afdelings ry ud i hele Sorø amt, således at det virkelig blev Sorø amts centralsygehus, hvad medicinsk behandling angik...

Forholdet til overlæge H. P. Rager
Min chef gennem 4½ år: overlæge

Rager tilhørte den barske generation af kirurger, der var opflasket med hurtig kirurgi, idet patienterne især på grund af de dårlige narkoseforhold, der herskede dengang, løb en stor risiko for at gå i chok, hvis de var i dyb narkose mere end 1 time. Det begrænsede jo indgrebets art.

Desuden var han i sin egenskab af overlæge ved kasernen i Slagelse vant til at give ordre til sit personale, kort og præcist. Jeg blev dog hurtigt klar over, at jeg i ham havde en loyal foresat.

Det erfarede jeg efter hans hjemkomst fra den første ferie i juli 1938, hvor jeg vel nok havde dummet mig nogle gange. Jeg kom nemlig uforvarende ind på hans kontor, hvor han stod og talte i telefon. Der hørte jeg ham sige: *"Det, min 1. reservelæge har gjort, kunne jeg ikke selv have gjort"*



4-sengs stue i den nye medicinske afdeling fra 1939, fotograferet i forbindelse med ibrugtagningen.

bedre.” Det tror jeg nu nok, han kunne. Men det støttede gevaldigt og gjorde selvfølgelig, at jeg altid var ligeså loyal overfor min chef.

Der havde nemlig lidt før min ankomst været en “pressehetz” i Sorø Amtstidende, uvist af hvilken grund, mod Slagelse Sygehus. Derfor prøvede nogle Slagelse-borgere at “fiske” lidt hos mig, om vi nu også behandlede bl.a. vore benbrud ordentligt. Det fik de selvfølgelig ikke noget ud af.

Nu skal man ikke tro, at overlæge Rager var “bon camarade” med sin førstemand eller andre på sygehuset. Nej, min stilling opfattede jeg dengang, og jeg tror også med rette, som som præmierløjtnant med overlægen som oberst.

Et morsomt eksempel herpå skal lige nævnes. Efter vort første barns fødsel august 1940 kom H.P. Rager dagen efter på stuegang, gik straks chevaleresque hen til min kone og ønskede hende tillykke, samtidig med at han ved et kig ned i barnesengen udtalte: “*Det var dog en dejlig dreng.*” Den lykkelige fader stod henne ved fodenden af sengen og strakte hånden frem, idet jeg jo troede, jeg også ville få et håndtryk. Nej, chefen gik lige forbi mig, med næsen i sky, idet han udbrød: “*De har alibiet i orden.*” Det hentydede til, at drengen var født med den samme langskalle, som jeg selv er i besiddelse af. Vi stod distancen overfor hinanden og bevarer den hele tiden fremover.

F.eks. fortalte han mig ikke, at han havde indstillet mig i sin tid til 1.



Sygehusets personale samlet i dr. Ragers have d. 5. maj 1945, da slaget blev hejst kl. 8 morgen. Rager ses iført overtøj i forreste række. Yderst t.v. i samme række ses sygeplejerskerne Kirsten Hansen (m. kappe) og Julie Nielsen, og den tredje sygeplejerske, frk. Ginnerup, som K. E. Christensen arbejdede meget sammen med, står i bageste række som nr. 3 fra v. Den hvidkittede mand t.v. for Rager er dr. Aastrup, og manden med delvist skjult ansigt er dr. Blinkenberg.

reservekirurg-stillingen, men svarede på min forespørgsel, efter at han, vidste jeg, havde fremsendt den til byrådet - om jeg kunne forvente at få stillingen: "*Hvorfor skulle De ikke få den?*" Det var jo også et svar.

Da jeg i 1939 via stationsleder Bruno de Neergaard, der var ambulanceleder af professor Chievitz's Finlands-ambulance, red.), fik tilbudt at tage med som kirurg, sagde chefen, at det kunne jeg godt. Men jeg skulle selv sørge for at stille en vikar. Det kunne jeg ikke nå, da der var 1 uges frist. Selv om jeg således gik glip af en stor oplevelse, såvel menneskelig som kirurgisk, måtte jeg alligevel opfatte ordene som et slags bevis på, at han ikke brød sig om at komme af med mig.

Alt i alt mindes jeg ham stadigvæk som en god chef, som lod mig passe afdelingen døgnet rundt under ansvar. Jeg havde ham vel nok kun 1-2 gange ovre om natten. Ellers snakkede vi sammen, når han kom på stuegang. Fik han at vide, alt var roligt, så han kun ind til evt. opererede patienter fra om formiddagen - og så til børnene og de gamle koner og mænd. Det viste hans skyhed overfor mennesker, når det var de aldersklasser, der fik hans i virkeligheden bløde sind til at komme frem i lyset.

Var vi uvenner en dag, hvor han havde skældt mig læsterlig ud (aldrig i andres påhør) gik jeg bare min vej, uden at inlade mig i diskussion. Næste dag var neutraliteten genoprettet.

Forholdet til røntgenlæge

P.A. Blinkenberg

En noget anden type, som jeg fik en del at gøre med, var røntgenlæge P. A. Blinkenberg, en festlig mand, noget af en renæssancetype, fuld af historier, en stor bulderbasse både i sind og skind, men i virkeligheden godmodigheden selv.

Han kunne f.eks. finde på at afskedige sin dygtige afdelingssygeplejerske, hvis noget gik ham imod, for så næste dag, ofte med forstanderinde frk. Hasles mellemkomst, at anmode om at lade hende blive ansat igen.

Et eksempel på hans fantasifulde sind, foranlediget af hans nationale sindelag, viste sig ved, at han straks efter besættelsen d. 9. april gik i gang med at fabrikere en kæmpe-armbrøst, bestående af en bils bag-aksel og nogle klaverstrengene. Det skulle bruges, når tyskerne til sin tid skulle jages ud af landet.

Blinkenberg og jeg mente nemlig, at de ikke kunne vinde krigen, medens det varede længe, inden overlæge Rager som militærmand gav sig på det punkt. Det skal ikke forstå således, at Rager var tyskvenlig, slet ikke, hvilket viste sig ved, at en flot ung militærlæge i hvid uniform og til hest kun een gang mødte op på sygehuset for at pleje kollegiale, lægelige interesser med os. Det eneste, han fik nedlagt, var en lyshåret massøse-skønhed, der imidlertid snart forlod sygehuset. Vi levede således faktisk ret uforstyrret af krigsbegivenhederne i den enklave, som sygehuset var

i byens udkant. - Nå tilbage til armbrøsten.

Dette instruments udvikling interesserede Rager så meget, at det altid var med et stort smil han sagde, når vi hver dag aflagde røntgen-besøg: *“Nu må vi over at se, hvordan det går våbensmeden.”* Så vidt jeg ved, blev apparatet ikke færdig førend i Sønderborg, hvor Blinkenberg overtog en stilling som røntgenoverlæge.

Inden da havde han og jeg en anden festlig oplevelse. Den første søndag i maj ved morgengry cyklede han og jeg gennem Slagelse- og Gyldenholm-skovene ned til Tjustrup-Bavelse-søen for at udrydde gedderne i søen. Det lykkedes os dog ikke at fange noget, hvilket nok i nogen grad skyldtes, at den store mand med de tunge skridt i båden og sin høje røst ikke ligefrem tiltrak fiskene. Men vi havde det herligt, stegte koteletter oppe i engen på spejdermaner, ligesom vi uhindret kunne larme over nazisterne. Ellers skulle jeg passe på at dæmpe ham lidt ned, hvis vi gik på gaden i Slagelse og så nogle af de grønne, hans stemme og harme var ikke til svage bemærkninger.

Iøvrigt må jeg ikke glemme, hvilken kolossal nytte kirurgisk afdeling havde ud af at få en kyndig røntgenolog til Slagelse. Hvad det betød for diagnosticering af mave-tarmsygdomme, urinvejslidelser, for slet ikke at tale om behandling af brud, kan ikke overvurderes.

Jeg kan, selv om jeg har bredt mig

lidt for meget, dog ikke undlade at fortælle, at også Blinkenberg fik Ragers noget barske væsen at føle.

En dag indlagdes lidt før kl. 14 en dame af det højere bourgeoisie i Slagelse på kirurgisk afdeling med tegn på ileus (tarmslyng, red.). Det var det også, foranlediget af en tumor coli sigmoidei (kræftknode i tyktarmen), som Blinkenberg diagnosticerede. *“Patienten skal straks opereres”*, sagde denne. *“De må ringe til overlæge Rager nu!”* Dette nægtede jeg, da jeg vidste, at timen fra kl. 14 til kl. 15 var sakrosant i overlægeboligen. Jeg havde aldrig forstyrret chefen på det tidspunkt. Det gjorde ikke så meget at forstyrre om natten som i den hellige middagssøvnstid. *“Ja, når De ikke vil, så gør jeg det”*, sagde Blinkenberg. Det gjorde han så denne ene gang, men aldrig sidenhen. Jeg kan endnu se for mig hans ansigtsudtryk, da han kom tilbage fra telefonen med besked om, at patienten skulle være klar til operation kl. 15.20. Det havde jeg forlængst adviseret vor operationsstue om.

Forholdet til det øvrige personale Den øvrige besætning på kirurgisk afdeling vil det føre for vidt at omtale nærmere, udover de to afdelingssygeplejersker og operationssygeplejersken. De førstnævnte på henholdsvis mands- og kvindegangen: frk. Kirsten Hansen og frk. Julie Nielsen modtog mig uerfarne mand særdeles venligt og loyalt, ligesom jeg i høj grad, da jeg hurtigt blev alene med ansvaret, havde stor hjælp af deres erfaringer.

De kunne f.eks. altid sige, om en patient var dårlig, og havde en mærkelig evne til at forudsige, om patienten kunne tåle operationen.

Operationssygeplejerske frk. Ginne-rup var enestående flink, når jeg lige så forsigtigt i begyndelsen kom og spurgte: "Hvad plejer vi at gøre?" Det var mig en stor hjælp som den uerfarne, unge mand på den gynækologisk-obstetriske løbebane.

Afslutningen på sygehusgerningen Men det blev ikke til mere end det, jeg her har skildret. Ganske vist fik jeg i sommeren 1942 tilbud om en fast kandidatstilling på Rigshospitalets fødeafdeling. Den gav den formidable løn af 180 kr., om måneden på egen kost og logi med kone og barn, medens jeg i Slagelse havde 500 kr. om måneden og fri bolig excl. varme.

Det betød, at jeg skulle låne mig frem. Det turde jeg ikke, da jeg på det tidspunkt kunne se, at alt hospitalsbyggeri var gået i stå på grund af krigen - og dermed også de af medicinaldirektør Frandsen ellers planlagte gynækologiske-obstetriske afdelinger ved centralsygehusene rundt om i landet.

Jeg måtte derfor resignere, syntes jeg dengang, hvilket jeg ikke har fortrudt. For ved min nedsættelse i Slagelse 1. december 1942 begyndte jeg på 38 år i praksis med rig deltagelse i livet i byen og i lægekredsforeningen.

Derfor måtte jeg gøre mine ord til skamme, som jeg udtalte, da vi første gang i 1938 kom til Slagelse og bevægede os op ad Skt. Mikkelsgade. De lød: "Her bliver vi ikke længere end højst nødvendigt."



Røntgenundersøgelse i den nyindrettede røntgenafdeling fra 1939, placeret i samme bygning som medicinsk afdeling. Bemærk initialerne på sengetæppet - sygehuset er rigtignok blevet centralsygehus! Foto fra 1939.

I dag er jeg blevet så glad for byen, omgivelserne og menneskene, at jeg nu må sige: "*Her bliver jeg til mine dages ende.*"

Biografiske oplysninger om K.E. Christensen og hans kolleger m.fl.

Knud Erik Christensen: f. d. 23. april 1910 i Skals. Medicinsk eksamen 1936. Turnuskandidat på Amtssygehuset i Kolding april 1936 - april 1937. Kandidat på Statshospitalet i Sønderborg, gynækologisk-obstetrisisk afd. maj 1937 - maj 1938. 1. reservelæge på Slagelse kommunale Sygehus juni 1938 - juli 1939, 1. reservekirurg samme sted (nu Slagelse Centralsygehus) august 1939 - november 1942. Praktiserende læge i Slagelse fra december 1942-1980. Faglige tillidsposter, bl.a. i bestyrelsen for den lokale lægeforening. Politisk aktiv i Slagelse for de konservative, medlem af byrådet i to perioder. Lokalhistorisk interesse medførte deltagelse i arbejdsudvalget for Slagelse kommunes lokalhistoriske arkiv og i bestyrelsen for Historisk Samfund for Sorø Amt (jfr. forord i denne årbog og nekrolog i årbogen for 1982). Død d. 12. februar 1982 i Israel.

Hans Peter Rager: f. d. 31. december 1881 ved Holbæk. Medicinsk eksamen 1908. Skibslæge 1908. Diverse lægejobs ved sygehuse i København og Jylland inden udnævnelsen som overlæge ved Slagelse Sygehus juli 1918, overkirurg samme sted fra august 1939, virksom i stillingen frem til 1951. Konstitueret overlæge i hæren 1930-46. Død d. 8. december 1951 i Slagelse.

Henning Aastrup: f. d. 23. juli 1898 i Ulfborg. Medicinsk eksamen 1924. Diverse lægejobs ved sygehuse i Køben-

havn 1924-1939. Fra juni 1939 - august 1968 overlæge ved medicinsk afd. på Slagelse Centralsygehus, derefter praktiserende speciallæge i Slagelse, fra november 1983 privat læge samme sted. Faglige tillidsposter, bl.a. i lægevæsnet i Sorø Amt. Død d. 25. marts 1989 i Slagelse.

Peter Andreas Blinkenberg: f. d. 20. maj 1895 på Frederiksberg. Medicinsk eksamen 1920. I 1931 anerkendelse som radiolog. Ansat som læge ved sygehuse i Jylland, på Sjælland og Fyn fra 1921-1939. I september 1939 - maj 1943 overlæge ved røntgenafdelingen på Centralsygehuset i Slagelse, derefter og til august 1964 overlæge ved Statshospitalet i Sønderborg. Død d. 6. juni 1970 i Fåborg.

Kilder til ovenstående: Udgaverne af "Den danske Lægestand" fra hhv. 1957, 1982 og 1993, alle trykt i København.

Ole Chievitz (1883-1946): Anerkendt kirurg og aktiv i modstandskampen.

Johannes Frandsen: f. 1891 som gårdmandssøn i Landsgrav, d. 1968 i Østrig. Læge, medicinaldirektør fra (1928) 1932-1961. Bl.a. primus motor for indførelsen af centralsygehuse.

Vilhelm Melgaard: Redaktør, socialdemokrat, medlem af Slagelse Byråd 1925-1952, borgmester fra 1927. Jfr. art. af Frede Hansen: "Socialdemokratiet i Slagelse gennem 90 år", i Årbog 1979, specielt s. 21.

Bruno de Neergaard (1913-1945): I flere år leder af Falckstationen i Slagelse. Med i modstandsbevægelsen i Slagelse fra 1941. Henrettet i Ryvangen d. 29. marts 1945.

Bestyrelsens årsberetning for 2002

Jubilæumsår

2002 blev det år, hvor Historisk Samfund markerede sit 90 års jubilæum, gående ud fra, at det var den første generalforsamling, der fandt sted i Ringsted d. 1. september 1912, som konstituerede Samfundet.

Bestyrelsen inviterede medlemmerne og samarbejdspartnere til jubilæumsfest på dagen, søndag d. 1. september 2002, på Hotel Postgården i Sorø, hvor der fra kl. 14 var fuldt hus i Parketsalen. Det blev en meget festlig eftermiddag med mange taler med tak for svundne dage og gode ønsker for fremtiden. Festtalen blev holdt af landsformanden for Dansk Lokalhistorisk Forening, universitetslektor Erik Helmer Pedersen, som bl.a. fremhævede den historisk rige fortid, som netop Sorø Amt kan opvise.

Imidlertid er Samfundets stiftelsesår snarere 1911, så det store 100 års jubilæum vil følge allerede i 2011!

Bestyrelsen og dens arbejde

Året var ellers præget af de traditionelle arrangementer, som bestyrel-

sen har en vis rutine i at planlægge og gennemføre.

I beretningsåret har bestyrelsen afholdt i alt tre bestyrelsesmøder, nemlig d. 23. januar, d. 15. maj og d. 8. august, og umiddelbart efter generalforsamlingen d. 16. april 2002 holdt bestyrelsen et konstituerende møde.

Idet generalforsamlingen ikke betød nogen ændring i bestyrelsens sammensætning, vedtoges det, at tillidsposterne blev beklædt med de samme personer som hidtil, d.v.s. med Helge Torm som formand, Helge Christiansen som næstformand, Kurt Rehder som sekretær og Jørgen From Andersen som kasserer. Også formandsposterne for turudvalg og redaktionsudvalg forblev på de samme hænder, d.v.s. hhv. Helge Jensen og Helge Christiansen.

På sine møder har bestyrelsen drøftet ikke bare disse udvalgte aktivitetsforslag, men også andre former for aktivitet.

Aktiviteter for medlemmerne

Forud for generalforsamlingen afvikledes en *byvandring* i let regn i *Vester Broby*. Vores egen Jørgen From Andersen udpegede for de 40-50 deltagere stedet for landets i grunden første friskole, grundlagt o. 1851 af Jens Hansen, og dens afløser, inden man søgte ly i kirken, hvis fornemme romanske og gotiske kalkmalerier blev gennemgået af Erik Hammersgaard fra Sorø.

Ved *generalforsamlingen* i Broby gl. Skoles lokaler, som overværedes af 27 medlemmer, fortalte JFA først om skolens historie, og dernæst berettede Preben V. Andersen kort om sognesparkassernes historie og gjorde rede for status i det regionale projekt herom, som blev sat i gang i efteråret 2001 - herom mere senere.

Forårsturen gik igen til Fyn. I bus og minibus kørte 63 medlemmer afsted på en varm og solrig søndag d. 2. juni. Denne gang gjaldt det herregårdene Holckenhavn, Ørbæklunde og Ulriksholm og kirken derved: Kølstrup kirke. På Holckenhavn viste en rutineret og underholdende guide rundt i de mest seværdige sale, mens det var ejeren selv, Lars-Haagen Lange, der førte selskabet igennem hele hovedbygningen til Ørbæklunde, og omviseren på Ulriksholm var lejerens Jan Hansen, ansat ved Odense kommune.

Målet for efterårsturen lørdag d. 5. oktober var Svenstrup Gods. Her tog Christian baron Wedell-Neergaard imod i smuk efterårssol med trut i

jagthornet, inden de smukke rum i den nyklassicistiske hovedbygning blev vist frem. Ca. 60 medlemmer oplevede en engageret godsejer kæde fortid og nutid sammen på en levende måde. Ved kaffen i godsets restaurant blev der lejlighed til at stille spørgsmål. Flere fandt ind i landbutikken ved siden af, som er en af godsets nye indtægtskilder.

Der er god grund til at takke turudvalget for indsatsen i 2002, og igen har ikke mindst Ole G. Niensens store kontaktflade vist sig meget nyttig.

Årbog 2002

Det var også et gods, som dannede rammen om præsentationen af årbogen for 2002, nemlig Valdbygaard. Det skete på endnu en skøn solskinseftermiddag d. 27. oktober. Stedet var blevet valgt, fordi hovedartiklen i årbogen drejede sig om Valdbygaard Gods og dets historie.

Værten, godsejer August Bech, takkede artiklens forfatter, Helge Christiansen, for det store arbejde, der lå bag, og glædede sig over resultatet. De andre bidragsydere var også mødt op og blev ligeledes fejret.

Heldigvis var lokalpressen mødt talstærk op, hvad der bl.a. medførte en stor artikel i Sjællands Tidende.

Årbogen fik et godt og - på gr. af jubilæet - udvidet indhold, som på ny spændte vidt geografisk, faktisk fra Korsør til Hong Kong, men som også fik et bredt socialt spektrum, fra fortællingen om en mere eller

mindre privilegeret godsejertilværelse til erindringerne om det ret sure slid som fabriksarbejder.

Redaktionsudvalget har ydet en stor indsats for tilvejebringelsen af en læseværdig årbog, som så vist også har solgt godt!

Det regionale projekt

På baggrund af et møde med arkiverne i regionen i april 2002 gik bestyrelsen på sit møde i maj ind for emnet "Sognesparekassernes historie" som det, som det regionale projekt skulle dreje sig om. Der er efterfølgende udsendt - og returneret - spørgeskemaer til arkiverne om lokalt registreret materiale af relevans.

Det må erkendes, at arkiverne er hårdt spændt for i forvejen, men viljen og lysten er til stede, så projekter fortsætter omend i et langsommere tempo end beregnet.

Afslutning

Bestyrelsen og dens underudvalg har løst de stillede opgaver i et godt samarbejde, ligesom den fortsatte opbakning fra tilskudsydere og den pæne tilslutning fra medlemsskaren til arrangementerne og interessen for årbogen må påskønnes med en stor tak!

Bestyrelsen
april 2003

Bøger 2002

Af Ole G. Nielsen



Preben V. Andersen

Der var engang en Sparekasse

Et mindeskrift om Marvede Sogns Spare- og Laanekasse.

Udgivet af Marvede Sparekasses Fond.
80 sider.

I 1999 overtog Skælskør Bank Marvede Sparekasse. Efterfølgende har Marvede Sparekasses fond udgivet beretningen om sparekassens 127 årige historie.

Forfatter er tidligere sparekassedirektør Preben V. Andersen, Fuglebjerg, som har samlet den interessante og omfattende historie.

Skulle man ikke være umiddelbart interesseret i selve Marvede Sparekasses historie, så er Preben V. Andersens indledning om sparekassernes historie - fra de første udkast blev formuleret i 1611 i Frankrig til de tidlige danske sparekasser - værd at læse.

Charlotte Madsen

Forpagterens mindste

118 sider.

Charlotte Madsen, f. 1946, fortæller om sin barndom på Tårnborg Hovedgård, hvor faderen, Jørn Piper, var forpagter.

Charlotte Madsen er, som titlen antyder, den mindste af en søskendefolk på fem.

Bogen indledes med en kort oversigt over slægten Piper. Derefter berettes om dagligdagen og særlige begivenheder. Det hele fortælles med en lille piges erindringer.

Bogen giver et interessant tidsbillede af livet på et stort landbrug i den periode, hvor landbruget ændredes fra stort folkehold til mekanisering.

Charlotte Madsens erindringer er fortalt med

megen humor, og alene derfor er den værd at læse.

Rolf V. de Neergaard

En slægtshistorie

Eget forlag.

240 sider.

Godsejer Rolf V. de Neergaard til Gunderslevholm har gennem et langt liv samlet slægtens historie. Bogen gives ikke alene de tørre facts om slægtens og dens mange besiddelser, som også kendes fra anden trykt litteratur, den indeholder også slægtskrøniken. Utallige er de anekdoter og muntre fortællinger som pryder fremstillingen.

Bogen har også et vægtigt afsnit om slægtens ret til herregårdene Fuglsang og Priorskov på Lolland, som Det Classenske Fideikommis overtog i 1947 fra fru Bodil de Neergaard, efter at et testamentets bestemmelser var blevet tilsidesat.

Palle Ove Christiansen

Lykkemagerne

Gods og greve, forvalter og fæster i 1700-tallets verden.

Gyldendal.

261 sider.

Lykkemagerne beskriver forholdene i landsbyen Gørslev under Giesegård og Juellund gods i 1700-tallets anden halvdel. Det er ikke godsets historie, men beskrivelsen af livet på et gods på landboreformernes tid. Bogen giver en meget interessant beskrivelse af forholdene, og den bør læses af alle med kulturhistorisk interesse.

Jørgen Nielsen

Korsør på Tværs 3

Korsør Bibliotek og Lokalhistorisk Arkiv for Korsøre Kommune.

80 sider.

Bogen har undertitlen "Tredje samling af artikler om det skæve og skjæmtomme, gamle Korsør, om byen i hverdag og fest og om byrådet, da det mistede sin uskyld."

Undertitlen siger det hele. Det er morsom læsning om dagligdagen og om enkeltpersoner. Alene forfatterens fortællemaner gør bogen værd at ofre tid på.

Preben Buhl Madsen

Slots Bjergby Kirke - en typisk dansk landsbykirke

Bent Kjærsgaards Forlag.

79 sider.

Den mangeårige formand for Slots Bjergby menighedsråd har samlet stof til en bog om kirken, som han kalder en typisk dansk landsbykirke.

Bogen består af to dele. Første del er en udvidet vejledning for besøgende. Anden del er en blandet samling af artikler, der supplerer første del.

Bogen har sin styrke i oplysningerne om kirkenes vedligeholdelse, som er gennemført siden Nationalmuseets kirkeværk udkom i 1930'erne.

Erling Petersen

Søde ord og dyre løfter

- optegnelser fra tingbøger

Eget forlag.

128 sider.

Pensioneret overlærer Erling Petersen, Fuglebjerg, der er forfatter til talrige bøger og artikler, udsendte i 2002 - på sin diamantbryllupsdag - bogen "Søde ord og dyre løfter", der er bearbejdningsstudier af justitsprotokollerne fra Vordingborg Rytterdistrikts Birk og Øster Flakkebjerg Herred i 1720'erne.

Foruden beskrivelser af selve retssagerne, gives der også fortræffelige beskrivelser af tidens forhold.

Det er interessante beskrivelser, hvis faglige indhold kan glæde alle uden hensyn til geografisk interesseområde.

Skelby og Gunderslevholm

- træk af sognenes historie. Bind II.

Redaktion: H. J. Heegaard og Svend B. Jørgensen.

158 sider.

Bind II, der er udkommet 17 år efter bind I, indeholder 12 artikler, der spænder bredt i tid og emner. Første artikel beretter om nedlagte landsbyer i Gunderslev sogn, den næste er beretningen om Trælløse Kalklejer, om den lokale industri, der voksede frem i forbindelse med merglingen af jorden, og et særligt afsnit er om jøderne i Gunderslev sogn, om nogle unge tyske jøder, der i årene 1939-1943 opholdt sig i sognet. Blot for at nævne nogle af artiklerne.

Nytårgave til Borupris Venner 2002

Redigeret af: Preben V. Andersen og Bertel Hansen.

36 sider.

Foruden de rent organisatoriske meddelelser har årsskriftet to artikler, nemlig H. J. Heegaards om Landsbyen Tokkerup og Bertel Hansens om et husmandssted i Hammermølle.

Om landsbyen Tokkerup kan man med fordel læse i Skelby og Gunderslev bind II, (se ovenfor), hvor den forsvundne landsby sættes ind i en større sammenhæng.

Endelig indeholder skriftet en oversigt over topografiske bøger og artikler om Øster Flakkebjerg Herred og om Fuglebjerg Kommune af Preben V. Andersen.

Helge Christiansen

Lokalhistorier

Slagelseegnen

13. samling 2002.

31 sider.

I dette års udgivelse af lokale historier fra Kir-

ke Stillinge og Hejninge sogne berettes bl. a. om Brugsforeningens "Sirius" i Bildsø, et stort møntfund i Kelstrup, om en brand på Valdbygården og ikke mindst bringes der to erindringer fra dengang der var kildemarked i Kelstrup.

Helge Christiansens årlige publikation burde være til inspiration for andre lokalsamfund.

Kaj Hansen og Jørgen Kanding

Venstre i Slagelse i 100 år

34 sider.

Jubilæumsskriftet har en lang indledning, der beretter om de politiske forhold på landsplan, som skabte partiet Venstre. Derefter følger beretningen om foreningens stiftelse 18. november 1902.

I den liberale alsidigheds interesse har skriftet også kommentarerne fra byens andre aviser - den konservative "Slagelseposten" og den Socialdemokratiske "Vestsjællands Socialdemokrat".

Skriftet samler sig om foreningens stiftelse i 1902, men giver samtidig et godt billede af byen det år.

Kirsten Jensen

Erindringer

Kirke og sogn gennem fire generationer.

KJ Historisk Bogproduktion.

320 sider.

Foranlediget af, at Kirsten Jensens farfar ville have været fyldt 125 år i 2002, har hun samlet erindingsstof fra sit fødesogn - Kirke Stillinge. En del faglige oplysninger er baseret på Helge Christiansens samlinger. Ellers er det en let gennemgang af nogle personer og lokaliteter i de enkelte landsbyer i sognet.

Sorø i 50'erne

Udgivet af Foreningen Jul i Sorøs Venner.

151 sider.

I anledning af, at Jul i Sorø havde 50 års jubilæum, udsendte Venneforeningen en bog om Sorø i 1950'erne.

Bogens indhold falder i to dele. Først nogle

store artikler om byen i 10-året, bl. a. om de kommunalpolitiske forhold, bolig- og industribyggeriet, sociale institutioner, skolevæsen m.m. Anden del er erindringer fra 10-året.

Det er en interessant bog, og især første del kan læses af dem, der ikke kender så meget til byen, men som vil følge købstadsudviklingen i perioden 1950-1960.

Helge Torm

Sorø Bibliotek i 150 år

Udgivet af Sorø Bibliotek.

54 sider.

Jubilæumsskriftet, der har undertitlen "Fra omflakkende, via omblæst til vidt omspændende tilværelse" er ikke alene historien om biblioteket og institutionens udvikling. Det er også en interessant analyse af de politiske holdninger til netop bibliotekets placering og anvendelse i den gamle bygning på Storgade.

Ulla Kjær

Sludstrup kirke

Udgivet af Sludstrup Menighedsråd.

12 sider.

Museumsinspektør ved Nationalmuseet Ulla Kjær har skrevet teksten til det lille hæfte enkelt og elegant.

Blot skal det bemærkes, at der i forbindelse med sagnet om den hellige kilde nær kirken omtales to munke fra Antvorskov, som var besøg på Falkenstein. Hovedgården hed indtil 1775 Pebringe.

Og det generer, at der i teksten henvises til et billede på omstående side, når billedet slet ikke er gengivet i skriftet.

Harald Andersen

En ø som hedder Suer

Tidsskriftet Skalk december 2002 side 13-16.

Tidsskriftet Skalks grundlægger, arkæologen Harald Andersen, fører i artiklen bevis for, at det var på øen Sor, hvor byen Sorø senere opstod, at Harald Kesjas otte børn blev dræbt, efter at kong Erik Emune havde sendt dem til Hvideslægten på Midtsjælland.

I samme hæfte side 18-19 er en artikel om kartografen Johannes Meyer, hvor kortbilagene henviser til artiklen om Suer.

Frøderik Naumann

Vognmandsruten

Forelaget Nautilus.

304 sider.

Vognmandsruten, der i 1984 blev det private supplement til mastodonten og monopolbesidderen, DSB, på Storebælt, har nu fået et stort og smukt illustreret værk om rutens historie fra 1984 til 1998.

Historien falder i to dele, før Difko og med Difko som ejer.

Der er også afsnit om andre Difkoruter.

Jul i Skælskør 2002

Udgivet af Initiativgruppen.

64 sider.

Årbogen, der nu er på gaden for 15. gang, har adskillige interessante artikler om Skælskørs historie, bl. a. om Skælskørbanen i 100 år, årets gang på Omø og om Boeslundes Bronzealder.

Jul i Slagelse 2002

Udgiver JS Publishing.

84 sider.

Dette årshæfte har en række mere eller mindre skønlitterære indlæg, men ellers er det artikler om byens og omegnens historie, der giver hæftet kvalitet, bl.a. er der en meget informativ artikel om den store udgravning ved Stenstuegade, som gennemførtes i sommeren 2002, og en munter redegørelse for biografiv i Slagelse.

Jul i Sorø 2002

Udgivet af Jul i Sorøs Venner.

68 sider.

En meget vellykket samling af artikler, bl.a. Vedelsgade, om hvorledes Ingemanns ø blev skabt, om Ankerhus i 100 år og så den underfundige: Hvor gik soranerne hen, når de gik ud.

Skælskør Skole 1902-2002

Udgivet af Skælskør Skole.

35 sider.

Det er skolebygningens 100 år, som er anledningen, men hæftet fortæller om Skælskørs skoler fra latinskolen til folkeskolen.

Der trækkes også nogle linier af byens historie, og så er der noget erindringsstof.

Kurt Sørensen

Tystrup-Bavelse Søerne

Et sjællandsk sølandskab og dets kulturhistorie.

20 sider.

Hæftet rummer mange oplysninger om søernes historie, bl. a. om vikingetidens søvej op og ned ad Susåen og om Lybske købmænds handelsrute gennem søerne til Vrangstrup.

Pedersborg Brugs i 100 år 1902-2002

70 sider.

I anledning af jubilæet har SuperBrugsen i Pedersborg udsendt et skrift. Bestyrelsen ønskede en fremstilling og perspektivering af Brugsens rolle gennem de 100 år. Skriftet er udarbejdet af Pedersborg Sogns Lokalhistoriske Forening, hovedforfatteren er Michael Kræmmer.

Foruden den meget interessante beskrivelse af Brugsens betydning i lokalsamfundet, er der naturligvis også de traditionelle oplysninger om beliggenhed gennem tiderne og om bestyrelsesmedlemmerne i de 100 år.

Niels Jensen

Danskernes færger

Strejftog i de danske færgeoverfarters historie. Aschehoug.

96 sider.

Denne bog giver de lange linier i færgefartens historie fra de ældste privilegier til nutidens færgeruter. Trafikken på Storebælt fylder naturligvis meget i bogen. Det er interessant at læse om færgeruten Korsør-Kiel, der kom før Korsør-Nyborg. De private initiativer med

alternative muligheder mellem Korsør og Nyborg i henholdsvis 1929 og 1954 er også omtalt, ligesom Vognmandsruten får sin plads i færgernes historie på linie med andre private investorer.

Børge Riis Larsen

Slagelse Gymnasiums Lærere 1927-2002.

60 sider.

I forordet skriver rektor Iver Grunnet: "Da der i år er 150 år siden Slagelse Latinskole lukkede, 75 år siden byen igen begyndte at forberede elever til studentereksamen og desuden 25 år siden Slagelse Gymnasium og HF-kursus flyttede fra Herrestræde til Willemoes, udkommer dette skrift om Slagelse Gymnasium og HF-kursus' lærere."

Forfatteren, der er lektor ved gymnasiet, indleder med et historisk rids af historien, fra Latinskolen lukkede til gymnasiet i jubilæumsåret. Ellers findes både den gode historie og de gode historier i billedtekster, der er et godt supplement til de mange personalhistoriske oplysninger.

Svend Mogensen

A/S Badestedet Ceres

I Korsør var en tagpapfabrik, der i 1899 sprang i luften sammen med fabrikanten. Enken giftede sig med arkitekt C. J. Erlandsen, og i vinteren 1923-24 lod arkitekten på den gamle fabriksgrund opføre en restaurant med 40 hotelværelser, hvor Korsørs bedre borgerskab kunne tage ophold og nyde sommeren.

Nyt fra Nationalmuseet nr. 97, december 2002

Side 14-15 findes en fin lille omtale af Stenstuegadeudgravningen, der gennemførtes i 2002.

REGNSKAB Historisk Samfund for Sorø Amt
2002 pr 31/12

Budget

INDTÆGTER

1 Kontingent+forsendelse 2001 . . .	15620,00	
2 Kontingent 2002	42385,00	45000
3 Forsendelse	7060,00	9000
4 Salg af årbøger	972,00	2000
5 Tilskud offentlige	15000,00	10000
6 Tilskud private	2500,00	5000
7 Møder, ture	0,00	0
8 Renter	5,81	0
Indtægter ialt	83542,81	71000

Tilskud i 2002

Vestsjællands Amt . . .	kr. 5.000
Korsør kommune . . .	kr. 5.000
Slagelse kommune . . .	kr. 1.500
Sorø kommune	kr. 3.000
Jubilæumsgave Sorø . .	kr. 500
BG-Holsteinborg	kr. 2.500

UDGIFTER

Drift

11 Trykning af Årbog 2002	55287,50	48000
12 Porto	7809,59	7000
13 Medl. adm	6403,75	9000
14 Gebyrer	953,50	500
15 Bestyrelse	394,00	500
16 Møder, ture	2573,00	2000
17 Jubilæum	6433,50	
18 Gaver	275,00	500
19 Honorarer	0,00	500
20 Kontingent DLF, m.m.	2500,00	2750
21 Diverse	0,00	250
Udgifter i alt	82629,84	71000

RESULTAT 912,97

STATUS

Aktiver

Indestående giro 31/12/2002	10757,89
Til gode	6000,00
Boglager	10000,00
AKTIVER I ALT	26757,89

EGENKAPITAL+GÆLD

Gæld	0,00
Saldo 31/12 2001	25844,92
Resultat	912,97
PASSIVER I ALT	26757,89

Revisorpåtegning

Vi har afstemt bilagene og kontrolleret, at indestående på giro og kassekonti stemmer med det anførte. Vi har intet fundet at bemærke.
Fuglebjerg d. 24.04.2003

Pæben V. Andersen

Lars Hansen

Nye medlemmer pr. 20/8 2003

- 1 Jørgen Woetman Andersen, Allégade 54, 4690 Haslev
- 2 Kurt Askager, Tyreengen 36, 4220 Korsør
- 3 A.E. Bech, Brorup, Kalundborgvej 115, 4200 Slagelse
- 4 August Bech, Valbygårdsvej 94, 4200 Slagelse
- 5 Niels Breinholt, Fruegade 50, 4200 Slagelse
- 6 Kirsten Christensen, Kjærsvvej 10, 4220 Korsør
- 7 Marie-Louise Foss, Kronhjørtevej 3, 8270 Højbjerg
- 8 Jørgen Frandsen, Malagergaard, Bildsøvej 98, 4200 Slagelse
- 9 Tove Nielsen og Frank Pedersen, Alstedvej 84, 4173 Fjenneslev
- 10 Loét og Mogens Gissel, Hovvejen 7, Hejninge, 4200 Slagelse
- 11 Bente Frilund Gjørup, Tøndervej 5, 4200 Slagelse
- 12 Bent I. Hansen, Hellig Anders Park 44, st.mf., 4200 Slagelse
- 13 Bjarne Hansen, "Vejsgaard", Borgergade 153, 4241 Vemmelev
- 14 Jan Hansen, Sorøvej 13, 4200 Slagelse
- 15 Inger Holm, Præstevænget 10, Kirke Stillinge, 4200 Slagelse
- 16 Esther Jensen, Valentin Jensensvej 5, 4400 Kalundborg
- 17 Karen Margrethe og Mogens Juel Jørgensen, Hallelevvej 19, Skaftelev, 4200 Slagelse
- 18 Jette Jensen og Kurt Sørensen, Havrevænget 15, 4220 Korsør
- 19 Hans Erik Larsen, Parkvej 51, 4200 Slagelse
- 20 Jørn Nielsen, Venslevvej 4, Hyllested, 4261 Hashøj
- 21 Aase Nielsen, Næsbyvej 31, 4200 Slagelse
- 22 Asta Olsen, Slotshaven 7, 4200 Slagelse
- 23 Karen Olsen, Havrebjerg Stationsvej 10, 4200 Slagelse
- 24 Verner Lund Olsen, Gormsvej 37, 4200 Slagelse
- 25 Tommy Slagter, Bredegade 1, 4200 Slagelse
- 26 Frank Strauss, Orebovej 44, Orebo, 4295 Stenlille
- 27 Kristian Rafn Sørensen, Knudsrødvej 8-10, 4200 Slagelse
- 28 Niels Teisen, Spegerborgvej 24 B, 4230 Skælskør
- 29 Henning V. Thomsen, Færøvej 8, l.th., 4200 Slagelse

