

Lolland Falsters historiske Samfund 1969



MAG

**HB
His**

LOLLAND
FALSTERS
HISTORISKE
SAMFUND

PÅ OMSLAGET:

BANDHOLM-MARIBO JERNBANEN

EFTER EN TEGNING AF

F. RICHARDT

ILLUSTRERET TIDENDE

7. NOVEMBER 1869

**LOLLAND
FALSTERS
HISTORISKE
SAMFUND**



ÅRBOG 1969

INDHOLD

Skibsbygmester E. C. Benzon, Nykøbing Falster	5
<i>Af Otto Benzon.</i>	
Karen — en Askøpige	33
<i>Af R. K. Nielsen.</i>	
Jernbanerne på Lolland-Falster	39
<i>Af P. Thomassen.</i>	
En købmandsgård i Provinsen	47
<i>Af H. C. Huus.</i>	
Lolland-Falster i »Illustreret Tidende« 1869—70	69
Stensætningen i Østergade — et glimt fra det gamle Nakskov	77
<i>Af Marius Hansen.</i>	
Lolland-Falster i bogverdenen	82
<i>Af Verner Hansen.</i>	
Lolland-Falsters museer	88
Lolland-Falsters historiske Samfund:	
Generalforsamlingen	91
Driftsregnskabet	94
Bestyrelsen	95
Nye medlemmer	96
Årbøger og historiske skrifter om Lolland-Falster	98

SKIBSBYGMESTER E. C. BENZON, NYKØBING FALSTER

En foregangsmand i dansk skibsbygning

Af OTTO BENZON

Artiklen stammer fra Årbog 1954, udgivet af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Både museet og forfatteren har været velvillige med hensyn til, at artiklen må gengives.

Skibsbygmester E. C. Benzon blev født den 15. december 1825 i Stubbekøbing, hvor hans fader kgl. agent Lorenz Jacob Benzon havde en købmandsforretning, der på den tid var stiftets største, omfattende alt inden for handelen og med egne skibe i søen, der førte varerne hjem til forretningen udefra og sejlede hans egne produkter til udlandet.

I hjemmet blev E. C. Benzon undervist til sit tiende år; han blev derefter sat i Borgerdydskolen på Christianshavn, hos hvis ejer og leder, dr. phil. N. B. Krarup, han kom i huset. Her blev han konfirmeret og kom derefter i 1840 i lære på Holmens Konstruktions-skole under fabrikmester, daværende kommandør, senere viceadmiral Andreas Schifter. Benzon var på denne skole i tre år, men tog desuden privatundervisning om aftenen hos overkonstruktør Henrichsen. Fra sin læretid mindedes han særlig afslagningen og spantningen af lineskibet »Danebrog«. Han forlod Holmen i 1844 og fik da en anbefaling med fra admiral Schifter, og denne var, som han har sagt, til stor hjælp, når han søgte arbejde i udlandet.

Han foretog et par rejser med sejlskibe og arbejdede derefter i Cherbourg, Aberdeen, Altona og Aabenraa for i efteråret 1846 at få en stilling som undermester på værfs-

tet i Åbo, Finland, under skibsbygmester C. J. F. Jørgensen, en søn af »gamle« skibsbygmester Jørgensen på Jacob Holms Plads. Benzon arbejdede her i fem fjerdingår og havde fem formænd under sig, men der var også meget at bestille, idet der i dette tidsrum blev bygget et bark-

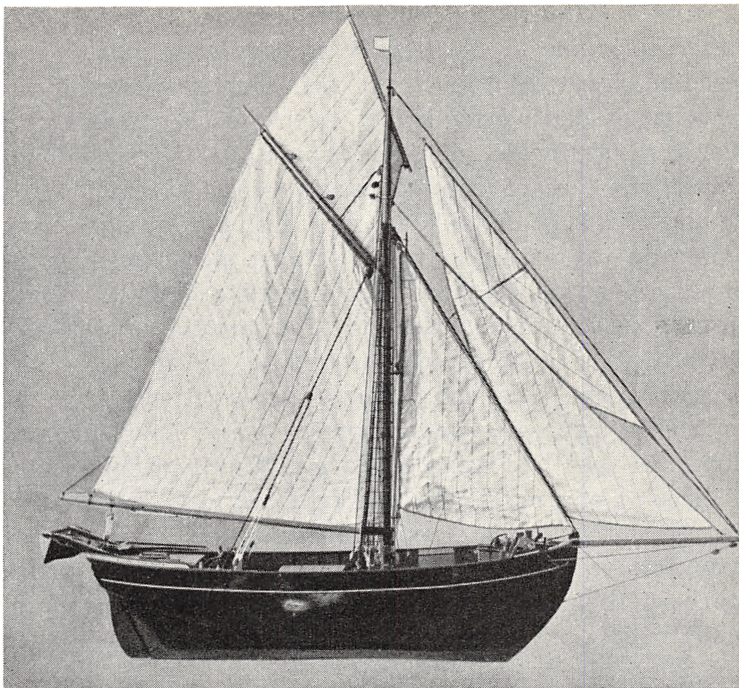


»Mester« ombord i damperen
»Pan«.

skib, en stor brig, to dampskibe, en skonnert til koffar-difart, to armerede skonnerter og to armerede skøjter, de fire sidste for den russiske regerings regning. Hos skibsbygmester Jørgensen lærte Benzon meget, da Jørgensen var en meget dygtig praktiker og teoretiker. Han vendte tilbage til Danmark i 1848 og søgte i juli samme år borgerskab som skibsbygger i Nykøbing Falster, hvor han af stadshauptmand Isach Sidenius købte en denne tilhørende »skibsbyggerplads« i Strandgade (senere Vester-gade) med de på samme værende bygninger med en

længde langs gaden på 127,5 alen for 3000 rdrl. kontant. Han fik skøde herpå i 1849. Skødeprotokollen har en an-tegning om, at Sidenius ikke kunne ses at have adkomst til grunden, hvad der er meget rimeligt, idet han selv havde inddæmmet, opfyldt og indhegnet den. Grundare-let var 9520 kvadratalen. Her anlagde han værftet og opførte et beboelseshus og en kontorbygning ud mod Vester-gade med en brandforsikring på 8520 rdrl.

Den 18. maj 1849 sattes det første skib i vandet, skon-nernten »Thor«. Benzon brød her med de gamle traditio-ner, idet »Thor« var lang og smal, dertil tillige velformet og en udmærket sejler. Han fik hurtigt nok at gøre og blev snart landskendt for sine velsejlende fartøjer. I 1853 fik



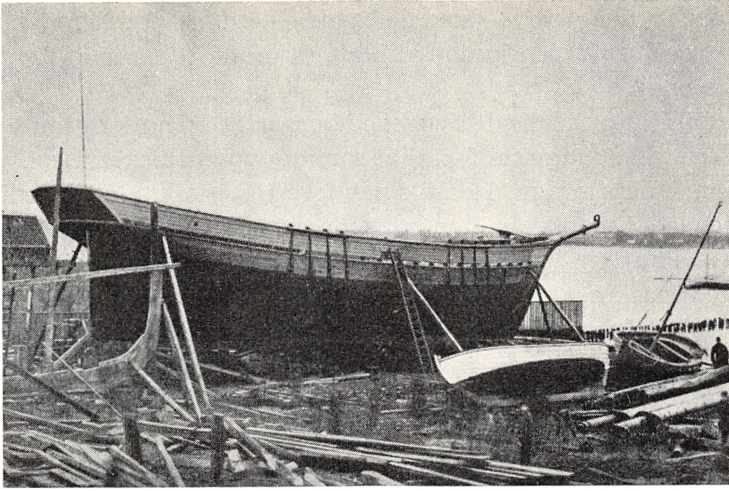
Model af paketten »Castor«. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

han af Finansministeriet overdraget bygningen af chef-skibet til krydstoldvæsenet. Dette skib søsattes i 1854 og fik navnet »Argus«, et smukt velsejlende fartøj, stærkt påvirket af Georg Steers konstruktion, skonnerten »America«, skarp i vandlinierne og med stor styrlastighed, som denne rigget med stærkt hældende master, med et forsejl på et kort spryd, ingen top på fokkemasten, men derimod med top på stormasten, således at skonnerten på denne kunne føre gaffeltopsejl. »Argus« blev i 1865 forandret på værftet i Nykøbing, idet den forlængedes, og masterne blev rettet noget, ligesom den fik top på fokkemasten og klyverbom på sprydet og tre forsejl, fok, klyver og jager. Med denne rig sejlede »Argus« til 1895, da den udrangeredes som krydstoldvæsenets flagskib og erstattedes med en skonnert af samme navn, bygget af N. F. Hansen, Odense.

»Argus« kostede sin bygmester ikke så få penge, idet han ikke kunne få skibet godt nok og derfor flere gange rev ned, hvad der var lavet, men Finansministeriet var da også, da det overtog skibet, overordentlig tilfreds med det. Som tak for det smukke arbejde blev Benzons tilbudt ridderkorset, et på den tid meget ærefuldt tilbud til en 29-årig mand. Han takkede, men afslog dog denne ære.

Benzon var i disse år travlt optaget med skibsbyggeriet. Et lille træk belyser hans evne til at mestre enhver situation. Da skonnertbriggen »Amor« skulle løbe af stabelen den 8. juli 1855, indtraf, hvad der jo kan ske, at den ikke ville løbe, da stoppestøtterne blev slået væk. Der forsøgte nu med kiler under agterenden af kølen og med dunkraft, men lige meget hjalp det. Efter at Benzons havde gået en omgang rundt om fartøjet og betragtet det både ved stævn og agter, sendte han nogle drenge op på dækket, hvor de under opsang løb frem og tilbage fra styrbord til bagbord for pludselig at blive kommanderet holdt midtskibs. Fartøjet sattes derved i svingninger, og kølen løsnedes fra slidsken, således at fartøjet løb ud. Det var ikke uden risiko, da skonnerten afløb med riggen isat, klar til at slå sejlene under, men det vidner om hans evne til at klare situationen.

Benzon havde til Finansministeriet bygget et par krydsjagter af den gængse jagttype med stor fladt spejl. Førerne gjorde ham imidlertid opmærksom på, at det var vanskeligt i søgang at hale den store jolle op, uden at den stødte mod spejlet og skamfilede dette. Benzons foreslog da ministeriet at bygge krydsjagterne rundgattede, hvorved man undgik denne ulempe. Forslaget blev approberet, og han konstruerede derfor i 1863 »Krydsjagt nr. III«, den første af den nye type. Her gik han ud fra sin konstruktion dæksbåden »Kalifen«, som han havde bygget i 1858 og som senere skal omtales nærmere, kun at »Nr. III« blev bygget på kravel, fik finere linier, dybere køl og en forbedret rig, idet han gik væk fra den gamle jagtmast med den krumme top og gav fartøjet en pælemast med høj top, således at det kunne føre topsejl, hvad de gamle



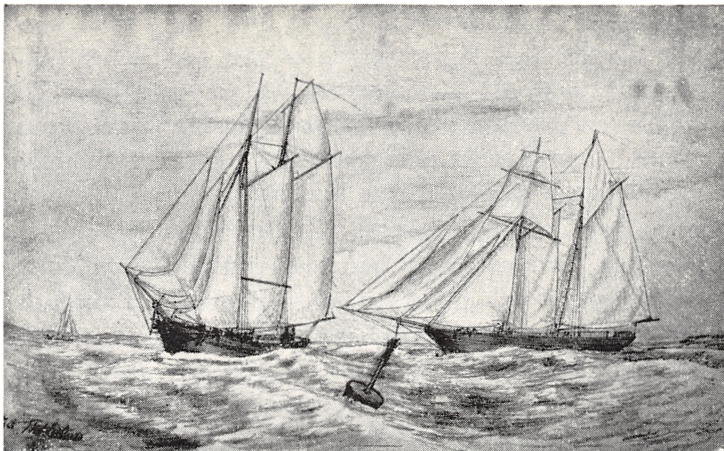
*Skonnerten »Peter Roed« klar til afløbning 1866.
Til venstre stævnen af »Caroline«.*

krydsjagter ikke kunne, ligesom den nye type fik spryd uden klyverbom og forenklet rig; som han sagde, han klædte dem på med en ordentlig sejlføring og med sejl, der virkelig stod, som de skulle og ikke var bare sække. Han måtte selv vise sejlmageren, hvorledes han ønskede sejlene syet, idet de ikke skulle have den store bugt, som dengang var brugeligt, men være fladere, idet hans første udkast til sejltegningen viste storsejlet lidset til bommen. Dette kunne han dog hverken få krydstoldinspektøren eller skipperne til at gå med til, hvorfor han måtte give fartøjet et storsejl med løst underlig, således som det dengang og senere var almindeligt, og som besætningen var vant til. »Krydsjagt nr. III« fik station ved Grenen og viste sig at være et godt søskib og en udmærket sejler, hvad man havde tvivlet på under bygningen, idet fartøjet jo brød fuldstændigt med de gamle traditioner om, at kun en jagt var egnet til den krævende tjeneste, der forlangtes af krydsjagterne. Den nye krydsjagt blev som sagt en udmærket sejler, der, som gamle skipperne har fortalt den, der skriver dette, løb et hvilket som helst fartøj op, satte en krydsbetjent ombord, der forseglede lugerne og fulgte med til

lossehavnen, »så« — som de sagde — »vi elskede den ikke, men sejle fra den kunne vi ikke, så vi måtte finde os i vor skæbne«.

Samtidig hermed byggede Benzon til Indenrigsministeriet et rundgattet fartøj af samme type til fiskeriinspektion i Limfjorden. Det fik navnet »Havgassen« og gjorde tjeneste i mange år; han byggede også i disse år to dampe-re, »Pan« og »Falster«, på henholdsvis 5 og 24 læster og med maskiner på 10 hk og 20 hk. »Pan« blev solgt til H. P. Prior i København for 6000 rdlr., men handelen gik tilbage, da »Pan« ikke egnede sig til den tjeneste, Prior ville bruge den til. »Pan« blev senere solgt til Kastrup for at anvendes som slæbebåd. »Falster« gjorde i en del år tjeneste i ruten Nykøbing-Nysted-Stubbekøbing og København. Den solgtes til Århus og omdøbtes til »Samsø«, førte en meget omtumlet tilværelse, men blev købt tilbage til Nykøbing og fik navnet »Prøven« og gik i fast rute på Nykøbing F.-Malmø-Kiel med kreaturer, og endnu i 1894 sejlede den i denne fart, da forfatteren gjorde en tur med den til Kiel.

Lodsbådene kom Benzon også til at sætte sit præg på. I 1863 henvendte lods Povel Hansen i Helsingør sig til ham og bad ham om at komme med et forslag til en mere sødygtig og sikker lodsbåd end de da brugte helt åbne både. Her foreslog Benzon, at lodsbådene blev forsynet med halvdæk og ringdæk, idet de da ville blive bedre søbåde. Også her gik han ud fra »Kalifen«, der havde vist sig som en udmærket sejler og søbåd. De øvrige lodser ved Helsingørs lodseri erklærede, at det kunne ikke bruges, idet dækket ikke ville holde, når båden klappede på siden af et fartøj i hårdt vejr for at sætte lods ombord, men ville blive ødelagt. Til trods for denne modstand fra de øvrige lodsers side lod Povel Hansen en båd af denne foreslåede type bygge hos Benzon, og denne prøvebåd, der fik navnet »Esbern Snare«, viste så gode egenskaber som søbåd og sejler, at de efterfølgende lodsbåde blev bygget efter denne tegning. Så sent som i 1905 leverede Benzon tegninger til en motorlods båd til Helsingørs lodseri.



*Skonnerterne »Nøkken« (til venstre) og »Nimrod«.
Blyantstegning af Mathias Lütken.*

Han havde bygget nogle jagter efter den gamle danske jagttype, men mente, at denne kunne forbedres. I 1867 konstruerede og byggede han da de to pakjetjagter »Castor« og »Pollux«, de to første af den nye jagttype, der kom til at danne skel i bygningen herhjemme af mindre fartøjer til fart på Nord- og Østersøen. Han har selv fortalt mig, at hans hovedformål med at forbedre den gamle jagttype var at forenkle konstruktionen, idet han ved bedre fordeling af materialerne og ved mindre materialedimensioner fik et mindre træforbrug og dog et stærkt og solidt fartøj. Dimensionerne af pakjetterne, således som han selv dikterede dem til mig, skal anføres. Længden i vandlinien var 58 fod, bredden 18 fod, dybden 9 fod dansk mål. Planketykkelsen var $2\frac{1}{4}$ tomme overalt, spanterne sidehugget 5 tommer ud og ind, ved skandækket $4\frac{1}{2}$ tomme og ved kølen 9 tommer. Kølen sidehugget 10 tommer, dens højde uden for spundingen 15 tommer, kølsvinet 10 tommer bredt, 4 tommer højt. Spanteafstanden var 20 tommer; der var faste spanter overalt, 2 tommers åbning mellem lagene og 8 tommers åbning imellem spanterne, altså lige meget åbning og træ i hvert. Det svarer til Veritas' højeste klasse og giver, som man ser, en let og dog stærk

konstruktion. Paketterne fik finere linier og var slankere end de almindelige jagter og fik en rig, der var effektiv. Den gamle jagtmast blev ligesom ved krydsjagterne forandret til en pælemast med høj top, således at den kunne føre topsejl, og sprydet blev forenklet, idet klyverbommen blev taget væk, så paketterne kun havde spryd uden klyverbom. Sejlplanen blev mere effektiv, storsejlet lidsedes til bommen, hvilket gav et bedre stående sejl, men forandredes efter et par rejser til storsejl med løst underlig, idet den kun tre mand store besætning havde svært ved at rebe det lidsede sejl i dårligt vejr, mens to mand kunne klare rebningen, når sejlet havde løst underlig.

Disse to paketter viste sig at være ypperlige sejlere og søfartøjer med stor lastekapacitet, hvad man under bygningen havde tvivlet om, da de jo brød med alle traditioner om, hvorledes en jagt skulle være. De fik snart efterfølgere, og i 1868 henvendte fiskeskipper P. Nielsen, Bangsbostrand ved Frederikshavn, sig til ham og bad ham om at bygge den nye pakettype til transport af levende fisk mellem Frederikshavn og København. Hertil var Benzon ikke meget villig og undslog sig med, at han aldrig havde bygget en sådan kvase og ikke kendte til, hvorledes en kvase var indrettet. Nielsen lod ham ikke i fred, men gav ham alle oplysninger og tilføjede, at bornholmerne var de eneste, der kunne lave et tæt damdæk. Resultatet blev dog, at han lod sig overtale og konstruere og byggede handelskvasen »Nøkken« på 25 80/100 tons, 48' lang, 14' bred og 5'7¹/₂" dyb, der sattes i vandet i juli 1868. Den var beregnet til at kunne transportere en last rødspætter på 600 snese à 16-20 pund snesen. Damdækket var og blev tæt og holdt sig tæt gennem årene uden at skulle kalfatres, hvilket Benzon opnåede ved at anvende gummisnor i stedet for kalfatring på de vanskelige steder, og da »Nøkken« i slutningen af 1880-erne blev ombygget til fiskeri, og damdækket sænkedes, viste gummisnorene sig at være lige så friske, som da kvasen blev sat i vandet i 1868, men det var også rent

paragummi, der var anvendt til dette formål, igen et lille glimt af bygmesterens fremsyn.

De små paketter »Castor«, »Pollux« og lille »Vesta« viste sig at være gode sejlere og søskibe og vakte opmærksomhed inden for søfartskredse, hvad der førte til, at Marstals største reder i datiden Hans Christensen i 1871 henvendte sig til Benzon og bestilte et sæt tegninger til en topsejlskonnerter. De blev leveret i oktober 1871. Skonnerter var på 140 tons. Efter disse tegninger blev den første jagtskonnerter bygget på Hans Christensens skibsværft i Marstal, og da også den viste sig at være en udmærket sejler og et godt søskib med god lastekapacitet og dertil billig i bygning, fik den snart efterfølgere. Man kan se, at da det på værftet



E. C. Benzon ca. 1880.

i Marstal lykkedes at få de originale tegninger frem, brugte man en glidende skala, således at dimensionerne kunne forstørres, hvorved man blev i stand til at bygge dem større og rigge dem som tremastede skonnerter, hvad der også er vist på tegningen. De skonnerter, der blev resultatet heraf, er de da kendte Marstallere, der sejlede overalt på Østersøen, Nordsøen og Atlanterhavet og især var beskæftiget i saltfisktraden mellem New Foundland og Spanien og Portugal.

Benzon byggede i disse år foruden fragtfartøjer en del lystkuttere og dæksbåde, og her viste han sig igen som foregangsmand med henblik på at skaffe bedre fartøjer og typer. Så tidligt som i 1854 havde han til eget brug bygget en lystbåd »Cosak«, der deltog i den første kapsejls her i landet ved Aabenraa i september 1855, hvilket desværre fik et sørgeligt forløb, idet »Cosak« kuldsejlede i

en byge, og tre mand omkom, da båden var så langt foran sine konkurrenter, at hjælpen kom for sent frem til at bjerger dem. »Cosak« blev bjerget og deltog senere i mange kapsejladser og viste sig at være en meget hurtig båd. I 1858 byggede han lystbåden »Kalifen«, der deltog i den anden kapsejlad her i landet ved København i juni 1858. Den var først inspektionsfartøj ved fiskerikontrollen, senere i marinens eje som lystfartøj til brug for søofficerer for at ende sine dage som fiskerfartøj i Esbjerg, hvor den forliste i Hjertingbugten i maj 1880.

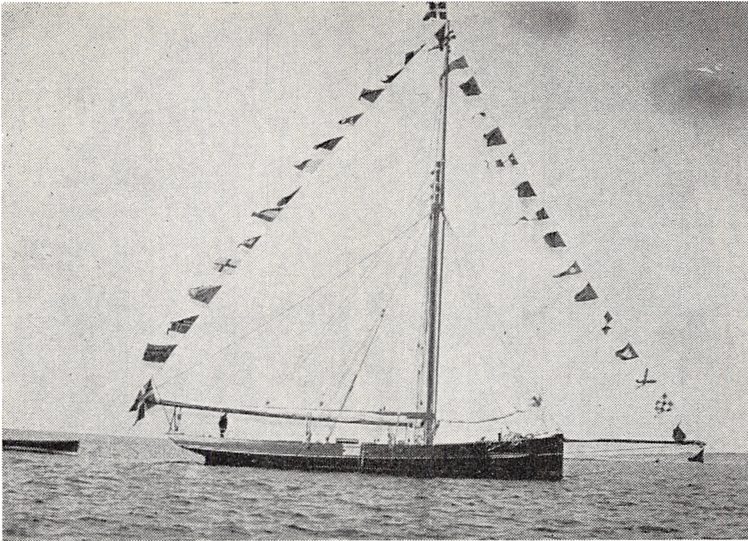
Benzon stod på sit højeste, da der blev tale om at samle dansk lystsejlad i fastere former og var medvirkende, da »Dansk Forening for Lystsejlad« blev dannet, og til den kapsejlad, der blev udskrevet og fandt sted ved Nyborg i 1866, havde han til sin broder konsul E. B. Benzon, Stubbekøbing, bygget kutteren »Caroline«. Her anvendte han en byggemetode, der først et halvt århundrede senere blev almindelig, nemlig bygning på list, og med en del af ballasten udvendig på kølen. Han havde selv beregnet dimensionerne og givet følgende formel: dimensionerne, der anvendes, skulle være omkring $1/12$ tommes tykkelse af planker for hver fod fartøjet var bredt og listerne halvt så tykke med enkelte spanter og 2 fods spanteafstand. Det blev for »Caroline«s vedkommende til 1 tomme egeklædning, $3/4$ tomme tykke lister og 3 tommer sidehugne enkelte spanter med 2 fods spanteafstand, en let og stærk konstruktion, som han brugte i en del af de fartøjer, han byggede, bl. a. i lille »Echo«, store »Echo«, »Bacchus«, »La Mouette« og »Pax«. Han byggede en del lystfartøjer i disse år, såvel kuttere som dæksbåde. Her skal blot nævnes »Echo« med tilnavnet »lille« for at skelne den fra sin navnesøster, store »Echo«, som han byggede til hofjægermester Holstein-Rathlou. Lille »Echo« byggede han til sig selv i 1867, men Holstein-Rathlou købte den af ham efter kapsejladsen ved Svendborg i 1867. At det var et hurtigt og sødygtigt lille fartøj, viser en af dets ture til Skotland i 1873, hvor det løb fra Agger til Leith på tre etmaal og på hjemturen fra Edinburg til Frederikshavn på



*Skibsbygningspladsen i 1862. Skonnerten »Sif«, damperen »Falster«
stående i spant.*

fire etmål. Mest kendt er det vel for sin sejlads under stormfloden i nov. 1872, hvor det med en mand om bord for en klodsrebet fok løb fra sin ankerplads ved Kragens Rundt om Albuen ind under Rødsand og op til Nykøbing. For denne bedrift fik den faste mand, Enevold Sørensen, en fisker fra Hou, en fiskerbåd forærende af ejeren.

En værdig arvtager fik lille »Echo« i 1874, da Benzon byggede store »Echo«, 32 tons, til Holstein-Rathlouw, der med denne foretog et togt til Middelhavet helt til Konstantinopel og hjem over Marseille gennem Languedoc-kanalen ud i Biscaya-bugten ved Bordeaux. Båden endte sine dage som øvelsesfartøj for søspejderne i København. Benzon byggede et par skonnerter og store kuttere, bl. a. skonnerten »Tumleren« på 50 tons til hofjægermester E. P. Benzon, Benzonseje ved Grenå, der med denne var en



»Echo«.

Bygget 1874 af E. C. Benzon, Nykøbing F., til hoffjægermester
E. v. Holstein-Rathlou.

tur i Sydamerika og op ad La Platafloden, en sejlads der varede et år. Den blev senere solgt til prins Valdemar, der havde den i kort tid og solgte den til komtesse Schimmelmann, der anvendte den som missionsskib for sømandsmissionen med navnet forandret til »Duen«.

Benzon var meget alsidig, og der blev tidligt gjort brug af hans viden om havnebygning, idet havneudvalget i Nykøbing F. anvendte ham som sin tekniske konsulent i alt, hvad der havde med havnen og sejllobet til denne at gøre, og han projekterede og udførte sammen med tømrermester Clausen i årene en del havnearbejder, bl. a. bygningen af færgehavnen ved Masnedø og Stubbekøbing havn. Den store udvidelse af havnen i Nykøbing projekterede han ligeledes og udførte projektet i årene 1885 til 1887. I den færdige stand var havnen en af stiftets bedste havne, idet der samtidig foretoges uddybning af sejllobet fra Guldborg ind til Nykøbing, og han blev lige til sine sidste år konsulteret af havneudvalget, der gjorde brug af hans store erfaring angående alt, hvad der angik Nykøbing havn.



*»Zeus« af Nykøbing F.
Bygget af E. C. Benzon, Nykøbing F.*

Benzon byggede i 1870 det første overjordiske ishus i Danmark, idet man hidtil havde opbevaret isen i huler i jorden, men han regnede ud, at man med dobbelte vægge og passende isolation kunne opbevare isen over jorden, hvorved det blev lettere at tage den ud. Han anvendte dette ishus i mange år og solgte is herfra, som det fremgår af avertissementer i Lolland-Falsters Stiftstidende. Han konstruerede også et isskab ganske som de i dag anvendte, med dobbelte vægge foret med zink og isoleret med risskaller. Isen var anbragt øverst i skabet, så at den kolde luft sank ned over de i skabet anbragte fødemidler og afkølede disse. Disse skabe fik stor udbredelse og blev hurtigt efterlavede, da han ikke ville patentere dem, idet han sagde, at andre jo dog også skulle have fornøjelse af sådanne skabe, så hvorfor patentere dem. Det samme var tilfældet senere, da han havde konstrueret en muddermaskine, der blev bygget til havnen i Nykøbing F. Heller ikke den ville han patentere. Andre søgte derfor at få udtaget patent på en sådan muddermaskine. Det lykkedes

dog ikke, da han ved forespørgsel fra myndighederne kunne bevise, at det, der søgtes patenteret, var en direkte efterligning af den af ham konstruerede muddermaskine. Her var hans motiv for ikke at søge patent det samme: hvorfor skulle andre ikke nyde godt af konstruktionen.

Benzon var som sagt alsidig, men at blive anmodet om at konstruere en lade var dog uden for det almindelige for en skibsbygger. Det skete dog, idet gehejmeetatsråd E. Tesdorpf, Ourupgård, i 1866 henvendte sig til ham om at tegne en lade til 500 læs hø med en fri spændvidde på 30 alen (18,8 m) uden midterstolper, så vognene uhindret kunne køre ind og læsse af. Benzon hævdede, at dette var et arbejde for en arkitekt og henviste ham til arkitekt, tømrermester Glahn, hvortil Tesdorpf svarede: »Ja, ja, min kære, det har jeg allerede gjort, men han tør ikke påtage sig at lave en lade med så stor spændvidde, så nu må De tegne den, kære mester!« Benzon ville stadig ikke, men Tesdorpf blev ved med at plage ham. Han gav da tilsidst efter og konstruerede laden, som Glahn derefter opførte. En lignende blev bygget på »Ny Kirstineberg« og på Benzon-jordene ved Stubbekøbing.

Det var dog naturligvis skibsbygningskunsten, der blev hans virke, og bygningen af handelskvasen »Nøggen« til Frederikshavn gav stødet til, at han kom til at levere tegninger til fiskerfartøjer til Frederikshavn, idet han, efter at han havde ophørt med skibsbyggeriet og udlejet pladsen til andre, i 1885 fik bestilling på et sæt tegninger til en 30 tons fiskerkutter. Her gik han også sine egne veje og fremkom med en type, der var bedre tjenlig til fiskeri end de dengang benyttede fartøjer, idet disse var brede og flade og derfor urolige i søen, således at fisken blev slået ihjel i dem. Benzon forsøgte at hindre dette ved at gøre fartøjet dybere i forhold til bredden, hvorved det vel straks krængede noget mere over, men samtidig tiltog stivheden. Fiskehandleren, der skulle have fartøjet, ville ikke modtage det. Det blev for smalt, sagde han. Det købtes af et andet rederi og viste sig som et hurtigt og godt søskib, der ikke dræbte fisken under sejladsen, men det for-



»Galatea«.

Tegnet af E. C. Benzon, Nykøbing F., 1895—96, bygget af N. Chr. Laurrup, København; ejet af stamhusbesidder Grandjean, Vennerslund.

langtes alligevel, at de næste tegninger skulle vise bredere fartøjer. Han leverede derefter tegninger til mere eller mindre brede fartøjer med et tal på ialt 23. Han søgte imidlertid stadig at forbedre typen, og i 1888 tilbød han »Dansk Fiskeriforening« at levere tegninger til en søgående kutter. Tilbudet blev antaget, og resultatet blev kutteren »P. Schou«, der viste sig som et fremragende søskib og i kuling den bedste sejler af Frederikshavnerflåden. I de efterfølgende år blev der bygget mange større og mindre fartøjer efter hans tegninger, såvel her i landet som i

Sverige og Nordtyskland, og da man begyndte at sætte motorer i fiskerfartøjerne, fulgte han med og leverede tegninger til nogle af de første af disse kuttere. Hans betydning for vort søgående fiskeri, da det begyndte at tage fart i slutningen af 1880-erne, kan ikke skattes nok, da hans fartøjstyper danner den grundvold, hvorpå der blev bygget videre, og hans indflydelse kan stadig spores.

Efter at Benzon selv havde ophørt med at bygge, virkede han som konstruktør og leverede snesevis af tegninger til såvel lyst-, fisker- som fragtfartøjer, især de sidste. De blev leveret til skibsbyggere i Danmark, Sverige og Tyskland, hovedsagelig til fartøjer af pakettyper, der vandt anerkendelse som udmærkede fartøjer med gode sø- og sejlegenskaber og stor lastekapacitet. Det skal også her omtales, at han i 1876 leverede tegninger til et par store jagter til Langesche-Rottische Mølle i Neumühlen. Det siges, at han fik 4000 mark for linietegningen. Dette er muligt, men efter hans efterladte optegnelser, der ganske vist kun dækker hans sidste år, tog han gennemsnitligt 200 kr. for et sæt tegninger til en galease, skonnert eller jagt. Han var aktiv med at tegne lige til synet svigtede, og de sidste tegninger, han udførte, var til en pakot til Stubbekøbing i 1909, men derfor var han dog ikke ledig, idet han ivrigt deltog i diskussionen om alt, hvad der angik hans fag, såvel om fragtfartøjer som lystfartøjer. Angående disse sidste kom han så sent som i 1910 med et indlæg om den internationale målregel, i hvilket han fremsatte forslag til en sådan, og endnu nogle få dage før han døde i 1912, sendte han en del oplysninger om proportioner og dimensioner på tømmer til en stor lodsåbåd, som Københavns Flydedok og Skibsværft havde bedt ham om at give værftet, da det stod overfor at skulle give tilbud på bygning af en sådan lodskutter.

Han udstillede første gang på en landsudstilling i Nykøbing F. og fik en bronzemedaille, senere i 1880 på fiskerudstillingen i Berlin, hvor han fik den store sølvmedaille for tegningerne til fiskerkvasen »Nøkken«, på industriudstillingen i København 1888, hvor han fik en sølvme-



Gruppebillede fra Nykøbing F. skibsværft 1893 eller 1894.

daille, i 1895 på landsudstillingen i Nykøbing F. en sølvmedaille, i 1897 i Stockholm en guldmedaille og endelig i 1898 på fiskeriudstillingen i Bergen en guldmedaille for tegninger til søgående fiskerkuttere.

I det offentlige liv deltog han ikke meget; dog var han en kort periode medlem af Nykøbing byråd og var som sagt i mange år byens tekniske konsulent for alt arbejde vedrørende havnen og sejllobet til denne. Hans virke var skibsbygning og skibskonstruktion, og i sin egenskab af skibskonstruktør ydede han det bedste til gavn for sejl-skibsfarten og fiskeriet. Her skal påny anføres hans banebrydende konstruktion »paketterne« i 1867, hvor han ud fra sin erfaring og sin genialitet skabte en type, der satte sit præg på den danske sejlskibsflåde i den sidste del af 1800-tallet og ind i 1900-tallet, hvor især Marstal byggede efter denne type, da disse skibe jo var billige at bygge, sejlede godt og var gode søskibe, der kunne anvendes overalt, hvor Marstallerne kom frem i deres udstrakte søfart. Han var æresmedlem af »Foreningen for Træskibsbyggere i Danmark«, »Kongelig Dansk Yachtklub« og »Nykøbing Roklub«, hvilket han skattede højt, især sit æresmedlemskab af »Træskibsbyggerforeningen«. Som en tak for, hvad han havde betydet for skibsfarten og fiskeriet i en periode, da dette udviklede sig til et virkeligt søgående fiskeri, oppebar han i sine sidste leveår en statspension. På initiativ fra kredse inden for skibsfart og fiskeri, især ved fiskehandler J. Jørgensen, Nykøbing F., blev der i 1916 rejst et mindesmærke for ham på havnepladsen i Nykøbing F., udført som en buste modelleret af købmand Thrane, anbragt på en granitsokkel tegnet af arkitekt Glahn, en buste der ligner ham, som han gik og stod, når han færdedes i byen. Dette var søfolkenes og fiskernes tak for, hvad han havde udrettet til gavn for begge parter. Det kan utvivlsomt siges uden forklejnelse for andre, at E. C. Benzon var en af de mest fremsynte og dygtigste skibskonstruktører i Norden i slutningen af 1800-tallet. Hans virke var til ære for dansk skibsbygningskunst.

SKIBE OG LYSTFARTØJER

bygget af E. C. Benzon

1. *Skonnert »Thor«*, 1849, af eg, 84,5' lang, 22,7' bred, 10,6' dyb, 64 kmlstr., 128 brt., 121 nrt. Fladt spejl, forskib med krølle, halvruv agter. Reder: E. Paludan-Müller, Nykøbing F. Solgt 1880 til H. P. Levinsen, Marstal, og 18. sept. 1896 til Oscarshamn, Sverige.
2. *Brig »Alf«*, 1850, af eg, 72 kmlstr. (140 rt.). Reder: E. Benzon, Stubbekøbing. Solgt 1857 til Nye-land & Benzon, Kbhvn. Prisedømt i Pola 1864, efter at være opbragt i Adriaterhavet med en ladning kaffe fra Brasilien til Venedig.
3. *Jagt »Providentia«*, 1850. Reder: H. Hansen, Marstal. Lasteevne 400 tdr. korn. Englandsjagt.
4. *Jagt »Sylph«*, 1851, 23 kmlstr. Reder: skipper Kromann, Marstal. Englandsjagt.
5. *Skonnert »Ganymed«*, 1852, af eg, 152 brt. (132 nrt.). Reder: konsul C. B. Benzon, Stubbekøbing. Strandede 5. april 1871 ved Ängelholm, Skåne, med en hvedelast til Belgien, i en orkanagtig storm drev den for ankrene, alt opstående blev skyllet væk, men skibet bjergedes. Solgt 1875 til C. H. Møller, Odense, og igen 29. april 1891 til P. Simonsen, Odense. Ophugget 1900.
6. *Krydsjagt* på $3\frac{3}{4}$ kmlstr., 1853, af den ældre jagt-type med fladt spejl. Reder: Finansministeriet.
7. *Skonnert »Heimdal«*, 1854, 127,81 brt., 117,69 nrt. Rund elliptisk hæk, skarp klipperbov med krølle, halvruv agter, folkelukaf til 7 mand under dækket forude. Søsat 5. febr. 1854 fuldt tiltaklet. Redere: partsrederi på 100 dele — konsul Edvard Benzon, Nykøbing F., $14/100$, skibets fører, kap-

tajn M. E. Reventlow, Marstal, 50/100, resten fordelt på bygmesteren og andre i Nykøbing F. I 1864 solgtes skonnerten til C. H. Carlsen, Marstal, og i 1877 til P. Rasmussen, Ommel, og 15. april 1889 til Sverige for 3250 kr.

8. *Skonnerten »Argus«*, 1854. Største længde 71,5', længde mellem perpendikulærerne 58,4", bredde på tømmeret 17'5", dybgående agter 7'1", agter 4'5", 18½ kmlstr. Om rigningen og dens ændring i 1864 se side 7 f. Reder: Finansministeriet (Krydstoldvæsenet). Udrangeredes af Krydstoldvæsenet i 1895, solgtes til Rønne og omdøbtes til »Ingolf«. Forliste på Island i 1905, idet den drev på land i Eskefjord den 7. jan. 1905.
9. *Lystbåden »Cosak«*, 1854. Længde mellem stævne 26'4", dybgående 2'9". Deltog i den første kapsejls her i landet ved Åbenrå 1855.
10. *Skonnertbrig »Amor«* af Stubbekøbing, 1855. Bilbrev Nykøbing F. 10. juli 1855. Af eg, 87'2" lang, 21'4" bred, 11'4" dyb, 152 brt., 139,59 nrt. Fladt spejl, ingen galionsfigur, ruf agter og folkelukaf til 10 mand under fordækket. Ejere: agent Benzon Stubbekøbing, og E. J. Hvidt, København. Fører: C. B. J. Wæver, Stubbekøbing. Solgtes iflg. skøde dateret København 11. nov. 1871 til sin daværende fører N. P. Kromann, Marstal. Strandede 20. jan. 1872 ved Marstrand og blev vrage.
11. *Barken »Psyke«*, 1856. Bilbrev 31. juli 1856. Af eg, 125,2' lang, 22,7' bred, 12,5' dyb, 12' dybgående. 234 tons. Galionsfigur Psyke, skåret af billedhugger Møn, København. Ruf agter til kahyt samt ruf til folkelukaf med kabys. Ejer: C. B. Benzon, Stubbekøbing, der i 1863 solgte den til grosserer C. A. Erichsen, København, 10/12, Valdemar Benzon 1/12 og varemægler Julius Linde 1/12. December 1869 solgte C. A. Erichsen sin part til grosserer Em. Z. Svitser for 33.333 rdlr., 32 sk. C. F. Tietgen ejede tilsidst 3/56 part i den. »Psyke« gik til London på sin første rejse for at blive kobberfordudet. Fører var kaptajn Wæver. I 1857 gik den til Østen med last fra Hamburg til Hongkong og

havde 138 dages rejse. Var i 18 dage af denne rejse i følge med den amerikanske klippe »Boston Light«, 1200 tons, en strækning på ca. 1100 danske mil, fik da haveri på sprydringen, således at amerikaneren kom et par dage tidligere til Hongkong end »Psyke«. Denne gjorde turen fra Hongkong til Shanghai på 14 dage mod nordostmonsunen, der altid blæser frisk til stiv, eller som kaptajn Wæver skriver »monsunen blæser til dobbelte eller klodsrebede merssejl, så det gik ud over sejlene, hvoraf adskillige blæste ud, men fartøjet vandt navn som en hurtigsejler, idet den gjorde rejsen 3 dage hurtigere end den bedste opiumklippe på Kinakysten«. Var på Amurfloden og i Vladivostok i 1861—1864, i København i 1868, da den på Jacob Holms Plads fik nyt kobber i bunden. Gik igen til Østen og forliste 23. jan. 1871 ved indsejlingen til Amoy. Den førtes da af kaptajn C. N. W. Bendtzen. »Psyke« var som det ses meget velsejlende og nåede let op på 14 miles.

12. *Skonnert »Bjarke«* af Saksøbing, 1857. 70¹/₂ kmlstr. Fører: kaptajn P. P. Woldsgaard. Var i 1863 i New York. Forliste 3. dec. 1867 ved Horne sogn, Vennebjerg herred, på rejse fra hjemstedet til Antwerpen med en last hvede. Besætningen bjergedes ved hjælp af raketapparat fra Nørre Tornby redningsstation.
13. *Skonnert »Sif«* af Nykøbing F., 1857. 19 kmlstr. Gik i fart mellem København og Nykøbing F. Ejer: skipper Christophersen.
14. *Færgejagt* til overfarten ved Gåbense, 1857. 16,21 brt., 13,26 nrt. Rundgattet, halvdek med halvruf. Reder: Generalpostdirektoratet. Solgtes i 1871 til Fåborg og fik navnet »Pilen«. Ejeren var da Martin Dyreborg, der i 1875 for 1100 kr. solgte jagten til sætteskipper Niels Hansen, København.
15. *Skonnert »Nimrod«* af Nykøbing F., 1858. Af eg. 129,30 brt., 120 nrt. Udfaldende hæk med fladt spejl. Halvruf over kahytten. Forliste 29. juni 1873 ud for Vardø efter kollision med tysk skonnert »Maren«. Reder og ejer: skibsbygger E. C. Benzon, Nykøbing F.

- 16—17. *To pramme*, 1858 til havnen i Nykøbing F. til brug ved uddybning af Guldborgsund.
18. *Dæksbåd »Kalifen«*, 1858. Længde mellem stævnene 28'9", dybgående 3'11 $\frac{1}{2}$ ". 3 kmlstr. Ejer fra 1859: Indenrigsministeriet. Byggedes for at undersøge fiskeriet i vore farvande. Indenrigsministeriet satte den i kontrolfart på Limfjorden, ført af kaptajn Black, der senere blev havnemester i Esbjerg. Tjente som kontrolfartøj til 1865, da den overgik til marinens brug som lystfartøj for søofficerer. Blev solgt til kaptajn von der Recke, der benyttede den til anlæg af østersbanker, senere til skipper Hansen i Esbjerg. Forliste i Hjerdingbugten 28. maj 1880. Hed da »Margrethe« af Esbjerg.
- 19—21. *Tre pramme*, 1859, à 11 kmlstr. til entreprenørfirmaet Carlé & Kaufmann til brug under deres arbejde ved havnene i Helsingborg og Helsingør.
22. *Dampmuddermaskine*, 1860, på 107 kmlstr. til Carlé & Kaufmann, ligeledes til deres havnearbejder.
23. *Lodsbåd*, 1860, for den russiske regerings regning.
24. *Muddermaskine*, 1860, til to heste (hesteomgang) for egen regning til brug ved uddybningen af sejløbet sydpå i Guldborgsund, som E. C. Benzons havde i arbejde.
25. *ss »Pan«*, 1861. 60' lang, 12' bred, 5 $\frac{3}{4}$ kmlstr. Maskine på 10 hk leveret af jernstøber P. Hansen, Nykøbing F. Damperen blev i august 1861 solgt til H. P. Prior, København, der ville anvende den til slæbebåd, men da den ikke viste sig egnet hertil, gik handelen tilbage; 1863 solgtes den til et interessentskab i København, der ville anvende den til bugsering i havnen, 1865 solgt til A. C. Kruse, Kastrup, der benyttede den til bugsering fra Kastrup.
26. *»Havgassen«*, 7 kmlstr. Ejer: Indenrigsministeriet. Rundgattet. Bestemt til fiskeriinspektion i Danmark.

27. *s s »Falster«*, 1863. Af eg. 24 kmlstr. Maskine på 20 hk fra jernstøber P. Hansen, Nykøbing F. Hæk med rundt spejl, halvdæk agter, to huse i borde, to master. Ejer: et interessentskab i Nykøbing F. Dampere skulle gå i fart mellem København—Stubbekøbing—Nykøbing og Nysted og begyndte sine ture i april 1863, men solgtes i 1866 til et interessentskab i Århus, der ændrede navnet til »Samsø«, og som ville anvende den til sejlads mellem Århus—Samsø—Tunø samt muligvis Helgenæs og Ebeltoft. 1869 solgtes den for 6800 rdlr. til søløjtnant Poulsen, der lod den indrette som kvase, og som sådan sejlede den til 1876, da den blev solgt for 10.200 kr. til et firma i Nakskov, som anvendte den som slæbedamper for den derværende opmudringsmaskine. I 1880 solgte ejerne, maskinfabrikkerne Tuxen & Hammerich, Nakskov, den til Københavns Fiskeriselskab A/S, der forandrede den til trawler og under navnet »Prøven« sendte den på fiskeri i Nordsøen. Sejlede som trawler til 1882, da den blev stillet på auktion, men ikke opnåede den forlangte pris 10.000 kr. Skibsbygmester E. C. Benzon købte den da for en væsentlig højere sum end den forlangte. Den blev hjemmehørende i Nykøbing F. stadig under navnet »Prøven« og indsattes i ruten Nykøbing F.—Kiel under kaptajn L. J. Benzon; i denne rute sejlede den endnu i 1894, da den gik med kreaturer fra Malmø til Kiel.
28. *Lodsbåden »Esbern Snare«*, 1863, til lods Povel Hansen, Helsingør. 4 kmlstr. Halvdæk og ringdæk.
29. *Krydsjagt nr. III*, 1863, til Finansministeriet som den første af den nye krydsjagttype. 10 læster. Rundgattet.
30. *Skonnert »Nøkken«*, 1864. 94,73 brt., 88,70 nrt. Hækbygget, fladt spejl, Halvruf. Ejer: kaptajn dbmd. J. P. Rasmussen, Vordingborg. Var hjemmehørende i Nykøbing F. og havde F. E. Holst, Nykøbing F., som korresponderende reder. Solgtes 1882 til Geert Nielsen, Nakskov, der i 1892 solgte den til skibsfører Drejø, Ærøskøbing. For-

liste 1899 på Hatterrevet på rejse fra Boston (Linc.) til Fredericia.

31. *s s* »Solen« af Kastrup, 1865. 29,42 brt. Rundt sejl, skæg uden gallion, halvruf agter. Solgtes 1866 af saltfabrikant N. C. Maardt, Kastrup, til skibsfører E. N. Kirkmann, Kalundborg, der ville bruge den til egentlig pakETFart mellem København og Kalundborg. Overførtes 1877 fra Kalundborg til Københavns skibsregister under navnet »Kalundborg«. Redere: Beates Pedersen, grosserer Skibsted, København, og siden flere. Købesum april 1877 2700 kr.; juni samme år 2300 kr. Fik navnet »Sophie«. Solgtes til Chr. Jensen, Island, og fik navnet »Geiser«.
32. *Skonnert* »Peter Roed« af Holbæk, 1866. 45 kmlstr. Ejere: konsul E. Flindt m. fl. i Holbæk. Forsvandt februar 1885 på rejse fra Göteborg til Granton; sidst set, da den passerede Skagen 17. febr. 1885.
33. *Kutter* »Caroline«, 1866. 13 yachttons. Bygget på list med en del af ballasten udvendig. Ejer: konsul C. B. Benzon, Stubbekøbing.
34. *Kutter* »Coquette«, 1866. 9,8 yachttons. Ejer: grosserer Kramer, København.
35. *Dæksbåd* »Maagen«, 1866. 7 yachttons. Ejer: vejinspektør Lütken, Nykøbing F.
36. *Dæksbåd* »Søblomsten«, 1866. 6,1 yachttons. Ejer: godsejer Hillerup, Nykøbing F.
37. *Åben båd* »Vahlia«, 1866. 5,9 yachttons. Ejer: hr. Knudsen, Fåborg.
38. *Skonnert* »Eos« af Nakskov, 1867. 98,61 brt., 92,42 nrt. Kændingsbogstaver NHSF. Klipperbygget med glat stævn, fladt spejl, halvruf agter. Reder: Peder Knudsen Mikkelsen af Marstal, der selv førte den. Han døde den 1. april 1891, og skonnerthen overførtes til hans enke Anne Margrethe Mikkelsen, Marstal, og den fik nu hjemsted i Marstal. I 1908 var »Eos« hjemmehørende i Århus;

reder: N. Åhman, Århus. I 1915 skonnert »Janne« af Södertälje, Sverige.

- 39—40. *Jagterne »Castor« og »Pollux«* af Nykøbing F., 1867, henholdsvis 16 og 15 kmlstr. Begge søsat den 18. sept. 1867. Paketjagter af den nye jagtform. Begyndte sejladserne på København den 25. sept. 1867. Reder: Fr. Holst, Nykøbing F.
41. *Kutter »Echo«,* 1867. 8 yachttons. Bygget på list. Udmærket og hurtig søbåd. Ejer: E. C. Benzon. Solgt til Holstein-Rathlou, Rathlousdal, der var i Skotland med den og sejlede fra Agger til Leith på 3 dage og fra Leith til Frederikshavn på 4 dage. Især kendt for sin sejlads under stormfloden 1872.
42. *Dæksbåd »Varsko«,* 1867. 7 yachttons. Ejer: overingeniør W. Rowan, de jyske baneanlæg, senere København.
43. *Handelskvasen »Nøkken«,* 1868. 48' lang, 14' bred, 5'7¹/₂' dyb, 25,82 tons. Af den nye paketype, rigget som skonnert. Kunne laste 600 snese rødspætter à 16 pund pr. snes. Ejer: kaptajn P. Nielsen, Frederikshavn.
44. *Kutter »Agnete«,* 1868. 16,45 tons. Ejer: grosserer H. Hansen, København, senere i marinens eje til brug for søofficererne.
45. *Lodsbåd »Alert«,* 1868. 6,86 tons.
46. *Jagt »Vesta«,* 1868. 38 tons. Paketype. Ejer: kaptajn Hovmand, Bandholm. Forliste 22. febr. 1876 på Højrup Strand, Stevns Klint.
47. *Lystbåd* på 3 tons, 1869.
48. *Lystskonnert »Tumleren«,* 1871. 50 tons, 88,3 yachttons. Ejer: hofjægermester E. A. P. Benzon, Benzonsdal, som var borte med den i to år på rejse til Sydamerika op ad La Platafloden. Senere tilhørte den prins Valdemar og blev af denne solgt til komtesse Schimmelmänn, der omdøbte den til

- »Duen«. Under dette navn sejlede den i mange år i Sømandsmissionens tjeneste.
49. *Åben båd »Ellen«*, 1871. 1,7 yachttons. Ejer: kaptajn Beck, København.
 50. *Åben båd »Rolf«*, 1871. 2,5 yachttons. Ejer: kom-pasmager Holm, København.
 51. *Jagt »Leda«*, 1872. Pakettype, 47 tons. Ejere: E. C. Benzon m. fl., Nykøbing F. Gik i fart imellem Nykøbing F. og København. De første år var den altid en rejse eller to til Hull, England, med maltbyg. Har haft en eller to rejser til Hull på 13 dage med maltbyg og hjem med kul. I marts 1875 traf den under nordvestlig storm damperen »Henriette« af Lübeck med nødflag i nærheden af Stevns. Damperen havde beskadiget maskinen; efter to forgæves forsøg fik kaptajn J. A. Hansen på »Leda« en slæbetrosse om bord i damperen, som derefter slæbtes til Dragørs red.
 52. *Åben båd »Emma«*, 1872. 1,8 yachttons. Udført til lystbåd for E. C. Benzon på Guldborgsund.
 53. *Halvdæksbåd »Erik«*, 1872. 4,2 yachttons. Ejer: E. Bagger, København.
 54. *Halvdæksbåd »Narcis«*, 1872. 4,2 yachttons. Ejer: seilmager Halmø, Nykøbing F.
 55. *Jagt »Annette«*, 1873. Paketjagt, 40 tons. Ejer: løjtnant Johannes Hage, Stege. Gik i fart mellem København, Nyord og Stege, dog ikke i fast rute.
 56. *Paketten »Vega«* af Bandholm, 1873. 36 tons. Ejere: Møller Saunte og kaptajn Hovmand til skiftevis med paketten »Vega« at sejle mellem København og Bandholm.
 57. *Kutter »Echo«*, 1874. 24 tons, 32 yachttons. Ejer: Stamhusbesidder Holstein-Rathlou. Udførte bl. a. en Middelhavstur til Konstantinopel og hjem via Marseille gennem Languedoc-kanalen ud i Biskayabugten ved Garonne og derfra hjem. »Echo« endte sine dage som øvelsesfartøj for søspejderne.

58. *Kutter »Gemma«, 1875. 15,3 yachttons. Ejer: Alfred Hage, Oremandsgård.*
59. *Halvdæksbåd »Svanen« 1875. 3,5 yachttons. Ejer: A. & O. Benzon, København.*
60. *Paketten »Zeus«, 1876. 57' lang i lastet vandlinie, 18' bred på yderkant af tømmeret. 8' dyb fra underkant af spunding til overkant af dæksbjælken. 49,7 tons. Ejere: Fr. Holst $\frac{3}{8}$, kammerråd Andersen $\frac{1}{8}$, skipper J. P. Rasmussen $\frac{1}{4}$ og skibsbygmester E. C. Benzon $\frac{1}{4}$. Sejlede i mange år i fast fart mellem København og Nykøbing F.*
61. *Paketten »Vesta« af Bandholm, 1877. 46,5 tons. Kaptajn Hovmand.*
62. *Lystskonnert »Emilie«, 1877. 57 yachttons. Ejer: kammerherre Sehested-Juul, Raunholt.*
63. *Halvdæksbåd »Ternen«, 1877. 2,2 yachttons. Ejer: Chr. Mathiesen, København.*
64. *Åben båd »Ternen«, 1877. 1,4 yachttons. Ejer: assistent Regenbug, København.*
65. *Dæksbåd »Marianne«, 1878. 5,5 yachttons. Ejer: kaptajn Bruus og Søn, København.*
66. *Dæksbåd »Kalifen«, 1878. 4,4 yachttons. Ejer: godsejer Hage, Nivågård.*
67. *Dæksbåd »Toke«, 1878. 5,8 yachttons. Ejer: J. C. Bruun, Kokkedal.*
68. *Åben hjuldampet »Emilie«, 1882. 8 hk. Ejer: R. Holm, Vordingborg.*
69. *Åben hjuldampet »Ringkøbing«, 1882. 3 hk. Ejer: N. J. Andsager, Ringkøbing.*
- 70—73. *En muddermaskine og tre pramme, 1884, til havnevæsenet i Nykøbing F.*
74. *Kutter »Bacchus«, 1885. 15 yachttons. Ejer: stamhusbesidder Grandjean, Vennerslund.*

I årene 1886—1889 udførtes ingen skibe eller både. Værftet benyttedes som arbejdsplads for arbejderne ved havnen, der her slog skærver og udførte andet arbejde ved tilretning af tømmer til havneudvidelsen. 1890—92 udlejedes pladsen til skibsbygger Chr. Ruder (borgerbrev som skibsbygger 1888), der byggede nogle skonnerter og galeaser. Chr. Ruder gik imidlertid fallit i 1892, hvorefter værftet lå hen kun benyttet til enkelte reparationer. Derefter fortsatte E. C. Benzon påny.

75. *Kutter »La Mouette«*, 1895. 8,8 yachttons. Ejer: godsejer G. Qvistgaard, Skælskør.
76. *Kutter »Pax«*, 1896. 8,7 yachttons. Ejer: bogholder Carl Thousig, Maribo.
77. *Kutter »Rylen«*, 1896. 4,7 yachttons. Ejer: apoteker Augsburg, Roskilde.
78. *Kutter »Hamlet«*, 1896. 2,5 yachttons. Ejer: baron Palle Rosenkrantz.
79. *Kutter »Svava«*, 1896. Ejer: O. Søtoft, Nykøbing F.

Værftet blev derefter nedlagt og pladsen solgt til købmand Fritz Wilhelm Sidenius (1838—1923).

KÄREN — EN ASKØPIGE

Af R. K. NIELSEN

*Hun strøede smil og venlige ord
på sin vandring på jord.*

*- Derfor nu mindernes blomster gror
så bly og stille i hendes spor.*

R. K. N.

Karen blev født på Askø — Smaalands havets lille perle — i året 1897, og hendes barndomstid her faldt i årene, da en stærk åndelig vækkelse gik over øen. Det var i disse år et lille ret isoleret øsamfund, og store dage var det, når man blev roet ud til sejlrenden for at blive taget om bord på rutebåden og sejle med denne til Bandholm — måske så endda herfra at tage den lange jernbanerejse over Maglemer ind til Maribo for dér at gøre indkøb af de ting, købmanden på Askø ikke turde binde an med — folk, der ude fra enkelte gange besøgte Askø, kaldte man ret og slet »aflandsfolk« og kunne med et halvt øje se, at det ikke var indfødte Askøboere.

Hjemmet var et småkærshjem, et landsbyhåndværkerhjem, hvortil der hørte et lille dyrket vænge af gamle gårdtomter fra udskiftningstiden. Bedstefaderen havde været sømand og faret viden om i sejlskibenes tid, som så mange af øens unge havde haft for skik, før de giftede sig og satte bo på fødeøen. Hvert forår drog han afsted med sit søskrin, sin køjesæk med sine af søluften lidt tunge dyner, for så mod vinter at vende hjem for at tærse rugen fra det lille vænge med sin plejl på sin lille lø og ellers ordne lidt ved hjemmet, til isen atter brød op. Karen huskede ham dog kun som ældre, da han sad i sin lille aftægtsstue med de vægfaste alkover og bødede sejl for øens fiskere.

Karens fader havde været syg som barn og fået en hofteskade til gene for hele livet. Han du'r kun til at

blive skrædder, blev der sagt, og så kom han i lære. Helst ville han have været snedker; men det mente man ikke, han egnede sig til med en svag hofte. Om han så havde kræfter til at grave tørv i mesterens mose, tænkte man ikke så meget på. Men det kunne en mester altså sætte sin lærling til i de dage — og Karens far blev altså også som ung sendt ud i mesterens tørvemose.

Men faget fik han da lært, overtog faderens hus, satte bo og giftede sig; og her kom så Karen, vor Askøpige, ind i billedet sammen med 6 søskende. Men øen var jo kun lille og kundekredsen derefter, så da lønnen — 10 kr. for en klædning — også selv efter tiderne var ringe, blev det kun til dagen og vejen. Og havde der ikke været en god bedstefar og bedstemor på en lille gård i Kone - Mage, havde det vel endda blevet småt nok.

Men her i det lille stråtækte hus med bindingsværkstavl og små ruder i de små, lavloftede stuer trissede altså Karen rundt — i mors lille køkken og om fars presseovn og skrædderbord — mest frigjort var man måske i farfars stue, hvor søskendeflokken ofte fik lov at lege, og hvor der ingen fine klædninger var, som ikke godt tålte for mange måske ikke altid helt rene små fingre — nej, farfars stue var dejlig, når sneen fæg derude, og alkoven var lun med dejlig rughalm i bunden. Stuen havde hele to af disse lukkede alkover — farfar sov i den ene, og den anden var overladt børnebørnene; og her sov til tider fire — tre på langs og en på tværs ved fodenden — så det var en lun rede. Skete det, at lille Karen eller en af de andre fik ondt i tænderne og klynkede, stod gamle farfar ud af sin lune seng, tændte tællelyset for at finde en lille klud, som så blev vædet med et par dråber brændevin fra det lille forråd i vråskabet — som regel dulmede det smerten lidt, lagt ved tanden.

Var isen sikker, var det store gadekær tumlepladsen for børneflokkene. Kun enkelte havde skøjter, og langt de fleste måtte nøjes med »at glide på is«, som man kaldte det, og med den fart, et par blankslidte hverdagstræsko kunne opnå. Påklædning var for Karens vedkommende

og andre piger fra små hjem i de dage: et korsklæde om overkroppen, hovedtørklæde og uldne strikkede vanter. Sko kendte man ikke meget til. Vejene ved vintertid egnede sig heller ikke for sko i de dage, hvor det ofte var mudder og pløre over det hele, så der var kun brug for sko, om man skulle i kirke eller med mor på indkøb i Maribo. Hvert barn havde heller ikke sine egne sko; men jævnaldrende søskende måtte klare sig med ét par og kunne derfor kun komme med til Maribo på indkøb på skift, når skoene var ledige. Men det tog man som en selvfølge, og Karen glædede sig, som kun et barn kan glæde sig, når den store dag kom, og det var hendes tur til skoene og Maribobesøg.

Mange minder fra lyse, lune sommerdage fik Karen også med sig ud i livet. Minder fra dage i leg med søskende bag det tangsatte stængærde om det lille dyrkede vænge derhjemme. Her kunne landbolivet leges — det liv, man her på den lille ø havde så nær på livet. Her lavedes små stalde med pinde som heste og køer — ja, og tør tang pillet ud mellem digets store sten som foder og strøelse. Og på den flade fremspringende sten — vel en tærskelsten fra en af de udflyttede gårde — kunne pigerne dække det festligste bord for ventede gæster, hvor servicet var spraglede skår, hvorpå ageren var så rig fra tiden, da den var øsamfundets boplads.

Kundskaber tilstrækkelige for en jævn Askøpige nemmede Karen også i den toklassede skole hos den gamle degn — ja, selv aftenklokken i den lille økirke lærte hun at mestre, når far havde travlt med at få en jakke syet



Karen.

færdig — men julefesten ude i Kone - Mage hos bedstemor var vel et af de kæreste barneminder, der aldrig blegnede, selv mange år efter og langt fra Danmarks strande og Askø.

Men også sorgløse barneår får jo ende — ofte alt for hurtigt. Og en dag efter konfirmationen måtte Karen drage fra øen ud til tjeneste blandt aflandsfolkene og selv prøve at stå på egne ben. Pigepladserne på Askø var kun få, så man måtte ud. Og en vårdag drog hun med damperen ud fra den lille havn med sine få klæder i bedstefars gamle søskrin (skibskiste). På damperen smilede man lidt ad denne for en ung pige lidt usædvanlige brugs-genstand; men den måtte gøre sin nytte, til Karen langt senere fik sparet så mange penge sammen, at hun kunne købe sig en kommode, hvad der i de dage var enhver stræbsom ung piges ønskedrøm — ja, og til en cykel skulle der da også spares sammen, hvad tog tid med de små lønninger, tiden kunne byde en ung pige. Men så var erhververglæden så meget des større, når det endelig lykkedes.

Karens første pladser var på Langeland, hvor det endnu krævedes, at pigerne foruden det indendørs kvindearbejde også skulle deltage i meget udendørs arbejde. Der skulle malkes, graves have, bindes korn, hjælpes med ved tærskning og meget andet.

Karen var ikke ked af livet på landet, men ville dog gerne dygtiggøres og lære noget mere; og ved en forstående landmands hjælp lykkedes det hende at få et højskoleophold, der senere gav hende mulighed for at søge kokkepigeplads i et større byhjem, hvor hun faldt så godt til, at det blev en tjeneste på 6 år. Siden fik hun lyst til at prøve København; men her følte hun sig slet ikke hjemme som i den lille lollandske provinsby eller på landet, hvor hun havde trådt sine barnesko. Juleaften derinde glemte hun i hvert fald aldrig. Herskabet var budt ud, og hun sad ene i det store hus, og i spisekammeret var kun brød, smør og en skive leverpostej. Den aften græd Karen, og tankerne gik til Askø til mor-

mors lune stue og hyggelige julefest, hvor der intet havde manglet — ej heller hjertevarme.

Fra København gik Karens livsvej nu helt til Canada, hvor hendes ene søster boede, og denne havde bedt Karen komme did, da hun følte sig så ene i det fremmede; og Karens store, gode hjerte, der helst ville sprede solskin, kunne ikke sige nej. Hun sagde Danmark og sine kære farvel og rejste — mor så hun ikke mere. — Livet derovre blev dog ingenlunde lettere end i Danmark, da man også dér måtte kæmpe sin kamp for det daglige brød. Og var høsten på de ny opdyrkede prærier ringe, var farmeren fattig og pigelønnen dalende. Sproget kom hun snart efter, men måtte begynde som bondepige igen, kun under helt ukendte former, og tanken gik ofte til Danmark og Askø. Når hun sad og malkede farmerens ko, og imens gennem sprækker i husvæggen kunne se ud over den sneklædte gnistrende præriemark, gyste hun og mindedes de lune danske stalde med fugtig em og hyggeligt gumlende køer — mindedes måske også, at hun dagen før havde set det dejlige svinehoved af den nyslagede gris smidt ud til præriens vilde dyr som ubrugeligt ragelse — ja, så længtes hun efter mors lækre julesylte derhjemme i det lave Askøhus.

Skulle farmeren en enkelt gang i vinterens løb til byen på indkøb, og hans slæde forspændt kørehesten i strygende fart over mark og prærie søgte den nærmeste vej mod staden med farmeren selv som kusk, mens hans kone og Karen sad vel indpakket i skind og tæpper og dybt gemt i halmen bag i slæden, ja, så gik tankerne ofte tilbage til den lune halm i morfars vogn eller slæde, når han hentede familien til besøg hos bedstemor på Kone - Mage, og hun selv og flere indsvøbt i sjaler og lignende lå godt gemt bag i halmen.

Var de så vel hjemme igen i det lune farmerhus, hvor fyret brændte dag og nat, og hun så fra sit kammers vindue, før hun lagde sig, skuede ud i den frostklare canadiske vinternat, og dér blev de løsgående plovheste var med pelsen hvid af rim søgende lidt læ for vinden mod

husmuren — eller væggen, der oftest var af træ, som var lunere end stenmur — ja, så ville tankerne absolut hjem til farfars lune alkove under det lave stråtag. Alkoven, hvor de engang sov fire søskende — tre på langs og en på tværs — og i drømme levedes det hele om igen.

Men årene gik — også for Askøpigen i det fremmede. Hendes Canadaophold blev til hele ni år, før kufferten pakkedes, og kursen atter gik mod Danmark og de kære, og nu for at blive der; bygge og bo og få et hjem — dog ikke på Askø, men på Lolland — ikke som Askøpige, men ved sin mands side. Brevet var kommet, der var ventet så længe, at nu kunne det ske, og så vendte Karen hjem og fik sit eget hjem — vel kun beskedent, men dog et hjem, hvor kærlighed gjorde det lyst og venligt, selv om sygdom og tunge dage kastede slagskygger over livsvejen — kærligheden og en fast tro på Gud blev kraften, der bar, til livslyset slukkedes.

Ja, da denne lille livsskildring er kaldt »En Askøpige«, skulle vi vel standse her og ikke fortsætte med skildring af en jævn mands kone fra Lolland. Nej, men lad os dog blot til slut sige, at denne jævne, beskedne Askøpige, ud af et rigt ungdomslivs erfaring og af et ædelt hjerte, fik lov til i mange år at kaste solstrejf over sin elskede mands ofte lidt knudrede livsbane — lette ham byrderne og kalde smilet frem i det lille hjem — og hvor mange kvinder når vel mere?

Nu nytter det ikke at søge efter navnet Karen i Askøs kirkebog — ej heller i én fra Lolland. Karen var navnet, hun kun kaldtes af sin mand.

Han sagde: »Min mormor hed Karen. Min farmor hed Karen. Og da jeg drømte min ungdoms lyse drømme, hed min prinsesse altid Karen — derfor vil jeg også have lov at kalde dig for Karen, når vi er ene — min Askøpige«.

JERNBANERNE PÅ LOLLAND-FALSTER

Af P. THOMASSEN

Det er i år 100 år siden, den første jernbane åbnedes på Lolland, idet Bandholmbanen den 2. november 1969 kan fejre sit jubilæum. Samtidig kan MBJ, som banen hedder i jernbanekredse, rose sig af at være den eneste danske privatbane, der aldrig har givet underskud!

I vore dage, hvor alt for mange mennesker betragter jernbaner som forældede transportmidler, kan det være på sin plads at erindre om den uvurderlige nytte, som banerne har gjort gennem tiderne; navnlig i de år, hvor landevejstrafikken ikke begunstigedes af kortsynede lokalpolitiske interesser m. h. t. koncessioner til private vognmænd.

Danmarks jernbanenet, der i 1930 havde en samlet længde af over 5000 km (2785 km privatbaner og 2516 km statsbaner), er nu næsten halveret. Medens statsbanerne stadig har en del over 2000 km strækninger, mindskes privatbanernes samlede længde til ca. 500 km, hvis de påtænkte banenedlæggelser alle realiseres i 1969.

Den yngre generation vil nok tvivle på fortællerens sanddrøhed, når den hører, at der har været ca. 750 km jernbaner på »sydhavsøerne« i banernes glansperiode. Det må dog retfærdigvis indrømmes, at de to tredjedele var roebaner, der jo som bekendt nu er borte. Disse lå næsten alle på Lolland, idet Falster og Møn tilsammen kun havde 30 km.

Af de 291 km personbaner er kun 133 km tilbage foruden 26 km, der normalt kun anvendes til godstransport.

Kronologisk oversigt over Lolland-Falsters jernbaner:

Maribo-Bandholm Jernbane 1869 overtaget af Lollandsbanen 1954	Nykøbing F.-Nysted 1910 fra 1961 kun godstrafik, nedl. 1966
Orehoved-Nykøbing F. (Falster- banen) 1872 overtaget af DSB 1893	Stubbekøbing-Nykøbing F. 1911 nedlagt 1966 Rødby-Rødby Havn 1912 fra 1963 kun godstrafik
Nykøbing-Nakskov 1874	Nakskov-Kragenæs 1915 nedlagt 1967
Maribo-Rødby 1874 fra 1963 kun godstrafik	Maribo-Torrig 1924 nedlagt 1941
Nykøbing F.-Gedser (Gjedser Jernbane) 1886 overtaget af DSB 1893	Nakskov-Rødby 1926 nedlagt 1963 Nykøbing F.-Rødby Færge 1963

Som det vil ses, er kun hovedstrækninger tilbage som normale jernbaner. Dem kan vist ingen tænke sig at undvære, selv om regnskaberne kan opvise et slemt minus. Men landevejene og dissers trafik giver som bekendt heller ikke overskud . . .

BANDHOLMBANEN

Selv om alle de ældste danske jernbaner anlagdes som privatbaner (de jysk-fynske baner overtoges af staten i 1865 og de sjællandske i 1881), må Bandholmbanen betragtes som den første privatbane, der kan holde 100 års jubilæum som regulær personjernbane. Ganske vist er Faxe Jernbane nogle år ældre, men denne fik først i 1880 koncession på personbefordring samtidig med, at Østsjælland-ske Jernbane blev åbnet.

De første planer om en jernbane mellem Maribo og Bandholm fremkom i 1856; man ville dengang være tilfreds med en primitiv hestesporvej. Knuthenborg gods kom efterhånden ind i billedet, og en mere solid bane blev



I denne gamle bygning i Qvades gård ved Torvet havde Bandholmbanen station, da den startedes i 1869.

projekteret, dog stadig med heste som trækraft. Planerne udarbejdedes i 1861, og anlæggets omkostninger ansloges til under 200.000 kr. Imidlertid steg trafikken på Bandholm havn så stærkt, at man indså, at der måtte lokomotiver til som trækraft, og så måtte nye planer udarbejdes. Koncession opnåedes i 1865, men de nye planer væltede de oprindelige beregninger. Anlægget ville komme til at koste 400.000 kr.; disse blev skaffet til veje af et interessentselskab bestående af lensgreve E. C. Knuth, C. F. Tietgen, C. F. Garde og F. J. Rowan, der tilsammen tegnede sig for halvdelen af summen, medens den anden halvdel fremskaffedes ved et 1. prioritetslån i Privatbanken. Denne blev i 1871 den faktiske ejer af Bandholmbanen, idet de fire interessenter blev købt ud. Tietgen var ikke for ingenting bankens direktør . . .

Interessentselskabet kaldte sig »Det lollandske Jernbaneselskab« og fik i. h. t. lov 20/11-1868 tilladelse til at anlægge banen (uden statstilskud), koncessionen udstedtes 8/1-1869, og anlægget af banen begyndte straks. Det frembød ingen særlige vanskeligheder; det eneste, der ikke gik

planmæssigt, var fuldførelsen af stationsbygningerne i Maribo og Bandholm. Indvielsestoget måtte benytte midlertidige træbygninger som afgang- og ankomststationer.

Bandholmbanens første station, der stadig findes i Nørregade, var kun i brug i knapt 5 år. Da Lollandsbanen åbnedes, kunne Bandholmbanen ikke økonomisk forsvarligt indføres på Maribo station endsige underføres; den krydsede nemlig Lollandsbanens spor mellem den nuværende stationsbygning og godsekspeditionen. Der blev derfor lavet en indføring nord for Maribo station, idet Bandholmbanen førtes i en skarp kurve forbi dampmøllen og den forlængst forsvundne kalkovn hen til Nørresø på et spor parallelt med Lollandsbanens hovedspor. Tog mod Bandholm bakkede ud mod vest fra Maribo for derefter gennem kurven forbi dampmøllen at køre mod Bandholm. Her fik banen dog ikke lov at køre i fred længere end til 1920. I årene 1920-24 skete der store forandringer ved Maribo station; viaduktanlæg for Nørregade, udvidelse af stationens spor og perroner i anledning af Torrigbanens anlæg, der byggedes nye remiser og værksteder m. v. Bandholmbanen måtte nu foretage den samme manøvre mod øst, idet togene bakkede ud omtrent som i dag for derefter at køre frem forbi det tidligere »Vulcan«. Endnu engang måtte banen holde flyttedag, idet stykket mellem »Vulcan« og omtrent til Grimstrupvej omlagdes under besættelsen på grund af den sørgeligt berømte første del af Fugleflugtsprojektet.

I Bandholm skete der også noget i tidens løb. Havnen måtte af og til udvides, da handelen blomstrede, ikke mindst på grund af den driftige Maribo by og dens store handelshuse og industrivirksomheder. I halvfemserne kom der flere havnespor til, og man var ved at tro, at den oprindelige plan skulle blive til virkelighed. Den var dog så omfattende, at den næsten var en kopi af Københavns frihavn. Flere parallelle kajspor, drejeskiver, kørekraner, spor til Knuthenborg o. m. m. Der skete dog endnu en udvidelse, da havnens østkaj anlagdes i 1912, og der kom to kajspor på den.



Det gamle veterantog kører mellem Maribo og Bandholm.

I en meget lang årrække kørte Bandholmbanen 3 daglige togpar; det var nok til persontrafikken. Når der var behov derfor, kørtes ekstratog, der bortset fra markedsdage i Maribo altid var godstog. Det var navnlig i roekampagnen, der var behov derfor, og det kunne nemt blive til 60 særtog om måneden. Banens rullende materiel bestod oprindeligt af to engelske lokomotiver, 6 personvogne af amerikansk udseende, men bygget i Randers, hvor de 12 godsvogne også kom fra. Senere anskaffede banen — i årene 1876-1927 — yderligere 18 godsvogne, 2 personvogne, en rejsegodsvogn og en benzinmotorvogn, sidstnævnte brændte i 1941.

Da Lollandsbanen åbnede i 1874, overtog den delvis driften af Bandholmbanen. I mange år syntes man at ville undgå for stort pengemellemværende. MBJ udlejede sit materiel til LJ for 10 % af dets værdi og betalte 3,50 for hvert tog, som fremførtes på banen, samt 700 kr. årligt i tilslutningsafgift til Maribo. Endvidere betalte MBJ 1/12 af LJs »generalomkostninger« (senere 1/9). Disse overenskomster bevirkede, at der ikke var særligt store tal i batternes mellemregnskab før i halvfemserne, da LJ faktisk overtog hele driften af MBJ, som nu havde afhændet sine to lokomotiver og derfor ingen trækraft havde.

Til driftsbestyrer udnævntes C. F. J. Drewes; han var tillige stationsforvalter i Bandholm. Som stationsforstander i Maribo ansattes svensk-norsk vicekonsul V. Cruse. En tredje overordnet var vognmester Jahn i Bandholm. Drewes fratrådte allerede i 1872, da han blev driftsbestyrer for Falsterbanen. Cruse overgik efter 1875 til anden beskæftigelse, og Jahn blev kørt ihjel i Bandholm i 1880. MBJs fast ansatte personale talte i perioder op til 15 mand, hvortil kom løst personale eller af LJ udstationeret, når trafikken krævede det.

Som allerede nævnt, gav banen altid overskud i hele sin selvstændige levetid. Konjunkturer, dyrtid og krigsforhold havde ikke nær den samme indflydelse på MBJs drift, som disse forhold indvirkede på andre baner. I årene 1919-22, hvor de uhyre kulpriser i slutningen af første verdenskrig havde tvunget de fleste andre privatbaner i knæ, havde MBJ et overskud på 79-145.000 kr. — ganske godt præsteret af en bane på 7,5 km. Selv i kriseårene omkring 1930 var overskuddet gennemsnitligt 50.000 kr.

Banens største indtægtskilde var godsbefordringen. Først og fremmest af kul, tømmer og skibsgods fra Bandholm. Senere kom kunstgødning til at spille en rolle. Til Bandholm var det sukker- og korntransporterne, der talte. Størst var banens godstransporter i årene 1911-15 og i 1946, i hvilke driftsår der transporteredes over 100.000 tons årligt. Selv om persontrafikken var betydelig (størst i 1946 med 103.000 rejser), kunne indtægten heraf ikke blive stor på grund af banens ringe længde. Billetprisen var oprindeligt 12 skilling for en tur på 3. klasse; ville man køre »pænt« på 2. klasse, måtte man af med det dobbelte, og ville man være eksklusiv og køre på 1. klasse, kostede turen 32 Sk. 1. klasse blev officielt afskaffet på MBJ i halvfemserne, og 2. klasse slap man af med i 1927, da de fleste tog blev kørt af motorvognen, der kun havde 3. klasse.

Efter besættelsen, da folks motoriseringstrang påførte banerne en konkurrence på såvel person- som godsbefordringens område, som i forbindelse med de stærkt stigende omkostninger, herunder navnlig lønningsudgifter, totalt

ændrede privatbanernes vilkår, kunne MBJ også efterhånden mærke, hvor det bar hen. En rationalisering var her påkrævet ligesom på andre baner, og LJ fik da også reddet banen fra at få underskud. I 1951 havde MBJ de største udgifter i sin historie og det mindste overskud — henholdsvis 291.000 og 4.000 kr. — hvorfor LJ indstillede persontrafikken og overflyttede denne til rutebilerne. Der spares derved personale og andre omkostninger.

Da Lollandsbanen som baneselskab undergik en større omkalfatring, benyttede man lejligheden til at likvidere MBJ som »selvstændigt« selskab; det skete 13. september 1954. Lollandsbanen havde siden 1934 været den faktiske ejer af MBJ, idet LJ i årene 1930-34 opkøbte MBJs aktier. Aktiekapitalen var da 800.000 kr.; fordoblingen skyldtes omlægningerne og nyanskaffelser i tidens løb.

Det blev imidlertid ikke bilkonkurrencen, der direkte gjorde MBJ mindre trafikeret, men vel nok indirekte. Nedlæggelsen af sukkerfabrikkerne i Maribo og Højbygård og i det hele taget bortfaldet af roetransporten pr. bane var det værste slag. De store kul- og kalktransporter og sukkertransporter til Bandholm forsvandt, og bortfaldet af nævnte varer trak andet med sig. Fra 1954 betragtes Bandholmbanen som Maribos havnebane, og denne kunne snart været gået i glemsel eller måske være helt forsvundet, hvis banen ikke havde fået en slags renaissance, omend af helt usædvanlig art:

I 1961 stiftedes Dansk Jernbane-Klub, der i løbet af 5 år skulle få over 1000 medlemmer. Blandt dens formål er bevarelsen af jernbanemateriel, og det var da naturligt at forsøge at få det anvendt på »en rigtig« bane. Intet steds var betingelserne bedre end på Bandholmbanen, hvor der til daglig kun kørte godstog, d. v. s. slet ingen tog på søndage. Ved en udstrakt imødekommenhed fra Lollandsbanens ledelses side lykkedes det foreningen at realisere sine planer. Der var allerede indkøbt rullende materiel, som blev opstillet i Maribo; fra en beskeden begyndelse med et lokomotiv fra 1879, en personvogn og en post- og rejsegodsvogn er foreningens materiel ved udgangen af

1968 vokset til ca. 80 stk., heraf 10 damplokomotiver. Alt dette materiel befinder sig naturligvis ikke i Maribo, selv om det til tider godt kunne se således ud. En stor del af det er anbragt rundt omkring i landet, hvor det dels er under restaurering og dels tænkes anvendt på andre »veteranbaner«.

Ved nogle medlemmers årvågenhed lykkedes det at finde en af MBJs første personvogne — tilmed den fornemste — på havdiget ved Rødby Havn. Ved ejerens imødekommenhed lykkedes det at købe vognen — der dog var uden hjul — og atter ved den største velvilje og energisk indsats fra LJs side — navnlig fra værkstedernes — lykkes det at få gennemrestaureret vognen til MBJs 100 års jubilæum.

Siden 1962 er der på sommersøndage kørt »museums-tog« på MBJ. I de 7 første sæsoner er der befordret 57.000 rejsende i plan- og særtog, og der er kørt godt 16.000 togkilometre.

Det gavner ikke noget fornuftigt formål at sammenligne museumsbanens regnskaber med MBJs. Driften kan nogenlunde bære sig, endda tilsyneladende med overskud, men regnskaberne må da ikke belastes med udgifter til materielanskaffelser, vedligeholdelser og reparationer (ofte — rekonstruktioner)! At en jernbane i dag kan give overskud, kan se mystisk ud, men opskriften er lige til: Alt arbejde for museumsbanen er frivilligt og ulønnet!

Hvis sådan driftsform kunne overføres til andre baner, var Danmarks jernbanenet ikke blevet halveret!

EN KØBMANDSGÅRD I PROVINSEN

Af H. C. HUUS

Fra »Danske hjem ved århundredskiftet« I. 1947.

Under redaktion af Poul Bagge.

Det var ikke en af de smukke gamle købmandsgårde fra det 18. eller undertiden 17. århundrede, i bindingsværk eller i grundmur, der rundt omkring i danske købstæder står tilbage som minder om svundne århundreders næringsliv og kultur. Som den Huus'ske købmandsgård ligger dér, på sydsiden af Nakskovs karakteristiske, trekantede torv, falder den med sin lidt stive, rytmeløse facade fra 1853, med små tilløb til stilblanderi, svært af mod sine fornemme 18. århundredes naboer, Det gamle Apotek og Teisens fine rokokohus. Og dog var den lokale bygmester, P. W. Schjøtt, så stolt af sit værk, at han siges at have tilbragt størsteparten af sin sidste halve snes år i butikken, fordi han »som forhusets bygmester næsten følte sig som havende lod og del i forretningen«. Selv for os, der ikke kan beundre huset som arkitektur, har dets gennem snart et århundrede så godt som uændrede facade fået lidt af historiens patina over sig. Men går man ind gennem porten, rykkes man straks et halvt århundrede frem i tiden. Allerede forhusets gårdside er i slutningen af det 19. århundrede blevet forhøjet med en etage. Og over hele grundens udstrækning fra Torvet til Havnegade, hvor der fordom, som endnu på nabogrundene, fandtes forgård, baggård og have, og hvor endnu i dette århundredes begyndelse en stump stod tilbage af de bygninger,

som Jens Nielsen Huus formedelst 1080 rigsdaler erhvervede ved auktion i 1802, har tilbygninger af sidehus, pak-huse m. m., hovedsageligt i tiden 1888—1911, kun levnet plads til et smalt stræde langs den ene side af den henved hundrede meter lange grund.

Og som huset er typisk 19. århundrede, rækker hverken virksomhedens eller slægtens traditioner længere tilbage end til århundredets begyndelse. Men indenfor dette relativt korte spand af tid er kontinuiteten så stærk, at et kort rids af slægtens og forretningens historie må synes naturligt som indledning til en skildring af livet i købmandsgården, som det formede sig omkring 1900.

Først da Jens Nielsen Huus den 13. november 1802 fik tilladelse til at nedsætte sig i Nakskov »for at søge sin næring ved små handel og hans hidtil brugte slagteri, om han derved finder sin fordel«, træder slægten ud af den gamle landalmues navnløse hær. Jens Huus (1778—1833) var født i Horslunde i Lollands Nørre Herred, hvor vi et par slægtled tilbage i Vindeby kan spore en husmandsfamilie med tilnavn Huus. Navnet var iøvrigt i det 18. århundrede ret almindeligt i Jylland — det forekommer også på Fyn — og synes dér, som i Norge, at have været ført af flere familier, undertiden kun gennem et par generationer, knyttet til bostedet. Jens Huus' fader, Niels Jensen Huus, efterlod sig ved sin død i 1802 en formue, der efter fradrag af gæld og begravelsesomkostninger udgjorde 40 rdlr. 8 sk., hvoraf halvdelen efter loven tilfaldt enken, medens de syv voksne sønner og døtre overlod den umyndige datter af andet ægteskab den anden halvpart, at anvende af værgeren på bedste måde »til barnets opdragelse og sande nytte«. Det har således ikke været for sin fædrene arv, at Jens Huus i samme år kunne købe ejendom. Snarere er han kommet til penge ved sit første, barnløse ægteskab med den 42 år ældre Anne Cathrine Jensdatter, som døde i 1812, 76 år gammel. Medens dette første giftermål åbenbart har været et fornøftparti, har Jens Huus's andet ægteskab, indgået den 20. december 1813, med »pi-



Mathea Huus (1916)



Johan Huus (1916)

gen Grethe Råhauges datter i Uhrne« (1787—1853) øjensynligt været et inklinationsparti. For allerede den 16. januar 1814 fødte hun ham en søn, det første af syv børn. Skønt forretningen synes overvejende at have haft sine kunder blandt den mindre købedygtige del af landbefolkningen og dreves uden anden medhjælp end gårdskarlen og i nogle år en lærer til hjælp ved regnskabsføringen, må der have været velstand til huse; de fleste af sønnerne frekventerede den latinskole, som da fandtes i Nakskov, og to af dem fortsatte studierne; den ældste blev præst og den yngste læge. Og desuden fik den fordums bondekarl efterhånden en hel lille landejendom af spredte jordlodder købt sammen. Det meste af herligheden gik dog tabt i løbet af de tolv år 1833—45, hvor enken videreførte forretningen med bistand af en ikke-handelsuddannet søn, Georg. Da kom en yngre søn, Hans Christian (1823—77), hjem fra København, hvor han havde lært handelen i større urtekramfirmaer, og overtog fra 1845 bestyrelsen af forretningen, som endnu bærer hans navn.

Medens broderen blev hjulpet i vej med egen købmandshandel, gik H. Chr. Huus nu, med støtte i en ret udstrakt kredit fra sin tidligere principal, i gang med at lægge den fædrene forretning om. Hidtil havde den været en blandet købmandshandel, hvor der foruden urtekram forhandles alt lige fra korn, brændsel og byggematerialer til manufakturvarer, knappenåle og snørelidser. Den blev nu ren kolonialhandel, og kundekredsen udvidedes hurtigt til at omfatte by- og landboer af alle samfundslag. Omsætningen voksede og krævede snart mere medhjælp. Også lokalerne følte for trange; butikken lå i en høj stue, og det berettes fra Jens Huus's tid, at der for døren var anbragt en slags sengehest for at hindre børnene, som på grund af opholdsstuerne snæverhed stolprede omkring i butikken, i at falde ud over den høje stentrappe. Over den måtte kunderne skræve, når de ville ind. Da H. Chr. Huus efter moderens død i 1853 overtog forretningen for egen regning, lod han straks huset nedrive og det nuværende forhus med dets efter datidens forhold imponerende butik opføre. Året efter giftede han sig med Amalie Lovise Trojel (1824—1905), datter af provsten i Købelev, konsistorialråd Thomas Trojel.

Det var et broget liv, der rørte sig i købmandsgården, både i butikken og i hjemmet. Folk kom der for så meget andet end for at købe kolonialvarer. Der var dengang ikke postombæring på landet, og mange landboer fik deres post lagt af hos købmanden, hvor der fandtes en indretning til sortering af de forskellige sognes postsager. Adskillige kom for at spørge nyt, ikke mindst under krigen i 64, hvor alle løbesedler fandtes opklæbede på en blok i butikken. Mange spiste deres medbragte mad og fik en dram til, for der var dengang også udskænkingsret. Ikke få kom blot for at få sig en passiar med købmanden, for han havde en evne til at tale med alle. Det er vistnok mere end gejstlig veltalenhed, et stykke virkelig karakteristik, når det i ligtalen over ham hedder: »De fleste Mennesker ere kjendte paa nærmere eller fjernere Hold, paa

første, anden eller tredje Haand. Det var ikke Tilfældet med denne Mand. Ham kjendte vi alle på nær Hold, Gamle og Unge, Mænd og Kvinder, Rige og Fattige. Det var en Ejendommelighed ved hans Personlighed . . . han gav, hvad han havde, og han havde, hvad han gav«. For sønnerne kom faderens faste og frodige personlighed til livet igennem at stå som et forbillede. Mange kom til ham om bistand og råd i private og i offentlige anliggender, og adskillige hverv betroedes ham. Han var kirkeværge (en post, som allerede faderen før ham havde beklædt med en sådan nidkærhed, at han ses undertiden at have overskredet sin kompetence), byrådsmedlem og sparekassedirektør.

Virksomheden og hvervene satte deres præg på hjemmet. Kunder fra landet blev budt indenfor; hyppigt var der gæster til middag, og næsten daglig blev der dækket op til »mellemmåltider«. Efter byrådsmøderne samledes en del af rådets medlemmer i købmandsgården til »det lille byråd« omkring punchebollen og cigarkassen. Men det var dog Amalie Huus, som var sjælen i hjemmet. Fra den idylliske præstegård, hvor godt en menneskealder tidligere Poul Møller og Christian Winther havde haft deres opvækst, kom hun ind i al denne travle borgerlighed og førte med sig en interesse for sider af kulturlivet, som næppe tidligere har hørt til den daglige kost i købmandsgården. Stilfærdigt satte hun sit præg på hjemmets atmosfære og omgangsformer og på næste generation. Hos nogle af dem var det måske de Trojelske træk, som slog stærkest igennem. Alle, som har kendt denne milde og stærke kvinde, husker hendes karakterfulde træk og usædvanligt levende øjne. Til hendes 70 års fødselsdag skrev sønnen Christian:

»Moder, gled din Drøm
ud i Livets Strøm,
dengang du blev praktisk Købmandskone,
fandt din Sjæl dog Grund.
Fra dens dybe Bund
hørtes stedse Harmoniers Tone.

Ved dit kære Blik,
tankefulde Nik,
end for os et Skønhedsland du maler.
Lunt de Øjne le,
som fik Lov at se
tværs igennem Livets mange Kvaler.«

Der var i ægteskabet fem børn, foruden tre, der døde som små. Den ældste, Jens Thomas (1855—1938), blev sat i Nykøbing Latinskole — for der fandtes ikke mere nogen latinskole i Nakskov — og studerede, traditionen tro, teologi, men valgte skolevejen, blev efter nogle år som adjunkt og derefter som realskolebestyrer i 1891 forstander for Femmers Kvindeseminarium og grundlagde i 1901 Københavns Forskoleseminarium i nært samarbejde med den fremragende pædagog Kirstine Frederiksen. Datteren Margrethe (1859—1914) førte huset for moderen indtil hendes død og derefter for den ugifte broder, Valdemar (1863—1933), som efter uddannelse i engros-handelen havde nedsat sig som kornkøbmand i Næstved. Den yngste af sønnerne, Christian (1864—1938), ville gerne have studeret naturvidenskab, men i de trange år, som fulgte efter faderens død, kunne der ikke blive råd dertil; han blev derfor sat i lære på apoteket ved siden af købmandsgården, uddannede sig efter et par år som farmaceut til tandlæge (da en farmaceut dengang ikke kunne gifte sig) og nedsatte sig 1890 i Roskilde.

Om den næstældste af sønnerne, Johannes (1857—1933) var det tidligt blevet bestemt, at han skulle videreføre den fædrene forretning. Faderen havde helst set, at han gennemgik læretiden hjemme, men da han selv ønskede at komme ud, fik han de sidste tre år af sin uddannelse i Aarhus »hos den fremragende læremester L. W. Swendsen« og var derefter et år på Grüners Handelsakademi i København. Da han nu gerne ville fortsætte studierne, tog faderen, som ønskede at få ham hjem, til København for at tale med sønnen om sagerne, men blev under opholdet dér ramt af et apoplektisk tilfælde og døde få dage efter, kun 53 år gammel. Dermed var det afgjort, at Johannes



Nakskovs torv med de gamle købmandsgårde.

Huus, 20 år gammel, måtte tage hjem til Nakskov for at overtage bestyrelsen af forretningen for moderen.

Det blev vanskelige år. Omsætningen, som i 1875 havde været på ca. 122,000 kr., faldt til 82,000 i 1887, og tabet på udestående fordringer var betydeligt. Hovedårsagen hertil var utvivlsomt firsernes prisfald og landbrugskrise. Men Johannes Huus tillægger i sit jubilæumsskrift sin egen uerfarenhed og sit i ungdomsårene svagelige helbred en væsentlig betydning. Desuden måtte det, så nært virksomhed og hjem var sammenknyttede, føles som et uheldigt forhold, at han havde sin bopæl borte fra forretningen, efter at han i 1884 havde indgået ægteskab med Mathæa Hansen (1856—1942), datter af færgegårdsejer Christian Leifhold Hansen, den sidste indehaver af smakkefarten fra Taars til Spodsbjerg. Da det nu tilmed stod klart, at butikforholdene ikke længere var tidssvarende, og at dispositioner på længere sigt var påkrævede, besluttedes det, at Johannes Huus skulle flytte ind i købmandsgården og overtage forretningen for egen regning fra nyt-

år 1889 efter gennemførelsen af den første af den lange række af ombygninger og udvidelser, som efterhånden gav den knap 8 m brede butik en dybde af over 20 m, med bagved liggende kontorer, engros-ekspedition, lagre m. m.

Der fulgte nu, trods vedvarende lave priser, en opgangsperiode. Allerede i 1891 var omsætningen så stor, som den nogensinde havde været, ved århundredskiftet nåede den ca. 150,000 kr., og i årene forud for den første verdenskrig var detailomsætningen nået op på ca. en kvart million. Samtidig var der fra en ringe begyndelse i halvfemsernes slutning oparbejdet en engros-forretning, som omkring 1914 havde nået et lignende omfang som detailomsætningen.

Men lad os nu tage lykkens galocher og springe et halvt århundrede tilbage i tiden. Vi går ind ad porten en sommertid om morgenen ved 6-tiden i et af det gamle århundredes sidste år. Til venstre i porten er trappegangen, hvorfra trappen fører op til lejligheden på første sal, og en bagdør fører ind til butikken. Men først er der gæstestuen, et levn fra tidligere tiders former for købmandshandel. Den synger nu på sidste vers. Inden længe må den ved en butiksudvidelse forlægges til kælderen for et stykke ind i det nye århundrede helt at forsvinde, da afsætningsformerne på fiskemarkedet ændres. For selv om gæstestuen også har søgning af en del karle fra landet, som kommer med køretøjer i gården, er dens stampublikum dog Langø-fiskerne, som netop nu er kommet ind i havnen med fisk. De slår sig ned på de fem-seks siddepladser omkring bordet og spiser deres frokost. Der står en otting øl i hjørnet og på bordet en flaske kirsebærvin, en flaske »gammelvin« og en flaske brændevin, som købmanden giver til.

En anden dør fra trappegangen fører ind til »venteværelset«, som tillige har indgang fra butikken, en opholdsstue med tilhørende bekvemmeligheder for kunder, som kommer fra landet og »stalter op hos Huus«. Der er tomt endnu, men senere på dagen bliver der levende. Det er det faste punkt, hvor mand og kone mødes, efter at

hver af dem har været sine ærinder ude i byen, eller manden har siddet inde på kontoret og talt med købmanden, medens konen har været ovenpå til eftermiddagskaffe eller fem-te.

Ude i gården og i pakhuset er livet begyndt at røre sig. Karlene er allerede i funktion. Der er tre af dem: Gårdskarlen, som tager sig af køretøjerne og hestene; han bor ude i byen, medens de to andre bebor et fælles karlekammer i sidebygningen; den ene arbejder i pakhuset, brænder kaffe, piller rosiner o.s.v., den anden kører øl. Det er ølforhandlingen (som man har overtaget i slutningen af firserne), der har givet anledning til hestehold. I ældre dage havde man nok egen vogn til søndagskørsel, men man kørte med lånte heste. En af karlene har kl. halvseks været oppe på anden sal for at vække »de unge mennesker«, der ikke altid har så let ved at blive vågne og komme ned i butikken, som åbnes kl. 6 om sommeren (om vinteren kl. 7). Der er seks å syv mand, deraf to lærlinge. I løbet af den følgende halve snes år vokser tallet til ti (seks kommis'er og fire lærlinge; foruden en prokurist og et par år senere en mandlig sekretær, som dog ikke hører til husstanden). De seks-syv »unge mennesker« bebor to sovekamre, hvoraf endda kun det ene er et regulært værelse, det andet ikke stort mere end en gennemgang, hvor to af sengene er anbragt, og der står tre vaskefade til fælles afbenyttelse. Belysningen er et åbent gasblus. Senere, da butikstidernes indskrænkning har skabt behov derfor, skaffes der plads til en opholdsstue i tilslutning til sovekamrene, og i det nye århundredes andet tiår bortfalder hele ordningen med de unge mennesker på kost og logi hos købmanden. Foreløbig gør trangen til en særlig opholdsstue sig ikke stærkt gældende. »De unge mennesker« lever deres liv i butikken. Der indtages morgenteen, ligesom også frokosten kl. 9 og aftensmaden kl. 6. Man spiser lidt tilbage i butikken med tallerkenen stående inde under disken. (Først 1911 indrettes der en frokoststue). Kun middagsmaden indtages i spisestuen på første sal, i to hold ved 12—1 tiden. — Købmanden drikker sin te ovenpå og er

sædvanlig i butikken lidt efter de andre, men hvis et af de unge mennesker har svært ved at komme op, risikerer han at blive hilst i døren med købmandens ironiske »godmorgen!« Også »damerne«, som har deres hjem ude i byen, er kommet. Der er tre (nogle år senere fem) ved kassen og bogholderiet. — Så lægges dagens arbejde til rette. Og er der et eller andet, som ikke er i ulastelig orden, undgår det ikke købmandens blik. »Sig mig«, siger han, idet han går gennem lageret, »det spindelvæv, det har da vist hængt dér længe«.

Lidt senere sidder købmanden på sin cykle undervejs til haven. For efter det sidst gennemførte byggeri har man ikke mere nogen have ved huset, men må nøjes med en lille jordlod lige udenfor byen. Han pusler lidt derude og kommer hjem med blomster til frokosten kl. 9. Undervejs har han måske et svinkeærinde i en eller anden sag. For hvervene er begyndt at hobe sig op på hans skuldre. Han er formand for handelsforeningen, fattigforstander, overligningskommissær og bestyrelsesmedlem i en række filantropiske og kirkelige foreninger og institutioner. Måske hans kæreste hverv er kirkeværgens, ikke blot fordi hans fader og farfar har beklædt det før ham, skønt det for ham som traditionens mand sikkert betyder en hel del, men mest fordi alle arbejder vedrørende kirkens restaurering og udsmykning har hans levende interesse.

Lidt efter 9 er han igen på sit kontor, og bortset fra et par korte spisepauser bliver han i forretningen til lukketid. — En fisker kommer ind på kontoret og betaler en gæld på 1600 kr. En slægtning, som tilfældigt er til stede, spørger undrende: »Sig mig, giver du virkelig så stor kredit til fiskere?« (Man må erindre pengenes værdi før første verdenskrig, og før fiskere blev matadorer). »Det er ikke noget usædvanligt«, svarer Johannes Huus. »Det kan godt undertiden vare et par år, men jeg mindes ikke at have haft noget tab på kredit til fiskere. De tab, jeg lejlighedsvis har haft på kreditgivning, skyldes mere velhavende kunder.« — Lidt efter er der en pause i ekspeditionen, og de unge mennesker ude i butikken bliver lidt

livlige. Købmanden tager sine papirer og flytter sig fra sit kontor ud til en lille arbejdsplads, han har i butikken, og der bliver straks stille. Han siger ikke noget; det er sjældent, han behøver det. Dog husker en af lærlingene, at der et par dage tidligere var kommet et barn ind i butikken og havde bedt om »for to øre bolsjer«, og da købmanden tilfældigt opfattede svaret »det har vi ikke«, var der virkelig vrede i den stemme, hvormed han lod det unge menneske vide, at »hvis du er for stor til at sælge for to øre, kommer du aldrig til at sælge for mere«. (Det drejer sig overhovedet, når gamle medarbejdere erindrer sig en af de gange, de »har set Huus vred«, som oftest om et tilfælde, hvor små kunder er blevet behandlet med nonchalance. Det er utvivlsomt et rigtigt forretningsprincip, for den gamle medarbejder har sikkert ret, som har udtalt, at når forretningen oparbejdedes til en af landets betydeligste i sin art, skyldtes det jo nok lederens arbejdssomhed, hans fremskuende dispositioner og overblik over alt indtil de mindste enkeltheder, egenskaber, som de, der har arbejdet i Nakskov-forretningen, altid omtaler med beundring, ligesom også den principfasthed, hvormed han aldrig tog en gevinst eller veg tilbage for et tab, når det ville betyde en fravigelse af de grundsætninger, hvorefter forretningen lededes, men »det, som gjorde ham til den store købmand, var hans evne til at være fuldkommen ens overfor alle. Han bukkede ikke en tomme dybere for greven fra Hardenberg end for fiskeren fra Langø«. Selv omtaler han det samme træk hos faderen. Men det er dog ikke hos ham noget tillært eller et blot princip, end sige da et blot og bart forretningsprincip. Det er eet med hans personlighed). — Ikke sjældent kommer købmanden selv ud i forretningen for at tage del i ekspeditionen. Han kender alle kunderne, véd besked om deres forhold og kan tale med dem alle. — Sådan går dagen indtil lukketid kl. 8, om lørdagen til 10—11 tiden, så længe der er kunder i butikken.

Ved lukketid er den fjorten timers arbejdsdag til ende, men havde det været en vinterdag, er det ikke sikkert, at

lærlingene ville have haft fri; de tre eller fire dage om ugen skal de på handelsskole fra 8 til 10. Så må de skynde sig hjem, for kl. godt 10 lukkes porten, og hvis en lærling har grund til at være længere ude, må han bede om at låne en portnøgle. I de fire læreår har lærlingen fri station, men ingen løn. Købmanden tiltaler ham med »du«, og når han efter endt læretid forlader pladsen, er der et punkt i hans anbefaling, som hedder »hans adfærd udenfor forretningen«. Købmanden ser helst, at de unge mennesker efter læretiden kommer på Brocks Handelsskole, og skaffer dem gerne fripladser dertil. Desuden får den unge mand at vide, at han har sparet nogle hundrede kroner sammen, som han ikke aner noget om, — det er et system, købmanden har, med regelmæssigt at lægge en vis del af forretningens overskud til side for sit personale. — Og når en medarbejder nedsætter sig som selvstændig købmand, får han gerne lån til starten fra sin gamle chef.

For kommis'erne og for købmanden — hvis han da ikke har noget møde om aftenen — er der nu et par rolige timer før sengetid. Også det huslige arbejde er til ende. De to piger — kokkepigen og stuepigen — kan i regelen trække sig tilbage ved 7-tiden. (Men der er ikke noget, der hedder faste friaftener eller søndagsfrihed. Pigerne må spørge, når de ønsker at gå ud om aftenen, og er i regelen på søndagsbesøg hos deres familie på landet en gang om måneden). — Måske kommer der et par nære venner til en aftenpassiar, et spil kort eller lidt musik i hjemmet, og måske er der liggende gæster — ikke sjældent er begge gæsteværelser belagt. Men med al travlhed og gæstfrihed finder Johannes Huus dog altid stunder til i sin privatkorrespondance at holde slægt og venner, ikke mindst sine brødre — for familiefølelsen mellem de fire brødre er meget stærk — à jour med alt, hvad der optager ham i det private og offentlige liv — disse lange breve, skrevne med hans smukke og sirlige hånd, med små indstrøede almindelige betragtninger, som undertiden får den ældre, teologiske broder til smilende at udbryde: »Ja,

jeg har jo altid sagt, at det var egentlig Johannes, der skulle have været teolog!»

Søndagen begynder som arbejdsdag, ganske som ugens øvrige dage. Butikken er åben indtil 9 formiddag. Endnu i halvfemsernes begyndelse var der også åbent fra 4 til 5 om eftermiddagen, og det følte som en stor begivenhed, da denne eftermiddagsåbning bortfaldt. Men kl. 9 samles hele familien — for i det barnløse hjem træder »de unge mennesker« til en vis grad i børnenes sted — til søndagsfrokosten i spisestuen. Også søndagens program ligger ret stramt. Både Johannes og Mathea Huus er regelmæssige kirkegængere, og det ses gerne, at andre, som bor i købmandsgården, følger eksemplet. »De unge mennesker« har i så henseende deres frihed. Men en slægtning, som, skønt præstesøn, ikke er kirkegænger, har under et længere besøg i hjemmet sin hyre med hver søndag at klare frisag. Så kan der blive tale om en eftermiddagstur i byen eller til den nærliggende lystskov »Svingelen«, en promenade, som Huus's to førstekommiss'er sammen med et par andre fra byens større firmaer finder fornøjelse i at foretage iført diplomatfrakke og høj hat. Men er vejret godt, kan det også hælde, at hele »familien« samlet tager ud på en køretur til Taars, hvor Mathea Huus's broder, Johannes Hansen, efter faderens død har overtaget styret på Færggården.

Søndag aften er viet den snævrere familieselskabelighed. Der er 4—5 familier, som regelmæssigt går på omgang hos hinanden. Man samles skiftevis i købmandshjemmet på torvet, i moderens og søsterens hjem, hos mosteren Regine Mackeprang, enke efter en Nakskov-købmand, og hos morbroderen »onkel Leonhard«, pastor emeritus Peter Leonhard Trojel. Den muntre gubbe, som opnåede en alder af næsten 95 år, havde taget sin afsked i sit 70. år, men var stadig rask og rørig, fejlede vistnok aldrig noget alvorligt, før han i sit 92. år fik kræft på læben, på det sted, hvor den lange pibe i trekvart århundrede havde haft sit leje. Så rejste han til København og blev opereret. Ved den lejlighed så jeg ham for sidste gang (skønt han

nok foretog endnu en københavnsrejse et par år senere), og jeg husker, hvor fornøjet han sad og talte om bøger, han havde læst i sin ungdom. Den gamle mand forbandt med sin barnlige fromhed megen *savoir-vivre*. Han kunne være overstadigt lystig i leg med børn. Op i sin høje alderdom var han en vågen mand ved l'hombrebordet og forstod også at værdsætte et godt glas vin. »De penge, du lægger hos vinhandleren,« kunne han sige, »dem sparer du hos apotekeren«. Til bekræftelse af denne leveregel kunne han, foruden til Paulus' 1. brev til Timotheus 5. 23, have henvist til sit eget eksempel, hvorhos dog må bemærkes, at de penge, han personlig har lagt hos vinhandleren, vistnok altid har været et meget beskedent beløb. Det femte led i kredsen var det Ussingske hjem; Ussing var en af byens forretningsdrivende, hvis kone som jomfru Møller i treserne havde været husjomfru i købmandsgården, hvor også hendes bryllup havde stået — ikke det eneste eksempel på, at andre end familiens medlemmer har holdt bryllup dér: i dette århundredes begyndelse fejredes en stuepigens bryllup (idet forældrene var døde) med stor fest i købmandshjemmet.

Hypeligt sås også »Tante Camilla«, enke efter farbroderen Johannes, som tidligt på grund af sygdom havde måttet opgive sin lægepraksis (han var invalid fra Treårskrigen, hvori han havde deltaget som frivillig). Den åndslivlige dame, født v. Haffner, havde under største delen af sit ægteskab været en opofrende plejerske for sin betydeligt ældre mand. Da hun, endnu kun midt i fyrrerne, var blevet enke, og begge sønner omtrent samtidig var fløjet af reden, fandt hun ikke tilstrækkeligt afløb for sin energi i den lotterikollektion, der var blevet hende overdraget, men virkede i et par forårsmåneder som rejsefører i Italien og begik en meget følelsesfuld roman.

Foruden denne snævert familiære kreds omgikkes man naturligvis en del af byens og omegnens familier. Der blev givet et par årlige middage, men nogen egentlig stor selskabelighed var der ikke. Snarere var det et gæstfrit hus, hvor mange mennesker kom og gik.

Men fester forstod man at holde. Juleaften fejredes på traditionel vis med deltagelse af alle, som boede i købmandsgården, kommis'er og lærlinge — for så vidt de ikke havde mulighed for at rejse hjem, og det havde kun de færreste — karle og piger, foruden den samme familie-kreds, som samledes på søndagsaftenerne. Feststemningen forhøjedes ved tanken om den travle tid, der var gået forud. Hele december arbejdedes i butikken mindst til midnat, i den sidste uge før jul til 3—4 om morgenen, så det kunne nu og da ske, at et af de unge mennesker faldt i søvn ved juletræet. Nytårsaften fejredes i lidt mindre stil med koldt bord med varm ret. Og som afslutning på den travle tid var der et smørrebrødsgilde, hvori også damerne fra forretningen deltog. Der var endvidere den årlige skovtur, et vogntog med 30—40 mennesker, foruden familie og personale en del venner udefra. Man medbragte middagsmaden — skinke, grøntsager og rødgrød — og spiste i det grønne; og turene kunne gå så langt som til Maribo og Bandholm. Enkelte store fester — ikke blot forretningsjubilæet i 1902, men også sølvbryllup i 1909 — fejredes udenfor hjemmet med deltagelse af halvandet hundrede gæster, gamle medarbejdere og slægt og venner fra nær og fjern. Blandt dem, der kom udefra til sådanne fester og på hyppige feriebesøg, var der, foruden medlemmer af familien Huus, fætrene af slægten Trojel og Mathæa Huus's slægtninge, enkelte gamle venner, hvis tilknytning til købmandsgården gik helt tilbage til H. Chr. Huus' tid. Der var »F. F.«, grosserer F. F. Andersen, som havde været lærling og kommis i forretningen i halvfjerdserne, jævnaldrende og kammerat med de ældste af sønnerne og dus med dem alle; han bevarede tilknytningen til hjemmet med samme trofasthed som den, hvormed han endnu efter et halvt århundredes grossereraktivitet i hovedstaden havde bevaret sit syngende lollikmål. Og der var Sophus Holmblad, søn af en af H. Chr. Huus's nærmeste venner. Som eneste barn og enkemandsbarn var han som dreng kommet meget i købmandsgården, hvor der i de to yngste sønners sovekammer altid stod en tredje

seng opredt til ham. Han betragtedes halvvejs som en femte broder, og båndene løsnedes ikke, efter at han som driftsbestyrer for Horsens Privatbaner havde fået sin bopæl i Jylland; til den yngste af brødrene, Christian, var han livet igennem knyttet i nært venskab. — Af næsten lige så gammel dato var venskabet med flere medlemmer af familien Holck. Provst Søren Holck, Brønshøj, hvis navn er bevaret i betegnelsen for pladsen ved Brønshøj kirke, havde som studenterkammerat af J. Th. Huus i halvfjerdsene været en velset feriegæst i hjemmet, og venskabet befæstedes, da han i nogle år var kapellan i Nakskov. Senere kom en yngre broder, Johan, til byen som sognepræst, og da en tredje broder, den kendte statistiker og kunst- og kulturhistorisk skribent Axel Holck, blev amtsforvalter i Maribo, droges også han ind i vennekredsens periferi. — Af noget yngre dato er bekendtskabet med missionshistorikeren provst Ferd. Munck, Ordrup, som var kapellan i Nakskov omkring århundredskiftet og siden da meget nært knyttet til Johannes og Mathea Huus, ja, gennem en lang årrække vistnok den, der stod dem nærmest.

Søren Holck var en mand af en sjælden, munter hjertelighed, en personlighed, som spredte varme og fest omkring sig. Han var tillige en vittig lejlighedspoet, af hvis »Kvad om Huuslig lyksalighed gennem 25 år« følgende vers skal anføres:

»Da Johannes Huus hun fik at skue,
 stod Matheas hjerte straks i lue.
 Thi hun følte, han var af de fromme,
 som hun kunne tage i sin —
 tra-la-la-la-la-la-la-la-la —
 i sin unge sjæl med kærlighed«.

I dette, som i andre af sangens vers, hentydes der spøgefuldt til ægtefællernes højst ulige temperament. Forskellen var i virkeligheden så stor, at den ikke kunne undgå nogens opmærksomhed. — Mathea Huus var en overordentlig dygtig husmoder, vel begavet, impulsiv,

med stærke idiosynkrasier, som *måtte* have luft. Det kunne virke højst pudsigt, når f. eks. ved en svogers begravelse præstens ord: »Han var en ydmyg mand,« fik hende til at »tænke« — højt nok til, at de omkringsiddende kunne høre det: »Sludder! Valdemar var ikke ydmyg.« Hendes replikker, som oftest skarpe og ikke sjældent vittige, faldt ganske uden hensyn til, om den pågældende var til stede eller, som i det anførte tilfælde, lovligt forhindret i at tage til genmæle. Og de, der kom bedst ud af det med hende, var måske nok de, der var i stand til at give kvikke og vittige gensvar; det kunne hun nemlig goutere. Hendes stærke kirkelige interesse forbandt sig på en ejendommelig måde med hendes ret betydelige imitationstalent til et ikke ringe mesterskab i at karikere præster. En anden side af samme ubændige temperament var den selvopofrelse, hvormed hun kunne gøre dem, hun holdt af, store og helst usete tjenester, ligesom hun kunne gå i brechen for dem med en ildfuldhed, som undertiden kunne være en bedre sag værdig. Skaffede hendes skarpe tunge hende end mange fjender, lever der blandt dem, der for et halvt århundrede siden har stået i hendes tjeneste, endnu nogle, som mindes hende med taknemmelighed. Og flere af dem, der som »unge mennesker« har haft deres hjem i købmandsgården, har sagt mig, at de lettere kom til hende med deres personlige anliggender end til deres med al hans hjertelighed dog mere forbeholdne chef.

Det lå i Johannes Huus's natur med dens dobbelte arv at se en sag fra flere sider, uden at det hindrede ham i at indtage et undertiden endogså meget bestemt standpunkt. Han var i det hele utilbøjelig til at uddybe modsætninger eller blotte næstens skrøbeligheder. Denne hensynsfuldhed kunne undertiden indgå en forbindelse med hans tidsalders særlige respektabilitetsbegreb, som når han i den stamtavle, der vedføjedes forretningens jubilæumsskrift, undlader at anføre datoen for sine bedsteforældres vielse, men i teksten omtaler et (åbenbart antedateret) »vielsesbrev, dateret 16de februar 1813«, ligesom han i de iøvrigt ret udførlige biografiske oplysninger om slægtens medlem-

mer lader uomtalt, at hans farbror Georg var blandt de købmænd, der gik fallit som følge af den hamburgske bankkrise i 1857. — Han deltog ikke aktivt i politik, heller ikke i kommunal politik (skønt han beklædte flere kommunale hverv). Faderen havde været byrådsmedlem, og sønnen erindrede, hvordan en og anden var kommet til ham med en liste til byrådsvalg og havde spurgt om hans mening; når så listen var vedtaget, blev den indrykket i avisen, undertegnet af flere borgere, og sat igennem med en snes stemmer for og ingen imod. Da i provisorieårene vanden delte sig, blev den ældste og den yngste af sønnerne venstremænd, de to mellemste højremænd, uden at dette gav anledning til brydninger i familien, selv om den ældste hævdede sit standpunkt med en skarphed, som i andre forhold — til kolleger og til familier, han omgikkes — kunne føre til heftige sammenstød og undertiden til brud. Johannes Huus gennemlevede tidens politiske brydninger med vågen interesse, men uden at lade sig rive ud af ligevægt. Da i provisorieårene en søn af en af byens andre købmandsfamilier under et besøg i hjemmet lod falde udtalelser, som var prægede af, at han i København havde været læser af »Politiken«, lod faderen ham vide, at sådanne ord ville han ikke høre i sit hus. Han gik da hen og klagede sin nød for Johannes Huus, som slog en kort latter op — denne høje, lyse latter, som så let gik op i diskanten, og hvori det lollandske tonefald gjorde sig ulige stærkere gældende end i hans tale, måske det enkelttræk af hans personlighed, som de, der har kendt ham, længst vil bevare i erindringen. »Du kender jo familien,« var hele svaret; og den unge mand gik lettet bort. I det nye århundredes første år, da jeg som dreng begyndte at interessere mig for, hvem der »var højre«, og hvem der »var venstre«, og sagde til min faster, at onkel Johannes da vist var højremand, overraskedes jeg ved at få til svar, at han dog nok havde haft »nogen hældning til socialisterne«. Svaret var vistnok en misforståelse foranlediget ved, at Johannes Huus overfor skarp fordømmelse i sin omgangskreds har gjort sig til advokat for modpartens anskuelser.

Han var i udpræget grad traditionens mand, og teoretiske spekulationer lå ham fjernt. Der var dog det rigtige deri, at han havde en dyb følelse for menneskers ligeværd uanset deres plads i det borgerlige samfund, og at sociale spørgsmål sikkert lå ham langt stærkere på sinde end forfatningspolitiske stridigheder. Men de sager, han følte sig kaldet til personlig at tage sig af, var sådanne enkeltspørgsmål, som lod sig løse ved privat filantropi, ved et samarbejde mellem den offentlige hjælp og filantropiske institutioner som det, han i sin tid som fattigforstander fik tilvejebragt i Nakskov, eller af handelsfaglige organisationer, hvori han havde sæde, sådanne sager som søndagsslukningens gennemførelse ad frivillighedens vej før lukkeloven, eller handelsskolesagen, som han gjorde en indsats for, ikke blot lokalt, men for at få den bragt ind i et ensartet spor over hele landet.

I Søren Holcks førnævnte sang hedder det:

»Mange hverv foruden sine sager
han med kløgt og omhu varetager.
Særlig glad og stolt han er ved tanken
om den store plads, han fik i —
tra-la-la-la-la-la-la-la —
fik i hjerterne hos mange folk.«

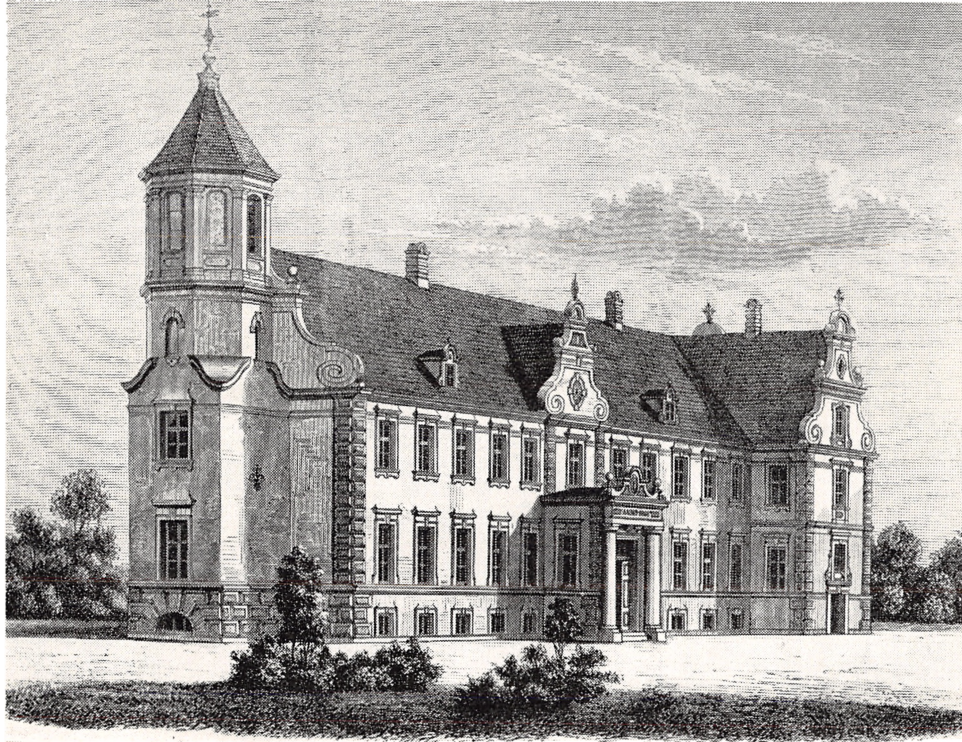
Det var posten som meddirektør i Lollands Spare- og Laanebank — et af de hverv, hvor han trådte i faderens fodspor — som til sidst tvang ham til at vælge mellem købmandshandelen og banken. Medvirkende til hans beslutning var, foruden svigtende helbred, det forhold, at der ikke var børn i ægteskabet, og at der heller ikke i andre grene af slægten fandtes nogen til at overtage den gamle forretning. Jeg husker endnu, hvordan »Tante Trine«, den længstlevende af H. Chr. Huus's søskende, med henblik på broderens eneste sønnesøn, om hvem man allerede fra tolvårsalderen vidste, at han ikke havde interesse (og sikkert heller ikke anlæg) for handel, erklærede, at det var kedeligt, at »Kissemand« ikke ville være købmand, så han kunne have fået forretningen. En tid fik Johannes Huus en

bankuddannet slægtning af den ældste linie af Jens Huus's efterkommere, hvor efter to gejstlige slægtled endnu enkelte medlemmer har bevaret den merkantile tradition, til at forsøge, om han ikke kunne omstille sig til købmand, men uden held. Så antog han i 1909 en prokurist med tanke på overdragelse og flyttede fra lejligheden på torvet til »Strandgården«, det nye hjem, han havde ladet en slægtning, arkitekt Ove Huus, opføre i Havnegade, få skridt fra banken og med en lille dør fra haven — for nu fik man atter have ved huset — ad hvilken han let kunne slippe op gennem gården til sit forretningskontor, hvor han endnu havde en del af sin daglige dont, indtil han i 1916 afstod forretningen.

Det var dog ikke idel glæde, Johannes Huus fik af »pladsen i banken«. Som direktør var han — med velberåd hu, men ikke med let hjerte — medansvarlig for Spare- og Laanbankens overdragelse til Landmandsbanken i 1912, hvorom der i sin tid stod megen gny. Landmandsbankens sammenbrud i 1922 påførte ham personlig et meget betydeligt tab, da han ikke ville låne øre til velmente råd om i tide at tage sine penge ud af banken (»det ville jo være at tage dem fra andre, som dårligere kan bære tabet«). Som bankdirektør og i de talrige andre hverv, han vedblivende varetog indtil kort før sin død, øvede han uden tvivl i kraft af sin personlighed en betydelig indflydelse både i den by, hvor han levede hele sit liv, bortset fra tre-fire læreår, og i de landsinstitutioner og sammenslutninger, hvori han havde sæde. Dog er han vistnok her hyppigere blevet stillet overfor sin begrænsning end i sin gerning som købmand.

Med flytningen til det nye, smukke hjem i »Strandgaarden« ændrede hjemlivet for så vidt karakter, som den nære samhørighed mellem hjem og forretning løsnedes og lidt efter lidt ophørte. »De unge mennesker« forsvandt af billedet. Og efterhånden som de gamle medlemmer af slægten Trojel døde ud, blev for brødrene København et nok så hyppigt samlingssted som Nakskov.

For den, der skriver dette, betyder Nakskov først og fremmest minder fra barndomsårenes ferier: bedstemoders lejlighed i Vejlegade, overfor den Freuchen'ske købmandsgaard, med havnetorget udenfor vinduerne, hvor en mand gik foran og ringede med en klokke. Den høje, bageste del af butikken med alle de søde sager. Pakhusets romantik og duft af urtekram. Onkel Leonhards have med morbærtræet. En tordennat i købmandsgården, fugleskydning i Svingelen og køreture til Taars, hvor vandet var lysende blågrønt med mærkelige sandormeekskremler på bunden, ikke mudret og fuldt af tang som i Roskilde fjord — alt sådant, som præger sig i en drengs sind, men ikke dagliglivet, som det formede sig for dem, der havde deres hjem og virke i købmandsgården. Og hvis det på de foranstående sider er lykkedes at tegne et billede med ikke altfor udviskede træk, er det fordi så mange af dem, der for et halvt århundrede siden har haft deres gerning i forretningen eller i hjemmet — skønt de fleste fra den tid er døde — endnu erindrer og gerne mindes gården på torvet og de mennesker, som færdedes dér. Måske er der heri tilstrækkelig borgen for berettigelsen af et forsøg på at fæste til papiret et lille udsnit af livet i en svunden kulturperiode — før den revolution for alvor satte ind, som indledes med den første verdenskrig, og hvis resultat endnu henstår i det uvisse.



Hovedgården Søholt, set fra gårdspladsen. Tegnet af Chr. V. Nielsen.

LOLLAND-FALSTER I ILLUSTRERET TIDENDE 1869-70

Illustreret Tidende var Danmarks første, store, illustrerede ugeblad. Det var ikke mindst bladets træsnit, som gav det liv, og billederne kan stadig ses med stor interesse. Illustreret Tidende, som begyndte at udkomme i 1859, beskæftigede sig med begivenheder ude og hjemme, og både store og små. Bladet bragte nu og da artikler og billeder fra forskellige landsdele, og årgangen 1869-70 indeholdt flere ting om Lolland-Falster. Disse gengives her, og i retskrivningen er bibeholdt nogle af de mere karakteristiske stavemåder for 100 år siden.

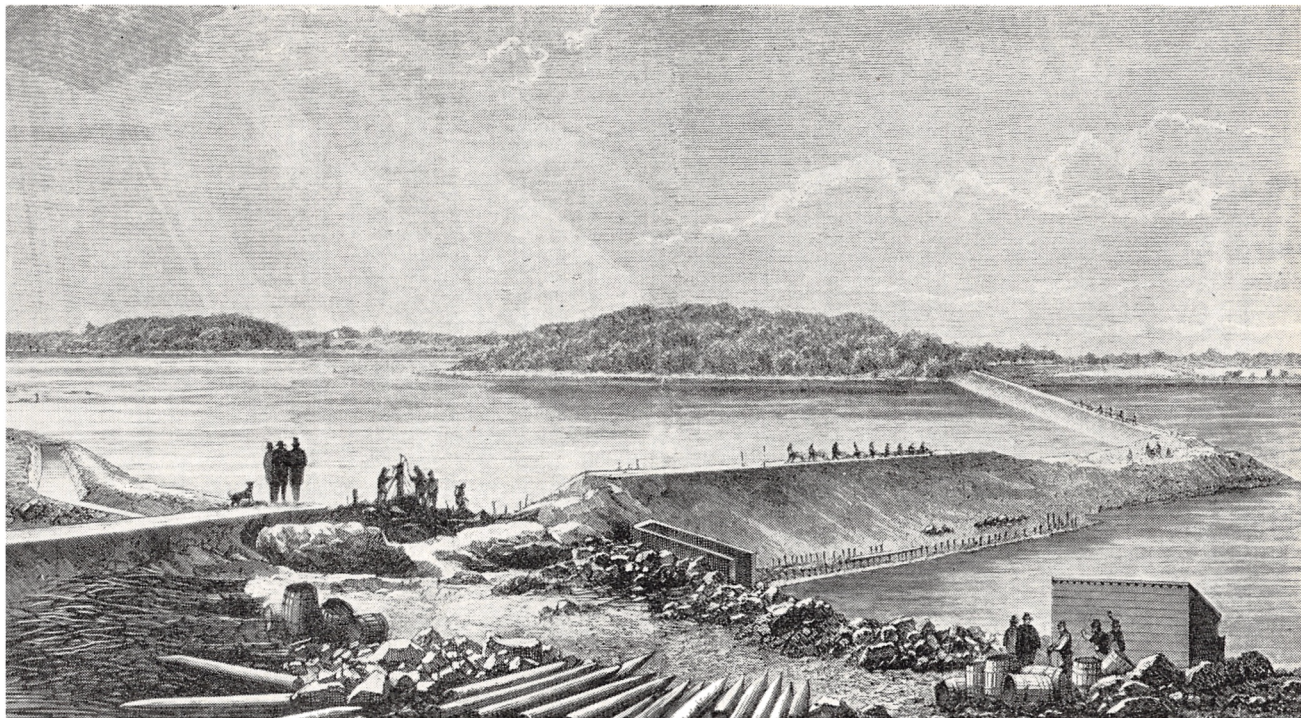
7. november 1869:

Bandholm-Maribo jernbanen

I tirsdags den 2den ds. om formiddagen klokken 11, åbnedes af den kongelige commissarius den mellem Maribo og Bandholm anlagte jernbane. Overensstemmende med en af regeringen i henhold til loven af 20de november f. a. meddelt tilladelse er denne bane anlagt, uden tilsagn om noget slags statsgaranti, af et interessentselskab, bestående af de herrer lensgreve Knuth-Knuthenborg, etatsråd Tietgen, løjtnant C. F. Garde og overingeniør Rowan, og er bygget af sidstnævnte for interessentselskabets regning for en sum af omtrent 200,000 rigsdaler, hvilket, når hensyn tages til det hele driftsmateriel med videre, som måtte anskaffes til denne kun een mil lange bane, er ligeså billigt som for en af de i den senere tid fra flere sider så højt priste smalsporede baner.

Banen er en såkaldet »let bane«, at medens »kroppen« eller alt ved anlægget, som ikke senere kan forandres, altså sporvidde, curver, stigninger osv., er ganske som på andre baner, er derimod »påklædningen«, underlag, skinner, vogne osv., kort sagt, hvad der dog efterhånden må fornyes, og således kan forstærkes i forhold til den mulig tiltagende færdsel, af lettere konstruktion. Vognene ere byggede efter amerikansk mønster, nemlig med indgange fra enderne, ligesom på sporvognene, hvilket system allerede i nogen tid har været i brug både i Schweiz og Würtemberg, og om kort tid vil blive indført på flere af de preussiske statsbaner. Ved denne bygningsmåde bliver man det nuværende »cellesystem« kvit, idet der er gennemgang og forbindelse lige fra locomotivet gennem hele vognrækken. Togførerne kunne sælge billetterne i vognene og conducteurerne indsamle dem der. En anden særlighed ved denne bane er, at reise godset betales stykkevis, og ikke efter vægt. Garantibeviset anbragt på bagsiden af billetten.

På grund af banens rent private karakter og dens væsentlig kun locale betydning fandt dens åbning sted uden nogen egentlig festlighed, idet der kun efter indvielsen på Knuthenborg blev indtaget en frokost af deltagerne i åbningstoget, der foruden commissarius og secretairen samt concessionsindehaverne bestod af stiftamtmanden og medlemmerne af den på Lolland nedsatte comitee, der skulle virke for anlæget af et fuldstændigt lolland-falstersk banesystem, i hvilket banenet imidlertid den heromhandlede strækning synes, idetmindste foreløbigt at skulle blive stående som eneste led. Som bekjendt har det sjællandske jernbaneselskabs plenarbestyrelse troet at burde forkaste det til samme af comiteen rettede forslag om overtagelse af Falsterbanen mod et tilskud af 150,000 rigsdaler til forstærkningsfonden og muligheden af en anden ordning, hvorved jernbane-anlægget kunne realiseres, synes herved — ganske vist også til det sjællandske selskabs skade — for det første at være afskåret. Den nys åbnede lille bane har imidlertid sin selvstændige betydning, ved dens hjælp



Inddæmningen på Knuthenborg. Efter en tegning af F. Richard.

er Møribo gjort til, så at sige, en søkjøbstad, og man kan sikkert tilsige banen en livlig færdsel, samt de mænd, som have sat sagen igjennem, et smukt udbytte af deres virksomhed.

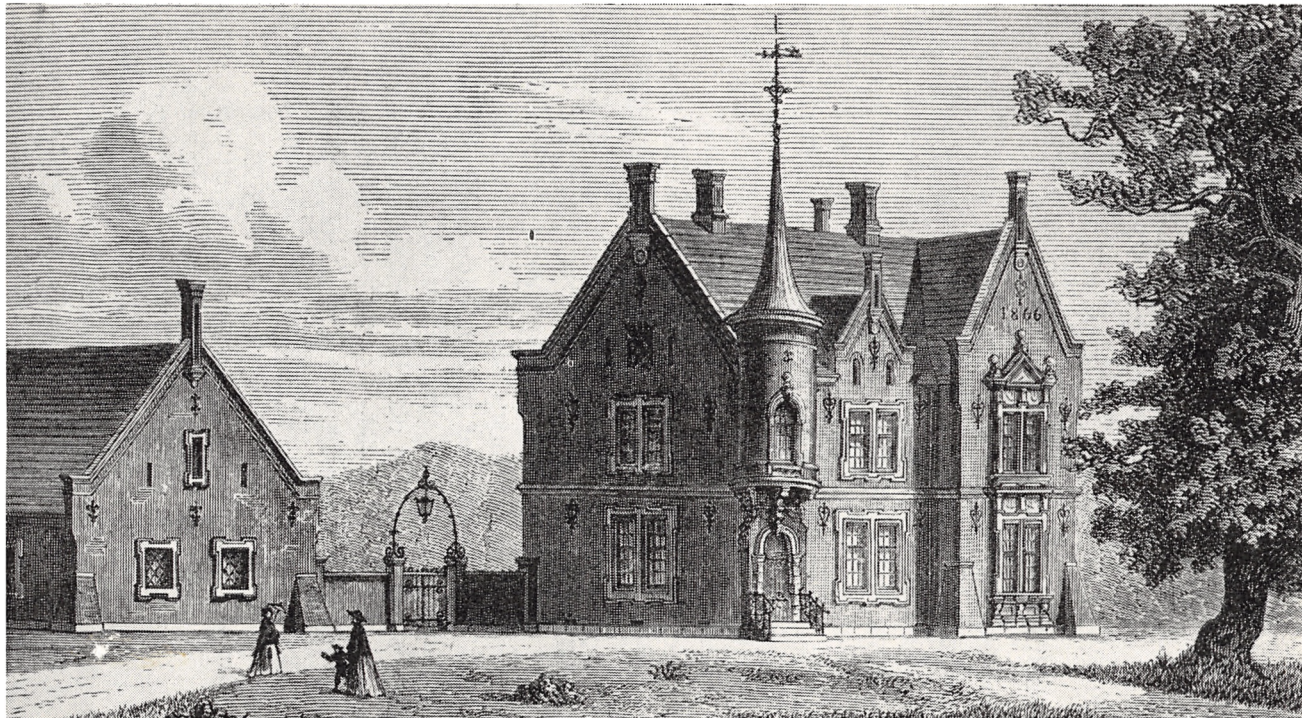
26. december 1869:

Inddæmningen på Knuthenborg

I 1865 lod lensgreve Knuth til Knuthenborg udføre en inddigning af stranden ved grevskabets hovedgård for at forhindre søen i at gåe op i de lavt liggende marker og enge. Dette arbejde udførtes under vandbygningsdirecteur Groves ledelse, der hertil indbragte omtrent 100 digearbejdere fra Sydslesvig, og det af disse udførte arbejde har i den forløbne tid viist sig hensigtsmæssigt, ligesom de indførte arbejdsmåder også passede efter vore forhold. Formændene for de nævnte arbejdere, brødrene Bruhn, forbleve senere på Lolland, og det skyldtes især disse, at nu flere af denne øes arbejdere er blevne indøvede, såvel til at skaffe meget arbejde færdigt i kort tid, som til at udføre de forskellige særegne arbejdsmåder, som græstørven, faskinerne og strået fordre ved digearbejder.

Grev Knuth har nu atter i år ladet udføre et lignende arbejde, under samme ledelse som i 1865, men fortrinsvis med indøvede arbejdere fra egnen. Arbeidets udførelse og søbundens samt kjærenes omdannelse til marskenge er overdraget i accord til de nævnte entreprenører Bruhn i Bandholm.

I vort billede have vi søgt at give en oversigt over dette arbejde, forinden dets fuldførelse. Omtrent 200 tdr. land, liggende ved Kellernæs i en havbugt tilvenstre i billedet ville derved blive indvundet for agerbruget, og en del mindre skove og spredt gods således forenede til en samlet eiendom, der ved beliggenheden ved søen, imellem forholdsviis for Lolland høie bakker, og omgivet af yppige egeskove, vil danne et af de smukkeste partier på øen. Ar-



Godstinspektørbolig på Knuthenborg. Efter tegning af arkitekt H. Sibbern.

beidet, der begyndte i mai d. a. er nu færdigt. Vandet udpompet ved dampkraft, og cultiveringen såvidt fremskredet, at det hele areal vil kunne være tilsået til næste mai.

30. januar 1870:

Hovedgården Søholt på Lolland

I nærheden af Maribo sø findes en kilde, kaldet Krykke kilde, som langt tilbage i tiden ansåes for hellig og af den grund var målet for mange valfarter. Landsbyen Krønge skal skyldes kilden sit navn, og i denne byes vestlige udkant findes spor af et borgsted, sandsynligvis af Krøngegård, som da vel er opkaldt efter kilden. Den tilhørte i ældre dage familien Vestermænd og var oprindelsen til Søholt, hvilket navn gården ventelig har fået, den gang den blev flyttet til dens nuværende sted ved Maribo sø.

Som eiere efter den Venstermanske æt nævnes først en Pappenheim, dernæst en — i 1722 ved døden afgået — stiftamtmand Lützwow. Han anlagde der en prægtig have, som overgik alle andre »i Danmark og Tydskland«. Den er for en stor del bevaret i sin oprindelige stil, med høje stive hækker. Hos den Lützovske æts spindeside blev gården indtil begyndelsen af indeværende hundrede år, da den gik over til en kammerherre Bertouch, som i 1804 ombyggede stuehuset, så at det fik to etager og blev en ret anseelig bygning. Han døde i 1831, hvorefter Søholt ved auction solgtes til klædehandler Kierkegård af Kjøbenhavn, hvis arvinger atter afhændede den på samme måde i 1852. Den nuværende eier, justitsråd Jørgensen har i de sidste tre år lade både hovedbygningen og staldene ombygge, den førstnævnte er udført efter tegninger af arkitekt Chr. V. Nielsen, i stil med det, ligeledes efter sammes tegninger opførte Kokkedal. Den tidligere hovedbygningens indre er for størstedelen bevaret, medens dens ydre har skiftet karakter, der er nemlig tilbygget en fremspringende endefløj, et tårn og et portalparti midt på hu-

set, med et derover liggende gavlparti, og på dets modsatte side et tilsvarende parti, samt en meget anseelig, muret veranda, med store buevinduer. Arbeidets praktiske del er ledet og udført af muremester Wienberg.

Maribo sø breder sig mod vest lige ud for gården, som på de andre sider er omgivet af skov. Udsigten fra dette punkt er deilig, især fra verandaen, hvor man har søen for sig, med dens øer og skovgroede næs, og seer helt over til Maribo.

20. marts 1870:

Nye bygninger på Knuthenborg

Grevskabet Knuthenborg er i den nuværende besidders tid blevet forskjønt meget ved byggeforetagender, af hvilke vi allerede tidligere have haft leilighed til at omtale et større, nemlig grevskabets enkesæde. Til dette er senere kommet adskillige andre, idet lensgreve Knuth, efter tegninger og under ledelse af arkitekt H. Sibbern, i og ved hovedbygningen omgivende lystskov har ladet opføre fire nye bygninger, hvilket vi her skulle beskrive i korthed.

Vi ville begynde udenfor den omtrent en mil lange kampestensmur, som omkranser lystskoven eller parken, med Knuthenborgs Egehus. Det er bygget tæt ved murens søndre port, og bestemt til gjestehus for de fremmede, der ønske at bese parken, i hvilket iøjemed det, foruden værelser til reisende er forsynet med stald og vognhus. Bygningen er opført af egetræs-naturstolper og tvertræer. Udmuringen mellem disse er beklædt med ru cementpuds og taget dækket med siv, den gjør et eiendommeligt indtryk med sine halv fremstående, halv formurede, mørk ferniserede træpartier, som fremhæves ved lyse cementflader. Verten, som have fået bolig i dette gjestehus, er tillige opsynsmand.

Ved den søndre adgang til parken er dernæst opført en indkjørselsport, med rummelig indkjørsel midtpå, og med

bolig til portneren ved siderne. Den er bygget af røde, pressede mursten, med sandstensprydelse, over portåbningen er det grevelige våben anbragt, udhugget i sidstnævnte materiale. Loftet over åbningen er af ferniserede egebjælker med egebeklædning imellem. Taget er tækket med tungeformede skiferplader, og spiret med kobber. Til brug for fodgængere er der ved den ene side anbragt en låge. Denne bygning ligger meget smukt, omgivet af store, gamle ege, blandet med ung fyrskov.

Inde i parken, ved veien til hovedbygningen, ligger den nye godsinspecteurbygning, ligeledes opført af røde, pressede mursten, med sandstensprydelse. Taget er tækket med skifer og spiret med kobber. Den indeholder godsinspecteurs beboelsesleilighed og contoirlokaler, med et brandfrit, hvælvet archivrum. Endelig videre fremme, midt i parken ved den allerede nævnte vej, kommer vi i den unge bøgeskov til den nye skovridderbolig, opført af samme slags mursten som de ovenfor omtalte, med karnap, dørportal og øvrige prydelser af sandsten. Bagpartiet dannes af stald, vognskjul og anden udhusleilighed, sammenbygget til et hele med stuehuset.

Det er såre heldigt, når smag og sans for det skønne således går hånd i hånd med lyst og evne til at lade det træde frem i virkeligheden. Slikt virker forædlende på omgivelserne, samtidig med at den duelige håndværker finder lønnende sysselsættelse derved.

STENSÆTNINGEN I ØSTERGADE

- *et glimt fra det gamle Nakskov*

Af MARIUS HANSEN

Det så meget mærkeligt ud: store dæksten over en ren-
de. Det var ganske nærliggende at tro, at det var en
gammel stendysse, som dukkede op i dagslyset. Eller det
kunne være et fundament for et brohoved — og så viser det
sig at være noget ganske andet. Endog noget, som grunde-
jerne i nabolaget gør klogt i at bemærke og huske, hvis de
skal bygge om eller til i dette område. Det er samtidig et
eksempel på, at det kan betale sig at ofre den historiske un-
dersøgelse mere end kuriositetens opmærksomhed. Den
kan spare meget store summer, når det griber ind i nuti-
dens planer om byggeri.

I året 1798 blev der udarbejdet en »Nøjagtig Grundris af
Køb- og Handels-Staden« (Nakskov) af Heinen. Original-
kortet er bevaret, selv om det i Haugners Nakskov Køb-
stadshistorie angives, at originalen ikke findes, men en kopi
på stadsingeniørens kontor. Denne kopi er ikke helt nøj-
agtig eftertegnet, hvad man heller ikke kunne vente. Hei-
nens grundplan over Nakskov er en meget værdifuld kilde
til belysning af den gamle byplan, voldene og især vold-
gravenes forløb med tilhørende grøfter.

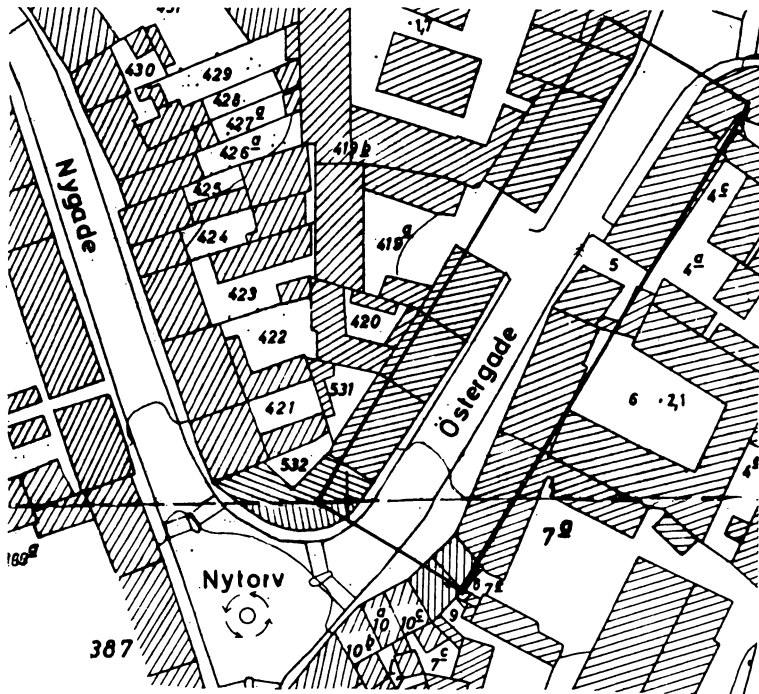
Kortet bekræfter, at den udbygning af fæstningen, der
blev planlagt i 1650-erne, virkelig er blevet udført. Det af-
snit af byplanen, der her interesserer os, er udbygningen
af porten i nærheden af det nuværende Nytorv. Også de
planer af fæstningen, der findes i Stockholm, viser, at der
udenfor porten blev anlagt en vej gennem et forværk i
svanehals facon — for at gå gennem en lav ravelinie over

en bro til Maribovej og markvejen ved Svingelen (senere Svingelsvej, der snart kan fejre 100-års jubilæum).

Der var altså i fæstningsværkerne en trekantet ø på arealet mellem Nytorv og Maribovej. Denne ø var omgivet af en ganske bred voldgrav. Gaden hen over øen blev kaldt for Søndergade — og porten, man kom igennem var selvfølgelig Søndergadeport. Hvis der har været en port ved det nuværende Sønderport, så har det været en port i Christian III's fæstning. Midt på øen angiver 1798-kortet: konsumtionsboden. Her skulle der betales konsumtion af alle varer, der førtes ind i byen — her omkring floredede smugleriet i stor stil. Mange retssager har deres oprindelse i konsumtionen — og konsumtionsbetjentenes iver for at få penge i kassen. Denne konsumtion blev først afskaffet i 1850 til glæde for alle — undtagen smuglerne, der nu mistede en ganske god indtægtskilde — og et spændingsmoment i tilværelsen. Konsumtionsboden lå, hvor nu automobilforhandler Hoffmann har til huse.

Da fæstningsværkerne nedlægges omkring 1690 — blev de sidste kanoner sendt til København. I løbet af 1700-tallet forsvandt fæstningsværker og volde mere og mere, men først i 1858 blev der givet officiel tilladelse til at fjerne voldene og fylde gravene. Det meste var imidlertid sket på dette tidspunkt — mange retssager og stridigheder vidner herom.

Dette fremgår meget tydeligt af bykortet fra 1860. Der er ikke meget af fæstningen tilbage — officielt skulle den altså have været der overalt —. Voldgravene er delvis fyldt op, og voldene er i stor udstrækning fjernet (undtagen ved det nuværende jernbaneanlæg). Af de tidligere brede voldgrave er der nu kun grøfter tilbage — farlige grøfter. Netop i nærheden af konsumsboden ved Søndergade bemærker man: Søndergade bro. Den optræder også på bykortet fra 1870 — nu hedder gaden ikke længere Søndergade, men Ny Gade — og dem er der 2 af på denne tid: Den nuværende Nygade — og så den nuværende Østergade. På 1860 kortet ses den gamle voldgrav som en grøft på begge sider — og hen over gaden fører Søndergade Bro.



Udsnit af matrikelkort over området.

Den går mellem matrikelnr. 4 og 5 på østsiden og hen mellem matr. nr. 418 og 419 på vestsiden, her drejer den lidt ind på matr. nr. 419 b (Hatten & Co.). Voldgraven var endnu i 1870 en bred grøft, som løber bag om ejendommene i den nuværende Østergade — og Nygade til Gammelgrav (hvor Fjordgården ligger). Nybrogade hed dengang Gammelgravsvej. Rester af vold og grav findes endnu i Købmand Jens Krøyers have — og bag ved det store pakhus.

Det, der kom frem i dagens lys, var Søndergade bro. De sidste rester af voldgraven førtes gennem en grøft frem til voldgraven over Hoffmanns grund, langs skellet ind til Hatten, langs Hattens lagerbygning bagest i gården og frem til Danagade til voldgraven. Denne vandførende sidste rest af voldgraven var øjensynlig spærret inde i en rende af planker. Da installatør Ernst Jacobsen byggede sin værkstedsbygning for 25 år siden, ramte man denne

træsatte rende, og den var selvfølgelig netop der, hvor den bærende ydermur til værkstedet skulle stå. Da renden var den midterste del af voldgraven, måtte en kraftig pilotering til for at få bygningen til at stå — fast bund ligger dybt i de gamle voldgrave. Disse åbne indrammede grøfter blev selvfølgelig et rart sted at kaste sit ubrugelige affald i; med strømmen førtes det bort.

Her har vi forklaringen på den meget solidt murede kanal under vejen (Søndergade bro), hvor der skulle være trafik og færdsel med hestekøretøjer. Man kunne ikke nøjes med en træbro. Den blev slidt for hurtigt op. Kanalen kunne stives af med planker gennem haver og marker, men under vejen måtte den være solid. Granit var det eneste holdbare materiale — både til dæksten og til vægge i kanalen. Det blev udført solidt. Hvornår kan endnu ikke siges, men broen er der altså allerede for 100 år siden. Undersøgelsen gav også til resultat, at der var tale om en vandledning med ikke-kloakvand, men alligevel med en del efterladenskaber fra menneskelig virksomhed: Potteskår, flasker, ølglas, ituslåede tallerkener og kopper. Det var et problem. Hvorledes var de kommet ind i en lukket kanal eller vandledning? Ovenfor er forklaringen. Beboerne har smidt det i kanalen i baggårdene — og strømmen har ført det med ud under gaden!

Disse skår er imidlertid alle så tidløse, at de ikke giver os holdepunkter — og til datering af kanalen kan de ikke bruges. Hvem kan være sikker på, at de er smidt i vandet i det år, hvor den stensatte bro blev bygget?

Desværre tillader de gamle kort ikke at drage slutninger mellem den her i Østergade fundne bro — og den bro, der blev fundet ved Rødbyvejens udmunding i Øster Boulevard for nogle år siden. Konstruktionen mindede imidlertid om, at de var samtidige. Løsningen herpå kommer nok ad åre.

Kan alt dette nu ikke være ganske ligegyldigt?

Byens arkitekter kan tale med herom. De udarbejder overslag — man går igang — og pludselig er der ikke fast bund! Ubehagelige overraskelser for både grundejer og



Den stensatte kanal — Søndergade bro.

arkitekt. Hvorfra skulle han dog kunne vide, at der for 100 år siden havde gået en voldgrav eller en kanal på netop det sted? Kender man sin undergrund og dens faremomenter, kan man tage det med i beregningerne ved byggeriets planlægning — og man spares for overraskelser. Det samme gælder kommunen med dens virksomheder. Nu ved man på stadsingeniørkontoret, at der tværs over Østergade på dette sted går en meget solid granitopbygget kanal, som vil kræve ekstra ulejlighed ved udgravninger. Der er hugget huller igennem til vand- og gasledninger samt kloakledninger, men kommer man uden for disse ledningers forløb, melder kanalen sig.

De private grundejere langs med den gamle voldgrav må være på vagt, når de skal bygge om. Ukendskab til byens undergrund kan koste store summer. Afdækningen af kanalen i Østergade har derfor haft praktisk betydning for grundejerne omkring Østergade — eller den gamle Søndergade bro.

LOLLAND-FALSTER I BOGVERDENEN

Knud Dahl:
Naturfredninger på
Lolland-Falster og
Bornholm.

Bogen er på 80 sider og heraf handler de 38 om Lolland-Falster. Der gives en udmærket oversigt over fredningerne i landsdelen, og der er flere, end man egentlig regner med. Skildringerne er gode, med oplysninger om de faktiske forhold, og uden at forfatteren forfalder til lyriske skønbilleder. De fredede steder er blevet tildelt stjerner efter deres værdi. I fineste klasse med to stjerner er Ravensborg voldsted og dets omgivelser, Knuthenborg park og Maribosøerne og deres omgivelser

En stjerne er tildelt Reventlowparken ved Pederstrup, samt Skejten og Frejlev Bøget.

Der er kortfattede, men tilsyneladende meget korrekte historiske oplysninger om flere af de fredede områder. Billeder er der også, og de fremtræder i en pæn kvalitet. Bogen er en udmærket vejleder, når man vil drage ud og opleve Lolland-Falster — hvor det er kønnet og mest særpræget.

Danmark set fra
luften.

Kay Nielsen har skrevet den korte og rammende tekst, og Torkild Balslev er mester for de pragtfulde billeder. Det er virkelig en dejlig bog, hvor man glæder sig over motiverne. De syv lolland-falsterske byer og Gødsø er med i billedrækken, og der er korte oplysninger også af historisk karakter. Trafikken er illustreret på en mansom måde. Der er det store fængeanlæg i Rødbyhavn, og desuden ser man det gamle veteranog dampe afsted på vej mellem Maribo og Bandholm.

L. Albeck-Larsen:
Ture gennem
Danmark.

På Lolland-Falster er skildret tre ture, som fylder 12 sider. Det historiske om hvert sted, der nævnes, kan derfor kun blive lidt, og skildringerne har en tendens til at indeholde for mange »turistgloser« som »smukt«, »tiltrækkende«, »dejligt« o.s.v. Der er også direkte fejl, som ikke burde have været der. Der er ingen veteranbane, som kører Maribo-Sakskøbing-Bandholm«, og det var heller ikke i 1905, men i 1906, at Ellehammer foretog sine flyvninger på den lille ø Lindholm.

Ud over at berette meget interessant om museerne i Maribo findes der i årsskriftet to særlige artikler. Museumsinspektør Hans Stiesdal fortæller om »Et lygteur«. Uret blev erhvervet på en kunstauktion i København, og når Stiftsmuseet foretog købet, skyldtes det, at uret over skiven bærer signaturen Johan Henrich Musenberg, Mariboe. Museumsinspektøren skildrer en række enkeltheder ved uret og giver også nogle oplysninger om Musenberg, som 1713 bosatte sig i Maribo og levede her til sin død i 1736.

Lolland-Falsters
Stiftsmuseums
Årsskrift 1968.

Stiesdal betegner uret som et værdifuldt stykke kunsthåndværk og en repræsentativ prøve på urmagerkunstens høje stadi for 250 år siden.

Rektor H. Hertig skriver om »Grafik«, på hvilket felt Kunstmuseet i Maribo har gjort en værdifuld indsats, så det har en smuk samling.

Artiklen er illustreret med et fint udvalg af grafiske arbejder, der i tid spænder over godt 300 år.

Forstanderen på Christianssæde børnehjem har samlet og udgivet denne beretning, som han med rette kalder »Et mørkt kapitel af Lollands historie«. De uhyggelige begivenheder, som »Handskemagerbanden« var midtpunktet i, bliver stadig diskuteret og omtalt i stiftets dagblade. En samlet oversigt over den største sag i det lolland-falsterske retsvæsens historie kan derfor ventes at have interesse.

P. Møller Hundebøl:
Handskemager-
banden.

Museumsinspektøren giver en meget indholdsrig og fængslende skildring af, hvad Frilandsmuseets gamle gårde og huse kan fortælle om ildstedets indretning i de danske bondebygninger, både med hensyn til funktionen som madlavningssted og betydningen for opvarmningen af huset. Der er megen kunsthistorie i dette, og P. Michelsen er en god fortæller. Fra de ejendomme på Frilandsmuseet, som stammer fra Lolland-Falster, er der hentet nogle eksempler.

P. Michelsen:
Ildsteder og
opvarmning på
Frilandsmuseet.

Huset fra Dannemare har kogested på arbejdsbænken i den ene side af skorstenen. Forholdene er dog ikke gammeldags, for bageovnen har jernlåge, og der er ikke indfyring til en bilægger, men aftræk fra en kogekakkelovn.

Tågense-huset var indrettet med en stor og en lille bageovn, som man kunne vælge mellem efter behov.

Denne dejlige bog er absolut en perle blandt årets lokalhistoriske litteratur. Reproduktion og tryk er: Falster Press Forlag. Wilhelm Paamejer har skrevet teksten, Kai Jensen står for vignetterne. Fotos er leveret af fotograf M. Brusen og museet »Falsters Minder«.

Det gamle
Nykøbing F.

Bogen er ikke bare stive billeder af gamle bygninger, men den myldrer af liv og humor. Fotograf Oskar Johansen, der i sin tid gik ud med sit tunge, uhåndterlige udstyr, har forstået at gengive folkelivet i hverdag og fest. Det er en charmerende bog, som man ikke bliver ked af, men stadig vender tilbage til og med et smil studerer, hvordan Nykøbing F. var i gamle dage. Andre byer må absolut være misundelige over, at Nykøbing har kunnet få en sådan gave!

Nakskov gymnasium
1918
2. september
1968

Bogen udkom i anledning af Nakskov gymnasiums 50 års jubilæum og er med til at udfylde den mangel på skolehistoriske skrifter, som der vil være, fordi det er meget omfattende stof.

Lektor Marius Hansen har tilrettelagt skriftet og udvalgt de gengivne kilder. Hovedvægten er lagt på programmerne fra den gamle latinske, og originalerne gengives sammen med oversættelserne, Skoleprogrammerne er skrevet i sin tids sprog og er underholdende, men også lærerig læsning. I programmet fra 1770 skriver rektor Petrus Kaasbøl således: »Vær nu til stede, så mange I er, næste dag kl. 9 formiddag. Fem fra vor skole vil fremstille sig og tale om, hvad de i forvejen har udtænkt. Som den første af disse vil Johannes Forbus Friis tale om Nakskovs ulykkelige dage, derefter vil Nicolaus Vandel, der er næst efter ham i rækken, holde foredrag om det, som er hæderligt og smukt, som den tredje vil han, som hedder Laurentius Raehauge, holde en lille tale om lasternes skændighed, den fjerde ved navn Joannes Petrus Bølle, vil tale om dydens fortræffelighed, og den femte og sidste, der bærer navnet Johannes Lønborg, vil tale om Nakskovs firdobbelte levealder. Dette er, hvad vi under disse tiders forhold har kunnet meddele eder. Vær, beder jeg jer, milde dommere! og støt vore anstrengelser ved eders gunst! og nedslå ikke ved en stejl dom det, der ligger os på hjerte, og som måske engang i fremtiden kan fremstilles for eder med bedre held.«

Lolland-Falsters
Stiftsbog 1968.

Bogen har til opgave både at berette om faktiske begivenheder i Lolland-Falsters stift og belyse, hvad der rører sig på det religiøse område. Der er dog ligesom ikke den rette overensstemmelse, når den altid interessante beretning om »Året i stiftet og kirken« bliver aflagt ved landemødet i juni, medens bogen først kommer ved juletid. Der bliver i bogen af lokale præster og provster skrevet, hvis der er sket noget særligt nyt med hensyn til deres kirke eller udstyr, menighedslokaler, konfirmandstuer eller lignende. Der burde dog nok lægges mere vægt på at give en udførligere baggrund for historien, som er der, og ikke mindst, når det drejer sig om kirkerne, idet Stiftsbogen da ville få mere betydning.

Det er en indtagende lille bog i et smukt udstyr. Helge Christensen skrev den lille bog i 1966, han er senere død, men enken, Inge Christensen, gav tilladelse til at »boglillen«, som forfatteren selv kaldte sit værk, blev fremstillet som en hilsen til alle venner af Fuglsang og sælges til fordel for Fuglsangs bibliotek og pladesamling. Helge Christensen forelskede sig i Fuglsang og siger, at man slet ikke kan være her uden at fatte interesse for fuglene og den natur, som er deres. Det er ingen ornitologisk beretning, men en smuk skildring af fuglene og deres liv hvilende på mange iagttagelser. Tegneren Claus Bering har tegnet nogle dejlige fugle, og tekst og billeder går sammen til en fin helhed.

Helge Christensen
Fuglelivet
på Fuglsang.

Denne årbog for Dansk Kulturhistorisk Museumsforening er helliget et bestemt emne, nemlig »Drikkeskik og drikkekar i Danmark«. Gudmund Boesen har meget sagkyndigt skrevet »Noget om drikkeskik og drikkekar i Danmark«. Det er en meget levende skildring med mange interessante træk om et stykke kulturhistorie. Hobyfundet får naturligvis sin omtale. Det danske, hjemmebryggede øl nød i tidligere tid ringe anseelse, og derfor var der import af det stærkere tyske øl. I 1630'erne og 1640'erne sendte den udvalgte prins Christian skuder til Rostock efter ladninger af øl til sit hof i Nykøbing. »Danske drikkekar fra fortid til nutid« illustreres med mange billeder. Der er gengivelse af de sjældne sølvbægre, som gårdejer Rasmus Petersen i 1872 fandt på sin mark på Fejø. Fra Stiftsmuseet bringes pibekande af tin, som er udført i Sakskøbing 1763. Desuden en kaffekande eller thepotte, der også er lavet i Sakskøbing. Der er sjove brændevinsankre, der stammer fra en købmandsgård i Nakskov. Stiftsmuseet har også nogle af de rigtig gamle mineralvandsflasker og gode eksempler på engelske ølkrus. Fra »Falstens Minder« er der en pom-pøvs velkomstpokal i sølv, som både har indskrifter og gehæng.

Arv og Eie 1968.

Gyldendal har skabt en virkelig praktisk opslagsbog om kirker og kirkekunst. Bogen er i et stort og smukt udstyr og giver mange gode oplysninger. Johan Exner skriver ud fra sin store sagkundskab om landsbykirkernes historie og deres arkitektur.

400 danske
landsbykirker.

I leksikonstil gives der oplysninger om de enkelte kirker, og både med hensyn til historie, arkitektur, inventar, kunstnerisk udsmykning med mere. På 21 store dobbeltsidede kort vises meget overskueligt, hvor de omtalte kirker ligger. Det vil naturligvis være et skøn med hensyn til, hvilke kirker der findes værdige til omtale, men det er ganske godt valgt, når der fra Lolland-Falster er medtaget følgende: Arninge, Brarup, Engestofte, Eskilstrup, Femø, Halsted, Kettinge, Kippinge, Løjtøfte, Nørre Alslev, Nørre Vedby,

Radsted, Sandby, Skovlænge, Stokkemarke, Sædinge, Søllested, Tingsted, Tirsted, Toreby, Øster Ulslev og Østofto.

H. N. Garber: Det er første gang, at en bog af denne type foreligger, men den opfylder sin funktion, nemlig at fortælle om klostre i almindelighed, hvor de enkelte har været, og deres historie i en kort form.

Benedictinerordenen havde et kloster i Halsted, der første gang nævnes 1305, men er lidt ældre. Endnu i midten af 1540-erne bor der munke i Halsted. Kirken var klosteranlæggets nordfløj. Domkirken i Maribo stammer fra det kloster, som Birgittinerordenen havde her ved søen. Klosteret grundlagdes i 1446 og blev et af landets betydelige og virkede i sin oprindelige form til reformationen. En del af det middelalderlige kirkeinventar er bevaret, og rester af nonneklostret udgravet.

Franciscanerordenen havde klostre i Nykøbing og Nysted. Det førstnævnte er grundlagt i 1419 og nedlagt 1532. Af klosterbygningerne er foruden kirken bevaret den op mod denne liggende søndre korsgang samt en meget monumental to-etagers vestfløj. Klosteret i Nysted stammer fra 1286 og skal have bestået til 1538.

De synlige murrester forsvandt helt, men Nationalmuseet fandt gennem udgravninger i 1926-27 frem til, hvor klostret havde ligget i byens østlige del. Det femte af de klostre, der havde været på Lolland-Falster, tilhørte Helligåndsordenen og lå i Nakskov. Det skal være stiftet i 1470, men kirke og bygninger er helt forsvundet.

Frederikke Krarup: Denne erindringsbog har en særlig interesse for Lolland-Falster. Et landsbybarns erindringer før første verdenskrig. Forfatterindens fader blev i 1892 præst i Moseby, og en stor del af bogen handler om barndomstiden her i denne smukke, gamle præstegård. Der gives en udmærket og underholdende skildring af præstegården, dens indretning og omgivelser. Det daglige liv og menneskene omkring præstegården bliver livfuldt skildret, og de mange små træk er med til at skabe en bog, der varmt kan anbefales. Bogen kan fås ved henvendelse til frk. Krarup, der bor Stægers Alle 22, København F., og iøvrigt er pens. overtrafikassistent.

Danmark – historisk billedbog. Dette værk, som udgives af Dansk Historisk Fællesforening, foreligger med 1. bind. Der skal udkomme fire i det hele, og blandt andet medlemmerne af de historiske samfund får værket til en meget billig pris. Denne historiske billedbog tegner med sit første bind til at blive både smukt og indholdsrigt, så det vil vække glæde i de mange hjem, som det vil nå ud til. Redaktionen forestår for billedernes vedkommende af Jørgen Paulsen og teksten af Erik Kjersgård. I dette første bind er det P. V. Glob, der skriver teksten om oldtiden og Erik Kjersgård om middelalderen. Hver af de mange billeder, som værket indeholder, får en kort og rammende omtale, der meget præcist sætter tingene på plads.

Af billederne finder man et af kraniet fra jættestuen ved Næs, som viser, at der i stenalderen er foretaget en vellykket hjerneoperation. Hoby- og Juellinge-fundene præsenteres også. Det samme er tilfældet med kridtstensreliefferne fra Sdr. Kirkeby kirke, der fejlagtigt er anbragt »på Lolland«. Maribo Domkirke er også gengivet for at belyse Dronning Margrethes interesse i birgittinerordenen.

Det er en lokalhistorie for skolen, som Gyldendal har udgivet, men den er ikke alene til undervisningsbrug. »Fortiden omkring os« giver alle, der interesserer sig for lokalhistorie, et særdeles godt baggrundsstof. Der er mange instruktive skildringer, således om oldtiden, vikingetiden, landsbyer og stednavne, landsbykirken, herremand og fæstebonde, adelens storhedstid, den nye godsejerstand, landsbyerne i reformtiden, den gamle bondekultur, byerne i middelalderen og meget andet. Danmarkshistorien og egnens eller byens historie kædes sammen, således at der kan læres historie ud fra de ting, der omgiver os. I skildringerne indgår også forskellige lolland-falsterske forhold. Forfatteren mener det sandsynligt, at vore fire vindebyer er landsbyer, der engang af omboende folk har været kaldt »venderby«. Dertil kommer de ejendommelige navne på -itze, som utvivlsomt er den typiske slaviske endelse. »Folkeborge« synes at have været almindelige på Lolland-Falster. Det var steder, hvor befolkningen kunne søge tilflugt i krigstider. »Folkeborgene« stammer sikkert fra vendertiden, men andre går helt tilbage til oldtiden. Kun få af disse borge er blevet udgravet, og derfor vides der kun lidt om dem. Nr. Alslev nævnes som et typisk eksempel på, hvorledes en gammel og en ny bydel, der er opstået, da jernbanestationen blev anlagt, er vokset sammen.

Leif Ingvorsen:
Fortiden
omkring os.

Lademanns forlag har æren for dette fine værk med farvebilleder af en sjælden flot karakter.

Vore gamle
herregårde.

Torkild Balslev og Jørgen Grønlund står for fotografierne og Paul Høyrup for tegningerne. Holger Rasmussen skriver om »Rigets første stand«, og der er mange både interessante og nye træk til belysning af herregårdskulturens forudsætninger. Per Eilstrup og Kay Nielsen skildrer 53 herregårde, og både tekst og billeder siger meget. Som karakteristiske herregårde fra Lolland-Falster er medtaget Pederstrup, Knuthenborg, Krenkerup, Ålholm og Venerslund. Kay Nielsen har lavet et meget nyttigt leksikon, der forklarer om en række begreber med tilknytning til herregårdskulturen.

»Vore gamle herregårde« er et flot punktum på den ikke lille række af bøger, som har beskæftiget sig med lolland-falsterske forhold.

V. H.

LOLLAND-FALSTERS MUSEER

Lolland-Falsters Stiftsmuseum

I Volshave skov (Gurreby sogn) er undersøgt nogle urnebrandgrave fra årene 200—400. I Askø (Landet sogn) er foretaget en prøvegravning i et område, hvor der i den tidlige middelalder (10.—12. århundrede) har været en bebyggelse. To hustomter blev afdækket, og der blev fundet store mængder skår af den såkaldte vendiske keramik; det er første gang, at denne keramiktype er fundet i forbindelse med en boplads. På tomten efter Nykøbing slot er der foretaget en søgegravning.

Blandt undersøgelserne inden for nyere tid kan nævnes, at indkredsningen af den såkaldte Toreby-maleri er fortsat, og en artikel om dette hidtil mest omfattende folkekunstaværksted vil komme i Stiftsmuseets årsskrift 1969. — I forbindelse med nedrivningen af Schrøders gård, matr. nr. 189—191 på hjørnet af Torvet og Østergade i Maribo er der foretaget omfattende bygningstekniske og arkivalske undersøgelser; disse vil blive fortsat i det kommende år. En undersøgelse af sukkerrøedyrkingen på Lolland-Falster er indledt. I forbindelse med nedrivninger forskellige steder i landsdelen er der foretaget en del undersøgelser.

Årets særudstilling, »LOLLANDSK FOLKEKUNST — Toreby-maleri« afholdtes 15. december 1968 — 2. februar 1969.

Moderniseringen af Hovedmuseets udstillingsrum er blevet fortsat. På anden sal er de to rum, hvor der tidligere vistest bondemøbler, slået sammen til eet, der skal bruges til skiftende udstillinger. Bondemøblerne er nyopstillet i den tidligere håndværkersal.

Museets store samling af jernovne er blevet konserveret, fotograferet og registreret, og konserveringen har endvidere omfattet afdækning af bondemøbler med senere overmaling. Skovlængeskrucifikset er blevet restaureret på Nationalmuseet.

På Frilandsmuseet har arbejdet været koncentreret om Falstergården; med henblik på en reetablering af interiørene bliver de gamle vævede sengeomhæng kopieret. Frilandsmuseets grønne områder er blevet grundigt ordnet og udtyndet.

Såvel genstands- som billedsamlingen er blevet væsentligt forøget i det forløbne år blandt andet med en del ting, der har tilknytning til Toreby-maleren og hans slægt. Endvidere kan nævnes en karmlågsboks fra 1764, der har tilhørt Carl Albrecht Qvade, stamfader til den lollandske gren af Qvade-slægten. Forud for nedrivningen af Schrøders gård i Maribo bjærgede mu-

seet blandt andet et butiksloft, dekoreret med nisser i anden halvdel af 1800-tallet. Endelig kan nævnes, at museet har modtaget mange gaver til legetøjssamlingen.

Lolland-Falsters Kunstmuseum

I samarbejde med Kunstforeningen for Maribo Amt blev der i april 1968 afholdt en omfattende udstilling af moderne dansk skulptur og grafik samt i februar—marts 1969 af den sengotiske Odense-billedhugger Claus Berg. Til sidstnævnte udstilling var V. Tirsted kirkes to træfigurer af Maria og Johannes udlånt, og kunsthistorikeren dr. phil. V. Thorlacius-Ussing holdt foredrag om denne vort lands betydeligste kunstner i 1500-tallet. — I anledning af 150-året for Johan Thomas Lundbyes fødsel arrangerede museet i sept.—okt. en udstilling af dennes tegninger, raderinger og folkelige illustrationer i træsnit og litografi. Fra marts har Ny Carlsbergfondets repræsentative gave af Gerhard Hennings tegninger og grafik været udstillet i de nye monterer.

Den vigtigste forøgelse af samlingen har været Kr. Zahrtmanns maleri »En enke, Civita d'Antino 1883«, der blev købt med støtte af Ny Carlsbergfondet og en række lokale bidragydere; en nærmere redegørelse for dette værk vil blive givet i museets næste årsskrift.

Indadtil er der blevet arbejdet med grafiksamlingen, hvis ordning og registrering stud. mag. Hanne Frandsen påbegyndte i sommeren 1968 og ventes at fuldende i 1969. I vintermånederne var museet lukket, mens den dystre »søjlesal« af håndværkerne blev forvandlet til en lys og formålstjenlig grafiksalk efter møbelarkitekten, lektor Rigmor Andersens planer og med støtte af Knud Højgårds Fond og Statens Kunstmuseumsnævn. I alt har salens indretning hidtil kostet ca. 45.000 kr., men når der forhåbentlig snart bliver råd til også at anskaffe de endnu manglende udstillingsrammer og et arbejdsbord til, vil der også være skabt fortrinlige ydre vilkår for den voksende grafiksamlings trivsel. Af malerisamlingen er 170 værker fortsat deponeret i offentlige institutioner over hele stiftet. 12 af den daglige ophængnings vigtigste malerier har været til en kostbar, men hårdt tiltrængt konservering hos Statens Museum for Kunst, mens et endnu større tal venter på at komme til. En af vore Gerhard Henning-tegninger har været gengivet i tidsskriftet »Kunst og Museum«.

Falsters Minder

Museets montresal er nu færdigmonteret, og samlingerne her genopstillet. Det drejer sig om samlinger af personlige småting som smykker af kvindehår, skrivetøj, signeter, piber m. v. Desuden er

udstillingerne i samme lokale af fajance, porcelæn og lertøj ført op til vor tid. Fra den kongelige porcelænsfabrik har museet lånt dele af Flora Danica stellet og endvidere er udstillet lertøj fra keramikeren Anker Nørgaards daværende værksted i Nykøbing F. Sidstnævnte ting modtog museet som gave for nogle år siden.

Ved testamentarisk gave modtog museet et stort, trerums renæssanceskab fra 1623. Skabet har stået på en gård på Nordfalster, men stammer antagelig fra Oreby slot, hvorfra det er anbragt på en fæstegård under godset. Ved gårdens overgang til selveje medfulgte skabet. Senere flyttede en af familiemedlemmerne fra denne gård til Nordfalster og medbragte skabet. På skabets låger er udskåret dyder: Håb, tro og retfærdighed samt nævnte årstal.

Efter erhvervelse af prismelysekrone og gulvtæppe er museets købstadsstue færdigopstillet.

Indretning af magasiner i kælderen er tilendebragt med undtagelse af tekstilmagasinet. I de færdige rum er opstillet stålreoler, under loftet er opsat brandhæmmende plader, og cementgulvet er omlagt.

Museet deltog i Aktivugen i Nykøbing F. med en lille udstilling af dokumenter og billeder, en byvandring og et foredrag.

Endvidere har der med god tilslutning været afholdt yderligere 5 foredrag i museets foredragssal sammen med Foreningen til bevarelse af kulturminde.

Reventlow-Museet på Pederstrup

Til sikring af den vigtigste del af arkivet (bl. a. statsminister C. D. F. Reventlows privatarkiv, logibøger og journaler m. m.) er anskaffet to brandfri boxe, som er indmuret i forbindelse med det eksisterende arkiv- og biblioteksværelse. Den betydelige udgift hertil er afholdt af Knud Høigaards fond's jubilæumsgave.

Museets samling af stridsskrifter i anledning af landbolovene har fået en betydelig udvidelse ved erhvervelse af Chr. Colbjørnsens angreb på de jyske proprietærers klage til kongen og de trykte angreb og forsvar i anledning af den ved højesteret anlagte sag.

Endvidere har man erhvervet et portræt af Kong Frederik V efter C. G. Pilo, en morsom tegning af en høstscene med Bernstorff slot i baggrunden og N. Truslews akvatinta stik af affæren udfor Taars, hvor søløjtnant Wulff med sine kanonbåde erobrede den engelske brig »The Tickler«.

Endelig har Ny Carlsbergfondet skænket en smuk glaslysekrone fra slutningen af 18. århundrede, hvorved man i det sidste af inderløberne har fået udryddet de moderne kugle-pendler. Fra afd. sparekassedirektør A. R. Paulsens bo er deponeret to messinglysestager (18. årh.'s afstøbninger efter et par barokke stager) erhvervet på Pederstrup-auktionen i 1936.

LOLLAND-FALSTERS HISTORISKE SAMFUND

Generalforsamlingen

afholdtes tirsdag den 10. december i Nakskov. Formanden, redaktør Verner Hansen, aflagde følgende beretning:

Der er på Lolland-Falster en særdeles god interesse for det lokalhistoriske arbejde. Dette giver sig udslag i, at samfundet har omkring 1100 medlemmer, og dette kan holdes, idet der stadig er en særdeles god tilgang af nye medlemmer, der opvejer afgang. Medlemstallet er forholdsvis stort sammenlignet med, hvad landets øvrige amtshistoriske samfund har.

Samfundet har i årets løb holdt to arrangementer og begge med en pæn tilslutning. Lørdag den 15. juni var der et besøg på Halsted Kloster. Takket være lensgrevinde Krag-Juel-Vind-Frijs' store gæstfrihed med et »åbent hus« blev det en interessant oplevelse. Der var også lejlighed til at besøge den gamle kirke, og ved en efterfølgende sammenkomst på Stokkemarke kro fortalte museumsinspektør Erik Skov om Halsted Kloster. Søndag den 1. september holdtes den traditionelle »udenøs-tur«, som gik til Møen med besøg i Fanefjord kirke. Ved frokosten i Skydevænget i Stege fortalte museumsinspektør Holger Rasmussen om Nyord, som man derefter kørte til og så et gammeldags landsbysamfund, der har fået nutidens civilisation i form af en bro.

Årbogen er i høj grad samfundets ansigt, og der modtages adskillige påskønnelser fra medlemmernes side, som viser, at de er glade for den. Årbogen 1968 adskilte sig lidt fra tidligere års, idet den ikke indeholdt større bidrag, der udsendes i særtryk.

Samfundet har i årenes løb udsendt en del lokalhistoriske værker, som sælges gennem boghandelen og til medlemmerne til en særlig billig pris. Der kan nævnes: Jørgensen og Ussing: Lollandsk landsbyliv, Hans Mortensen: Hesnæsboen, Karen Toxværdts optegnelser fra Sydfalster, Kaj Munk: Landlege interiører i Lollandsk bondemål, Jens Snedker: Mine erindringer fra barndom og ungdom, Alan Hjorth Rasmussen: Maj- og midsommerskikke på Lolland, Im. Felter: Maribo Domkirke og George Nellemann: Den polske indvandring til Lolland-Falster.

Der fremsættes nu og da ønsker om udgivelse af lokalhistoriske værker, blandt andet udsolgte. Det er imidlertid en langtidsinvestering af mange penge, thi salget tager sin tid. Et eksempel herpå kan nævnes, idet Kaj Munks: Lændlige interiører i lollandsk bondemål, der udkom i 1948, først nu tyve år efter er ved at være udsolgt.

Det har ikke været prøvet, om medlemmerne i et tilstrækkeligt antal ville bestille et lokalhistorisk værk, inden det udkom, så der var en vis baggrund for en udgivelse, men det kunne måske forsøges ved lejlighed.

De lokalhistoriske emner bliver heldigvis dyrket på mange måder, i foredragsrækker, aftenhøjskoler, ungdomsskoler og andre steder. I det arbejde, som forgår blandt de ældre, viser det sig også, at de lokalhistoriske emner hører til dem, der er mest interesse for.

Amtsunghdomsnævnets foredragsliste indeholder adskillige lokalhistoriske emner og giver oplysninger om, hvem der kan behandle dem. Der vil dog være brug for endnu flere lokalhistoriske foredragsholdere. En fortegnelse over lokalhistoriske lysbilledserier og film ville sikkert også være på sin plads.

Samfundet er tilsluttet Dansk historisk Fællesforening og dennes sektion: Sammenslutningen af lokalhistoriske Foreninger. Medlemmerne af samfundet vil modtage et særdeles godt tilbud, som forhåbentlig mange vil benytte sig af. Det drejer sig om, at Dansk historisk Fællesforening vil udgive et fire bindes meget fint billedværk om Danmarks historie, og det vil medlemmerne kunne bestille til en meget rimelig pris.

Det er i virkeligheden således, at medlemmerne i kontingentet kun betaler, hvad årbogen koster. Derfor er det nødvendigt med tilskud, og sådanne bliver også ydet fra forskellige sider, hvilket der må takkes for. Et særdeles godt eksempel samfundet føler som en anerkendelse af sit arbejde er, at Mariibo amtsråd uden ansøgning hævdede tilskudet fra 400 til 800 kr., altså til det dobbelte.

I vedtægterne står at samfundets regnskabsår går fra 1. oktober til 30. september. Der er noget, som kan tale for, at dette ved lejlighed ændres til kalenderåret eller finansåret, da dette vil være mere praktisk. Det vil naturligvis også betyde, at generalforsamlingen måtte flyttes, men det var vel ingen skade til, at den kom væk fra den travle tid før jul.

Der er grund til at nævne de andre faktorer, som også gør en indsats på det lokalhistoriske felt. Det gælder museerne, foreningerne til bevarelse af kulturminde og arkiverne. Der er dog grund til at sige, at arkivarbejdet på Lolland ikke har fundet sin endelige form. Et arkiv for hele øen kan ikke løse opgaven, da den er for stor, men det må udspecialiseres i byerne med deres opland.

Beretningen skal slutte med en tak til alle, som støtter samfundet, bl. a. pressen, til bestyrelsen for et godt samarbejde og til kassereren, frk. Louise Hansen, der udfører et særdeles udmærket arbejde.

Kassereren, frk. Louise Hansen, oplæste regnskabet, som godkendtes.

Til bestyrelsen nyvalgte repræsentant Svend Åge Fabech Larsen, Bregninge gl. skole, Horbelev, og genvalgte baron R. Berthou-Lehn, Højbygård, pens. postbud R. K. Nielsen, Guldborg, lærer Viggo Larsen, Torslunde, og skoleinspektør A. F. Heyn, Frejlev. Som revisorer genvalgte grosserer C. H. Bjelbo, Nakskov, og pens. førstelærer Ole Andersen, Løjtofte.

Samfundets fremtidige virksomhed drøftedes, og der fremsattes forskellige forslag til møder og udflugter.

Driftsregnskabet for 1/10 1967—30/9 1968

<i>Indtægt:</i>	kr. ø.	<i>Udgift:</i>	kr. ø.
Likvid beholdn., fra		Trykning af årbog	
forrige år	3.578,18	1967	24.832,30
Medl.kontingent 65-66	510,00	Trykning af årbog	
— 1967	15.025,00	1968 à cto.	7.000,00
— 1968	8.835,00	Møder	1.191,53
Faste tilskud fra:		Honorarer	300,00
Kulturministeriet..	1.850,00	Dansk hist. Fællesf.	
Amtsrådet	800,00	kontingent	300,00
Andre	1.295,00	til bogudgivelse . . .	1.000,00
Tilskud til årbog 1967		Porto	3.912,25
Rask-Ørsted Fondet	350,00	Administration	1.264,26
Nationalmuseet . . .	4.000,00	Beholdning at over-	
Salg af bøger	3.479,25	føre til næste år . .	1.224,02
Refusion af papirafg.	225,80		
Renter	70,63		
Indgået porto	1,50		
Diverse (hævet på			
bogfond)	1.000,00		
Diverse	4,00		
	<u>41.024,36</u>		<u>41.024,36</u>

Aktiver. Status pr. 1/10 1968

Fast kapital:

Holcks Legat, bankbog nr. 75155	500,00
Bogfond, bankbog nr. 18704	865,62

Likvid kapital:

Beholdning på driftsregnskabet fordeler sig således:	
Bankbog nr. 6-19005	63,12
Postgiro nr. 35525	1.069,80
Kontant beholdning	91,10
	<u>2.589,64</u>

Holeby, den 6. oktober 1968.

sign. Louise Hansen.

Foranstående driftsregnskab og status gennemgået og fundet i overensstemmelse med de os foreviste bøger og bilag.

p. t. Holeby, den 10. oktober 1968.

sign. C. H. Bjelbo.

sign. O. Andersen.

BESTYRELSEN

Æresmedlemmer: Greve F. Reventlow. Pens. førstelærer A. H. Bendsen.

Bestyrelse: Redaktør Verner Hansen, Maribo, *formand*. Lærer Viggo Larsen, Torslunde pr. Holeby, *sekretær*. Baron R. Bertouch-Lehn, Højbygaard pr. Rødby. Fru Dagmar Jørgensen, Toreby pr. Søllested. Handelsgartner J. Bek Pedersen, Nakskov. Direktør F. Nabe-Nielsen, Nykøbing F. Pens. postbud R. K. Nielsen, Guldborg L. Distriktsopmåler W. Paamejer, Nykøbing F. Skoleinspektør A. F. Heyn, Kettinge. Repræsentant Svend Åge Fabech Larsen, Bregninge gl. skole, Horbelev.

Forretnings- og redaktionsudvalg: Redaktør Verner Hansen. Skoleinspektør A. F. Heyn. Lærer Viggo Larsen. Baron R. Bertouch-Lehn.

Udvalg for udflugter: Handelsgartner J. Bek Pedersen (*formand*). Lærer Viggo Larsen. Distriktsopmåler W. Paamejer.

Tilsyn med mindestene: Handelsgartner J. Bek Pedersen (*formand*). Direktør Nabe-Nielsen. Pens. postbud R. K. Nielsen.

Repræsentantskabet for Institutionen Statsminister C. D. F. Reventlows Minde og bestyrelsen for Pederstrup-museet: Baron Bertouch-Lehn.

Bestyrelsen for Lolland-Falsters Stiftsmuseum: Redaktør Verner Hansen.

Kasserer: Frk. Louise Hansen, Højbygaardsvej, Holeby.

Revisorer: Grosserer C. H. Bjelbo, Nakskov. Pens. førstelærer Ole Andersen, Løjtofte. Revisorsuppleant: Bankdirektør H. T. Kyhl, Nakskov.

NYE MEDLEMMER INDTIL 1. MARTS 1969

- Lærer Sigurd Abrahamsen, Reventlowskolen, Toreby,
4920 Søllested.
- Fru Anna Andersen, Vestervang 14, 4990 Saksøbing.
Lærer Erik Andsager, Soesmarke, 4862 Guldborg L.
Fru Grethe Bjerre, Kongensgade 35, 4800 Nykøbing F.
Overbibliotekar Frk. Ida Bachmann, Sdr. Boulevard 58,
4930 Maribo.
- Frk. Lilly Balthersen, Soesmarke, 4862 Guldborg L.
Mr. V. E. Bowen, 43 Collins Avenue, Linden, New Zealand.
Børnebibliotekar Ester Frostad Christensen, Sdr. Boulevard 58,
4930 Maribo.
- Forstkandidat Gerda Dons, Reersø, 4990 Saksøbing.
Fru S. Ellehave, Vestervang 1, Kraghave, 4800 Nykøbing F.
Toldopsynsmand Olaf Frederiksen, 4945 Femø.
Torben Gettermann, Sundby Allé 11, 4800 Nykøbing F.
Sognepræst V. Gustav, Vestergade 28, 4970 Rødby.
Gårdejer Arne Hansen, »Kokhavegård«, Nagelsti, 4800 Nykøbing F.
Gårdejer Carl Hansen, Ryde Skov, 4920 Søllested.
Gartner Sven Hansen, Tartinisvej 24 2. th., 2450 København S. V.
Rentier Viktor Hansen, Sørup, 4894 Ø. Ulslev.
Lærer Finn Hendriksen, Tuekærvej 25, 4960 Holeby.
Albert Henriksen, Nr. Gyldenbjerg, 4983 Dannemare.
Husejer Kr. Henriksen, Pårup, 4951 Nørreballe.
Frk. V. Henriksen, Stødstrup, 4863 Eskilstrup.
Gårdejer Claus Hoffmann, »Pommergård«, 4894 Ø. Ulslev.
Handelsgartner Carl Jensen, Soesmarke, 4862 Guldborg L.
Købmand Mogens Jeppesen, Langgade, 4800 Nykøbing F.
Kriminaloverbetjent Otto Kalkar, Langø, 4911 Kappel.
Guldsmed E. Kelø, Klostergade, 4930 Maribo.
Installatør E. C. Kok, 4952 Stokkemarke.
Gårdejer Laur. Kok, Erikstrup, 4930 Maribo.
Fr. Esther Larsen, Østervang 21, 4930 Maribo.
Fr. Elna Laursen, Møllersvej 21, 4800 Nykøbing F.
Fr. Reuter Lorentzen, Lille Fuglsang, Karleby, Falster.
Plejer Ebbe Madsen, Syltholmsgade 8, 1. 4970 Rødbyhavn.

Bent Sommer Madsen, Egense, 4840 Nr. Alslev.
Axel Michaelsen, Grimstrup, 4930 Maribo.
Kommunesekretær Juul Werner Mikkelsen, Nebbelunde,
4970 Rødby.
Maler Knud Mogensen, Ullerslev, 4900 Nakskov.
Overlæge Knud Alling Møller, Ejegodvej 33, 4800 Nykøbing F.
Fr. Thora Nahmens, Trægården 12, 2., 2300 København S.
Sognepræst Hermod Nielsen, 4941 Bandholm.
Bankfuldmægtig Mogens Nielsen, Nakskovvej 1, 4952 Stokkemarke.
Tømrer Otto Nielsen, Byvangen 9, Rørbæk, 4990 Sakskøbing.
Postvagtimester Verner Olsen, Ll. Løjtofte, 4900 Nakskov.
Nr. Ørslev Ungdomsskole, Forstander Holm Petersen, Egebjerg,
4800 Nykøbing F.
Gårdejer Viggo Pedersen, Thorsøgaard, 4895 Errindlev.
Poul Poulsen, Bakkedal 13, 2900 Hellerup.
Fhv. skoleinspektør Helge Rahbek, Solsikkevej, 4990 Sakskøbing.
Ekspedient Verner Rasmussen, Bruserup, 4873 Væggerløse.
Arkitekt Jørgen Ravn, Kærmіндеvej 1, 2600 Glostrup.
Prokurist K. Sørensen, Sdr. Boulevard 31, 4930 Maribo.
Per Sørensen, Eilensvej 15, 4900 Nakskov.
Fr. Miska Stürup, Fåyesvej 37, 4900 Nakskov.
Fisker Povl Tambour, Strandvej, 4862 Guldborg L.
Lektor H. C. Vestergaard, Svingelsvej 102, 4900 Nakskov.
Murermester Winther, Tilegade 37, 4900 Nakskov.
Fr. Inga Ørvad, Chr. X Allé 19, 2., 2800 Lyngby.

ÅRBØGER OG HISTORISKE SKRIFTER OM LOLLAND-FALSTER

Udgivet af samfundet:

Årbøgerne:

- Boghandlerprisen for nyeste udgave 20 kr.
Tidligere årgange, hvoraf en del er udsolgt 5 kr.,
boghandlerpris 10 kr.
Immanuel Felter: Maribo Domkirke 1416-1966 10 kr.,
boghandlerpris 20 kr.
George Nelleman: Den polske indvandring til Lolland-Falster
10 kr., boghandlerpris 20 kr.
Karen Toxværd's optegnelser fra Sydfalster 9 kr.
boghandlerpris 18 kr.
Jørgensen og Ussing: Lollandsk landsbyliv 9 kr.,
boghandlerpris 18 kr.
Kaj Munk: Landlige interiører i lollandsk bondemål 10 kr.,
boghandlerpris 20 kr.
Jens Snedker: Mine erindringer fra barndom og ungdom 8 kr.,
boghandlerpris 16 kr.
Hans Mortensen: Hesnæsbogen 9 kr., boghandlerpris 18 kr.
Alan Hjorth Rasmussen: Maj- og midsommerskikke på Lolland og
Falster 5 kr., boghandlerpris 10 kr.

Udgivet af andre:

- Svend Jørgensen: Bag diger og hegn I. 8 kr.
Maribo amts stednavne 20 kr.
Nachskous belejring 7 kr.
Jens Larsen: Kippinge kirke og den hellige kilde 12 kr.
Falstersminder 1913-63 4 kr.
Czarens hus i Nykøbing 3 kr.
Kappel kirke 5 kr.
N. P. Nielsen: Livet i Birgittinerklostret i Maribo 3 kr.
Jens Wolsing: Holeby I-II a 8 kr.
Lolland-Falsters Stiftsmuseum 12 kr.

Bestillinger

på årbøger og historiske skrifter sendes til formanden, redaktør
Verner Hansen, Museumsgade 3, Maribo.

*Denne bog er trykt i Lollands-Postens Bogtrykkeri, Maribo.
Teksten er sat med 10 og 8 pkt. Excelsior. Papiret er svensk
specialglattet illustrationstryk og amer. chromokarton fra
Havreholm. Clichéer: Buchtrup, Aarhus.*