

Glem ikke!

B139



Tolderlunds villa vis-à-vis jernbanen på Jernbanevej. Hvem var Loui, der fejrede sit bryllup i villaen, og hvem påbegyndte dette brevkort uden at skrive det færdigt og afsende det?

Postkort udlånt af Ole E. Hansen.

Indhold:	Side	Side	
Redaktion & forening	2	Dampskibet "Zampa"s fartplan	10
Kommende arrangementer	2	De sidste hundrede år af Præstø's historie	10
Præstø-banens materiel 40 år efter nedlæggelsen	3	Siden sidst	13
Med museumsbanen	7	Endelig var vi	14
Dampskibsforbindelse	8	Hjælp os med et billede!	16
H.P.Prior	9		

Præstø Lokalhistoriske Arkiv

Styrelsen:

Formand: Søren Kæregaard
Arkivleder: Elsie Björklund
Næstform.: Frits Fabricius
Kasserer: Ole Fog
Medl.: Bent U. Mortensen
Gurli Z. Nielsen
Kom. valgt: Knud Skovbæk

Arkivets åbningstider:

Mandag kl. 17-19 &
1. lørdag i måneden
kl. 10.00 – 12.00
på Præstø bibliotek
Lindevej 45
tlf. 55 99 18 88

Lokalhistorisk Forening for Præstø Kommune

Bestyrelsen:

Formand: Bent U. Mortensen
Næstformand: Ole E. Hansen
Kasserer: Kim C. Pedersen
Sekretær: Steffen Lyng
Sørensen

Bestyrelsen i øvrigt:

Lilli Henningsen
Foreningens repræsentant i arkivets
styrelse:
Bent Lui Nielsen
Suppleanter:

Udgivere:

Præstø Lokalhistoriske Arkiv &
Lokalhistorisk Forening for Præstø
Kommune

Redaktion:

Ansvarshav.: Bent U. Mortensen
Øvrige: Elsie Björklund, Ole E.
Hansen, Carsten Højholt Hansen,
Søren Kæregård & Jens Bjerre Ty-
bjerg.

Har du stof til bladet eller kom-
mentarer til artiklerne, hører vi ger-
ne fra dig. Ring til Bent U. Mor-
tensen 55 99 17 55 – eller kig ind
på arkivet!

Kommende arrangementer:

To. 8.11.2001 kl. 19.30:

Besøg på Rødeled.

Museumsinspektør Marie Bach fortæl-
ler om pottemageriet.

Torsdage. 27.9 (e), 11.10 (a),

25.10 (e) & 15.11. (a) - 2001:

”Glimt af de sidste hundrede år af
Præstø’s historie.”

Mere præcise oplysninger om tid/sted
og indhold i næste nummer af ”Glem
ikke!”

(e) = eftermiddag.

(a) = aften.

Præstøbanens materiel – 40 år efter nedlæggelsen af banen.

Præstø Lokalhistoriske Arkiv festligholdt sidste år i marts måned Præstøbanens 100 års jubilæum for indvielsen af strækningen Præstø – Næstved ved en udstilling på biblioteket. Også i år kunne der være fejret et jubilæum – 40 år – for nedlæggelsen. Dette blev forbigået i stilhed!

Og dog. Igennem min interesse for banen er jeg blevet opfordret til at lave en artikel om banens materiel, især det som ikke blev ophugget, men som kunne finde anvendelse rundt om på landets øvrige privatbaner og senere på nogle af landets museumsbaner.

I april 1961 gik banens likvidationsudvalg i gang med at søge spor, bygninger og materiel solgt bedst muligt. Noget af materiellet var stadig brugbart til fortsat drift på andre baner, og udvalget fik sidst i april de indkomne bud til behandling. Af mine optegnelser kan oplyses følgende:

Skinnebus Sm 1 og bivogn Sp 51 solgt for 35 000,-kr.

Skinnebus Sm 2 og bivogn Sp 52 solgt for 75 000,- kr.

3 stk. damplokomotiver solgt for hver 8 838,- kr.

7 åbne godsvogne på tilsammen 8 811,60 kr.

3 lukkede godsvogne på tilsammen 4 200,- kr.

1 personvogn og 1 pakvogn på tilsammen 2 500,- kr.

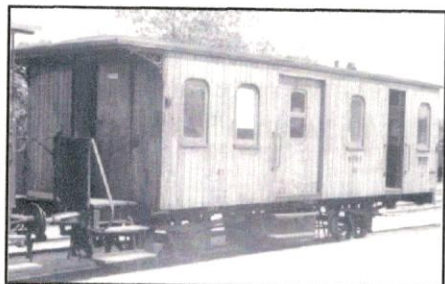
3 motorvogne og øvrige vognmateriel på tilsammen 37 668,- kr.

Straks efter salget blev enhederne fordelt som følger:

Skinnebussættet Sm 1, det svenske, og de tre lukkede godsvogne kom til Nordfynske Jernbane i Bogense, hvor de kørte til 31.3.1966, hvor også denne bane lukkede. Det andet skinnebussæt Sm 2, det danske, gik til Ålborg Privatbaner, hvor det kørte til 31.3.1969, hvor banerne her lukkede. Senere blev skinnebussen videresolgt til Odsherreds Jernbane i Holbæk. Her blev vognen ombygget til banetrolje og senere ophugget i 1987.

Damplokomotiverne og de to af de tre motorvogne samt øvrige materiel kørtes til ophugningsfirmaet H.I. Hansen i Odense. Den

sidste motorvogn, nr. 7, videre-solgt af ophugningsfirmaet til Østbanen i Hårlev og herfra igen til Østsjællandsk Jernbane-klub i 1977, hvor den i dag ind-går i klubbens sommerkørsel. De syv åbne godsvogne skulle ikke så langt kun til Maglemølle Papirfabrik i Næstved, hvor de transporterede papirballer mel-



NPMB E 41. Foto Søren Jørgensen 1968

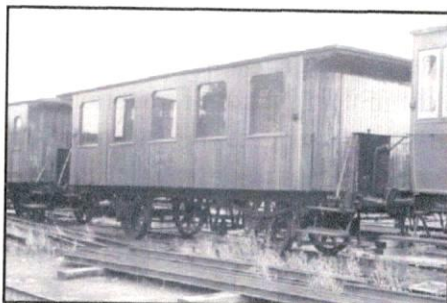
lem ny og gammel mølle gennem en årrække. I dag er de alle op-hugget. Muligvis har jernbane-klubben i Køge én. Det er van-skeligt at fastslå om den vi har er en Præstøvogn. Alle spor, der kunne røbe vognens herkomst, er væk, men klubben fik i 1987 et meget dårligt vognskelet. Noget kunne tyde på, at det var en af Præstø-vognene.

Endelig kan det fastslås, at per-sonvogn C 31 og post-/bagage-vogn E 41 stadig eksisterer. Mu-seumsbanen Maribo-Bandholm

under Dansk Jernbaneklub købte vognene og lod dem transportere til Maribo i oktober 1961. Her er de siden indgået i Danmarks før-ste veteranbanes kørsel og kan og kan også denne sommer beses i Maribo.

Lidt mere detaljeret om de tre en-heder: Personvogn NPMB C 31 blev bygget i 1899 af vognfabrik-ken Scandia i Randers til Præstø-Næstved-banens åbning. Den har 40 siddepladser fordelt i fem ku-péer på 3. kl. Taravægten er 9 287 kg og længden 10,2 m. Vogn-en var oprindeligt pladebeklædt men efter nogle år, hvor malingen skallede af, blev siderne beklædt med teaktræslister.

I 1945 blev vognen moderniseret, idet de små smalle vinduer erstat-tes af store glastruder. Træsæ-derne blev polstret, og en ny kak-



NPMB C 31. Foto Søren Jørgensen 1967

kelovn blev påsat til opvarmning af vognens varmvandsbeholder. Efterhånden som skinnebusserne

overtog al kørsel blev den hensat til brug i højtiderne eller til brug, hvis en af de lokale skoler skulle på udflugt. Selv har jeg ved flere lejligheder kørt den i 50'erne. Også på Maribo-Bandholmbanen har jeg haft fornøjelsen at sidde i en af kupéerne og nyde udsigten på turen gennem skoven ved Knuthenborg.

Post-/pakvogn NPMB E 41 blev ligeledes bygget i 1899 af vognfabrikken Scandia i Randers til banens åbning. Postrummet var 2 * 2,8 m, mens rejsegodsrummet var 4,43 * 2,8 m. Taravægten var 10 110 kg og længden 10,42 m. Der var desuden et mindre toilet. Vognen har kun åben endeperron i den ene ende i modsætning til C 31, personvognen.

Toget var til den indendørs belysning forsynet med en dynamo, der via en akkumulator, der hang under vognen, leverede strømmen. Der var lyskabler på hver vogn, som efter sammenslutning gav en god belysning. Denne vogn var altid indkoblet i damptogene. Efter skinnebussernes indtog hensattes vognen, men når sneen skabte vanskeligheder og dampen skulle i brug, var den altid at finde i persontogene. Banen fik sin anden motorvogn i

1932. NPMB nr. 7, som den litre-redes, var bygget på automobilfabrikken Triangel i Odense, som fra 1923 også producerede jernbanemateriel. Vognen var den eneste danskbyggede treakslede dobbeltrettede motorvogn nogen dansk privatbane fik. Den er således et klenodie. Med et byggenummer 1340 og en benzinmotor 145 Hk blev den en god hjælp for banen i 30'erne, hvor der skulle spares på kul og mandskab. Vognen kunne som sagt styres fra begge ender og kunne køres af én mand uden de store kvalifikationer. Præstø station var indrettet, så man rebrousserede, hvilket vil sige, at der kørtes ind og ud af samme spor til hhv. Mern og Næstved. Vognen skulle således ikke på drejeskive for at blive vendt. Herved sparede man tid, så køreplanen kunne udvides. Vognen var indrettet med stor postkupé og en mindre personafdeling med siddeplads til 24 passagerer. Fra det forreste førerrum var der særskilt adgang til postrummet via en dør. Publikum havde ikke adgang til kupéen. Udstødningsrøret blev fra motorkassen ført op gennem taget, således at motorføreren altid havde god varme i motorvognens A-ende.

Motorvognen benyttedes frem til

1948 i de lidt benyttede tog eller godstogene, når disse kun var på to vogne. Under krigen kørte den på "gengas" - generatorgas -, men da man ikke havde plads til selve generatoren på motorvognen, byggedes en lille godsvogn G 51, hvorpå generatoren monte-

redes. Her var god plads til såvel rejsegods som brændsel. I 1944 blev generatoren flyttet over på en lille forlængerplatform foran på motorvognen og G 51 udgik. Efter krigen i 1946 blev motorvognen moderniseret hos Scandia i Randers, hvorved man fjernede



NPMB M 7. Foto Søren Jørgensen april 1988.

postkupéen og vognen fik antallet af siddepladser sat op til i alt 38. I 1947 erstattedes benzinmotoren af en Scania Vabis dieselmotor på 160 Hk, hvorved hastigheden øgedes til 70 km/t. Vognen kunne således holde trit med de nye skinnebusser i tilfælde af nedbrud af disse.

Ved banens nedlæggelse i 1961 solgtes motorvognen via H.I. Hansen til Østsjællandske Jernbaneselskab i Hårlev. Vognen fik ændret sit kølesystem og ilagt en dieselmotor fra Leyland, der ydede 150 Hk. Den kom nu til at hedde ØSJS M 3 og anvendtes nogle år derefter til fremførsel af det tidlige morgenposttog mellem Køge og Fakse Ladeplads. Senere

degraderedes den til arbejdskørsel for baneafdelingen.

I foråret 1977 udbød østbanen den til salg, og den nye jernbaneklub i Køge bød 9 000,- kr. for den. Pengene fik jernbaneklubben af SDS i Køge, hvorfor klubben erhvervede den på trods af, at konkurrencen mellem klubberne indbyrdes var stor. SDS stillede pengene til rådighed gennem en fond, hvorfra de kom foreningslivet i Køge og omegn til nytte.

Siden 1977 har M 7 gennem årene fremført mange af jernbaneklubbens udflugtstog rundt om på Sjælland. Endog er den nået helt til Maribo for at hilse på sine søstre C 31 og E 41. Turen til Bandholm endte lidt dramatisk, idet C 31 afsporede udenfor Maribo. Den har nok ikke kunnet tåle gensynet!

Medlemmer i jernbaneklubben i

Køge har gennem årene ofret mange frivillige timer på at holde den i køreklar stand. I sommeren, der ligger foran os, vil den fremføre nogle af veteranogene mellem Køge og Rødvig.

Der er således god brug for de gamle enheder på såvel Lolland som på Sjælland. Min opfordring skal være, at Præstøborgere i sommer tager sig en udflugt med de fine gamle klenodier i Maribo eller i Køge. Vognene kører også annoncerede ture på strækningen Rødvig-Fakse Ladeplads. Se venligst kontaktadresser, hvor man kan få oplysninger om veteranbanedriften nederst på denne side.

Med venlig hilsen Søren Jørgensen - gl. Præstødreng.

Hvordan kommer man ud med museumstogene?

Spørg om køreplan eller folder for Jernbaneklubben i Køge på

Køge-Egnens Turisbureau
Vestergade 1, 4600 Køge
tlf.: 56 65 58 00

Oplysninger om tider m.v. på
Maribo Bandholbanen på

Maribo Turistbureau tlf.:
54 78 04 96 eller på
Maribo Station.

Den nye Dampskibsforbindelse mellem Vordingborg og København med anløb af Bøget.

Præstø Avis d. 12.5.1859

En kommentar.

Den af Grosserer Prior oprettede Dampskibsforbindelse har bragt os Hovedstaden så nær, at en fire Timers Reise bringer os lige ind i dens Midte – at denne Reisemaade er ulige bekvemmere, billigere og behageligere en Befordringen pr. Axe, hvor man behøver 10 timer for at naae samme Maal, er saa indlysende at Enhver, der agter at gjæste Kjøbenhavn, foretrækker hiin Reisemaade. Hr. Prior har gjort Alt, hvad der med Billighed kan fordres til de Reisendes Beqvemmelighed, og dette erkjendes med Taknemmelighed af Publicum, kun staar der en Ting tilbage, som det vilde være i Hr. Priors Interesse at raade Bod paa, og det er, at finde rette vej fra Præstø til Bøget; alle de krumninger som denne Vei gjør, lede de med Veien ubekjendte Dampskibspassagerer vild, og vi

kunde anføre mange Exempler paa, hvorledes hele Familier have maattet vende om, fordi de ad en feil Vei vare komne for silde til Dampskibet; vi tillade os derfor at rette den indstændige Opfordring til Hr. Grosserer Prior, snarest muligt at vilde betegne de vildsomste steder paa Veien med Veivisere, en Foranstaltning, der kun vilde medføre en ubetydelig Bekostning i forhold til dens Nytte og som ganske sikkert hurtigt vilde blive dækket af de Reisende, der nu ikke tør vove sig til Bøget af Frygt for at gaa vild.

Flere Reisende.

Vi kunde ikke noksom anbefale denne gavnlige Foranstaltning og tilføje, at der behøves syv Vejvisere, som vist nok kunde havees på Stedet for 3 Rd. Pr. Stk.

Red.

Grosserer Prior

H.P. Prior var en initiativrig skibsreder, der levede i tiden 1813 til 1875. Dansk Biografisk Leksikon skriver: Prior var en mand af en næsten rastløs aktivitet og karakter og af en meget skiftende sindsstemning.

Født i Stege som søn af skomagermester A.P. Prior. Efter uddannelse som handelsmand hos A. Wulff i Stege og yderligere en række år i firmaet C. Hage & Søn etablerer han sig som Korn- og tømmerhandler i Stege. Efter at have flyttet firmaet til København går han konkurs og må starte for fra.

Under treårskrigen får Prior mulighed for at udleje transportskibe til den danske stat. Disse lejemaal bringer ham på fode igen og han går ind i dampskibstrafikken, idet han ser gode muligheder for at etablere dampskibsforbindelser mellem de danske øer koordineret med det ordinære rutenet for transport over land.

Dampskibet Zampa er et af flere skibe, hvormed han opretholdt et sandt net af indenrigsruter med fast anløbsplads ved Kvæsthusbroen, der hermed kommer til at være et centrum for danske indenrigsruter gennem omkring 100 år.

I 1866 bliver han direktør i det nystiftede De Forenede Dampskib-Selskaber, hvor han nu modsat sit tidligere virke må underordne sig en bestyrelse. Bestyrelsesformanden er C.F. Tietgen, og med ham ved roret får Prior begrænset sine udfoldelsesmuligheder. Han får da heller aldrig noget godt forhold til Tietgen.

Prior er en uhyre foretagsom mand og indskrives sig blandt meget andet også positivt som medlem af Københavns borgerrepræsentationen i sundhedskommissionen under koleraepidemien i 1853.

Pluk fra Dansk Biografisk Leksikon. bm

Fartplan for Dampskibet Zampa forefindes paa omstaaende side:

Fartplan for Dampskibet Zampa:

I Februar, Marts og April afgaaer Dampskibet fra Vordingborg, Bøget og Rødvig som følger – omtrentlige Afgangstider:.

Løverdag til Nykøbing anløbende Guldborg	fra Vordingborg Kl. 12	fra Bøget Kl. 10 – 10½	fra Rødvig Kl. 9 – 9½
Søndag til København	Kl. 8½	Kl. 10	Kl. 11
Mandag til Bandholm anløbende Fejø	Kl. 12	Kl. 10 – 10½	Kl. 9 – 9½
Tirsdag til København	Kl. 8½	Kl. 11	Kl. 12
Onsdag til Svendborg, Faaborg, Aarøsund og Kolding	Kl. 12	Kl. 10 – 10½	Kl. 9 – 9½
Fredag til København	Kl. 10	Kl. 11½	Kl. 12½

Kjøbenhavn, den 16de Februar 1859.

H.P. Prior

De sidste hundrede år af Præstø's historie?

Der foreligger flere skrifter, der beretter om Præstø bys historie tilbage i tiden. Her skal blot nævnes N.V.Nielsens Præstø Købstads og Klosters Historie en samlet beretning om tiden fra 1321, hvor byen nævnes første gang til omkring jernbanedriftens indførelse. En udmærket bog, som mange gennem tiden siden den udkom i 1899 har kigget i, når historien skulle belyses. Om tiden efter og op til vore da-

ge, findes en række enkeltskrifter, som beretter om træk i Præstø bys udvikling. En række jubilæumsskrifter beretter f.eks. om jernbanedriftens trods alt kortvarige besøg i byen og oplandet, skrifter, der gav et udmærket grundlag for lokalhistorisk arkiv og lokalhistorisk forenings vellykkede og flittigt besøgte udstilling i anledning af 100 året for banens oprettelse sidste i marts sidste år på biblioteket.

Udstillingens billedplancher kan endnu beses i Brandmuseet på Svend Gønges Torv – denne sommer med.

Præstø Posten, et tidsskrift fra årene omkring 1945 - 1972 og en lang række andre skrifter foreligger og fremlægger fragmenter af historien. Bøger er udgivet om Præstø under besættelsestiden, om fiskeri fra de små havne rundt lang vore kyster og en lang række temaer i øvrigt. Andre skrifter eller enkeltartikler skal findes frem, hvis en person ønsker at kende sider af Præstø's nyere historie.

Hvor det tidligere var Præstø by, der var kernen i historien og oplandet mere fungerede som en base, er det i dag utvivlsomt Præstø Kommunes historie, der skal fortælles - historien om de seks kirkesogne, der blev sluttet sammen ved kommunesammenlægningen i 1970.

Der er initiativer i gang for at få en forfatter med indblik i faghistoriens værktøjer til at lave den samlede fremstilling af det overskriften hentyder til. Nemlig samle oplysninger sammen og skabe overblik over den enorme udvikling, der har forandret vort lille samfund fra en lille afsides-

liggende idyllisk småkøbstad, der stort set levede efter sin egen lov, til et i det danske samfund aktivt integreret bymiljø omgivet af store smukke landskaber ud til fjorden og det åbne vand med gode muligheder for beboelse også af folk, der er født langt borte herfra og i hvert fald hyppigst uden for de seks kirkesogne. Store ændringer i bosættelsesmønstret er indtruffet i det forløbne århundrede.

Overblik over udviklingen fra den tid, hvor postdiligencen lod de rejssende fra storbyen med kurs mod Møn overnatte på byens hoteller til viderebefordring næste dag ad en strabadserende rute mod rejsens mål, som man så først nåede efter en færgetur fra Kalvehave mod Koster, og til vore dage, hvor man på sekundet er i kontakt med den store verden - måske med U.S.A. eller andet fjernt mål. Via lufthavnen, som nås på en times tid her fra, kan man sætte sig i flyet til Bangkok eller hvilket som helst fjernt mål, man måtte ønske, og vel at mærke nå målet inden for et overskueligt antal timers rejse.

Held få det projekt - at skrive historien. Yderligere aktuelt er det, når vi inden længe står over for et rundt hjørne i byens historie. I et tidligere nummer af bladet - nr. 4

år 2000 - bragte vi en oversættelse af det brev, der år 1403 den 2. marts gav Præstø by dens købstadsrettigheder. Det var den unge konge Erik af Pomern, Margrethe d. 1.'s protégé, der i et fremstød for at sikre handelen i Øresund på danske og nok kongemagtstøttende hænder gav byen rettigheder af samme beskaffenhed som kongen i sin nåde havde "undt borgerne udi Roskilde".

Præstø's 600 års fødselsdag kunne vi vel kalde dagen 2. marts 2003. Der er ikke længe til! Som et led i den proces har vi den plan i lokalhistorisk forening at yde et bidrag om de små dagligdagshistoriske hændelser.

Vi kalder det "Glimt af de sidste 100 års af Præstø's historie". Et erindringsværksted, som afvikles i første forløb over fire gange i efteråret - to eftermiddage og to aftener - alle torsdage foreløbig programsat til 27.9 (e), 11.10 (a), 25.10 (e) & 15.11. (a).

Her vil vi mødes for i fællesskab at yde et lille men betydningsfuldt bidrag til historien. Har man en særlig tilknytning til en

lokalitet i kommunen - et kvartér kunne man sige, måske et tema - bør man møde frem. En gang for ikke så længe siden lå f.eks. købmand Schulz' købmandsgård i den vestlige del af byen omgivet af beboelse og også af andre næringsdrivende! Hvordan var livet her - samarbejdet eller konkurrencen mellem de næringsdrivende. Hvilke karakteristiske typer færdedes her i dagligdagen. Hvordan var det at vokse op som barn i dette miljø. Har vi billedmateriale, som kan bevidne miljøet - livet på godt og ondt i denne lille krog af verden?

Du skal have dit gamle album med - også selvom billederne er uskarpe og taget på al for stor afstand eller i det hele taget er dårligt belyst. Det var jo det gamle kasseapparat, der blev brugt.

Et andet tema kunne være "Sommerlivet i min barndom". Ja, jeg skriver ikke flere muligheder op, du skal selv komme med forslag og måske har du lyst til at deltage.

Vi er usikre et langt stykke ad vejen på, hvordan det her skal gøres, men vi vil stå bi så godt vi kan. Nedskrive beretninger, stille bånd og båndoptager til rådighed, for den der vil fortælle. Med os dør en del - den oplevede

del af historien ud - dine børn og børnebørn og måske deres efterkommere vil glæde sig over de beretninger om stort eller småt, som det lykkes at fastholde på pa-

pir, cd-rom eller tape via enten videoptageren eller båndoptageren.
bm

Siden sidst

Den 15. marts afholdt foreningen foredrag ved Kai Christiansen. Lysbilledefordrag. Kai havde gennemset en lang række af fotograf Erhard Christiansens diapositiver og gjort et fornemt udvalg. I sædvanlig veloplagt-hed tog Kai os så rundt i Præstø i 1950'erne.

Noget vil i dag vække undren. Lossepladsen, ja den lå inden for bygrænsen – på den ”anden” side af åen. Vi så vældige formationer af store måger over lossepladsen flot og dramatisk fotograferet men tankevækkende. Så må vi erkende, at der sket en positiv udvikling selvom vi ind imellem kan synes at miljøinitiativerne regner ned over os i byer.

Erhard var en selvlærd mand og uddannede sig til fuldkommenhed. Den lille beskedne mand med baskerhuen havde god sans for billedet, og vi bør sende ham

mangen en venlig tanke, at vi i dag kan opleve disse glimt fra fortiden. Præstø Ekport-slagteri havde sit imponante navn til trods til huse i et ydmygt baghus hos slagter Holm i Skibinge . Idyllisk? Ja! – men nok ikke så hygiejnisk og dog levede man jo udmærket med det.

Realismen er også til stede. På vejen mellem Bæk og Skibinge, når man kørte rundt om Abildhøj lå Holms Kogeri. Et prosaisk og enkelt hus, som rummede den tids destruktionsanstalt.

Et par gode historier blev der også tid til. Bl.a. den om Holm, der efter et trafikuheld, hvor bilen bliver slemt skadet får god erstatning – ikke alene for bilen men også for grisen på vej til destruktion; den havde ligget i en tønde på ladet i den gamle Ford 31.

Død var den jo! Så minsæl måt-

te den osse erstattes!

Wayne Sahl, den nye ejer af Tubæk Mølle, fortalte kort om den begyndende renovering af bygninger og stenkister og sit ønske om at genskabe vandmøllen så langt kræfter og muligheder rækker. Et flot stort projekt, som det senere vil blive spændende at høre nyt om. Anledningen var et par maleriske motiver

af Erhards, hvor møllen allerede er i stærkt forfald.

35 - 40 personer overværede foredraget og havde en god aften. En god ting ved den slags fordrag er også dialogen som opstår mellem foredragsholder og publikum. På en række punkter kunne man suppleres med yderligere oplysninger til billederne. bm

Endelige var vi . .

. . den 25 april på besøg på Brandmuseet.

Dansk Brandværnshistorisk Museum er det officielle navn.

Svend Erik Holst Larsen bød velkommen og viste rundt og fortalte om de mange genstande, folkene bag museet har samlet sammen og restaureret gennem de 25 år, de har holdt sammen.

Alle sognesprøjterne er endnu ikke færdigrestaurerede, men flere står flotte og nymalede og vel at mærke funktionsduelige. Blandt imponerende ting var betretningen om, hvorledes gruppen skar hjul og satte jern om. I

et mægtigt ringbål blev jernet først varmet op. Med den udvidelse varmen gav jernet kunne eger og fælg presses ind i jernbåndet, hvorefter jernet ved afkøling trak sig sammen og spændte hjulet til en sammenhængende enhed.

Hjulet blev monteret på den store stigevoan, så den kunne flyttes og indlemmes i samlingen. Hjulets diameter var ca. 1 3/4 m. og man lavede et cirkelbål af grillkul for at kunne varme hjulets mægtige jernring – 170 cm i diameter – i én operation.

Da gruppen overtog pakhuset og indrettede det som museum, sænkede de gulvet i én imponerende

manøvre. Gulvet, der var i god læsehøjde for et lad, enten det nu var til det hestetrukne køretøj eller den selvkørende lastbil blev sænket hen mod en meter. Det var meget godt tænkt. Kiler i lag blev anbragt inden undermuringer og vægforankringer blev fjernet og så gled det sagte ned trin for trin eftersom kilerne én for én blev banket tilbage. Det knagede og bragede men bygningen holdt. Forsvarligt undermuret og afstivet fungerer det fint i dag.

23 - 24 personer havde fundet vej til brandmuseet og overvundet de tre alvorlige hindringer, der var for god tilslutning. Møder i andre organisationer, mørkt, vådt og koldt vej og endelig Peter Smeickels afskedskamp i fjernsynet – et fint fremmøde.

Aftenens andet hovedpunkt var lidt utraditionelt set i vanlig historisk sammenhæng. Da vi havde forudset kuldefronten i museet havde vi af kommunen fået lov til at drikke kaffe i Værestedet. Det var en mægtig succes. Hanne Kofoed, leder af den kommunale forvaltning på dette område, stillede beredvilligt op og gav en god og indsigtsgivende introduktion til Værestedet.

Lokalet, der er delt op i en række

rum og afsnit, er yderst velegnet til at mødested for folk, der er underlagt distriktspsykiatrien og andre marginale grupper, der måske har vanskeligt ved at opretholde et familienetværk eller almindelig vennekreds.

Kommunen, Den Grønne Ring og bofællesskaberne har suppleret med tilskud fra staten fået stedet til at fungere.

På tidspunkter, hvor lokalerne er ubenyttede, kan de stilles til rådighed for foreningslivet i rimeligt omfang. Det er en måde at lære stedet at kende på og også at blive fortrolig med det på, at det er et sted, hvor man blot kan kigge ind for at se, hvad det er, der foregår.

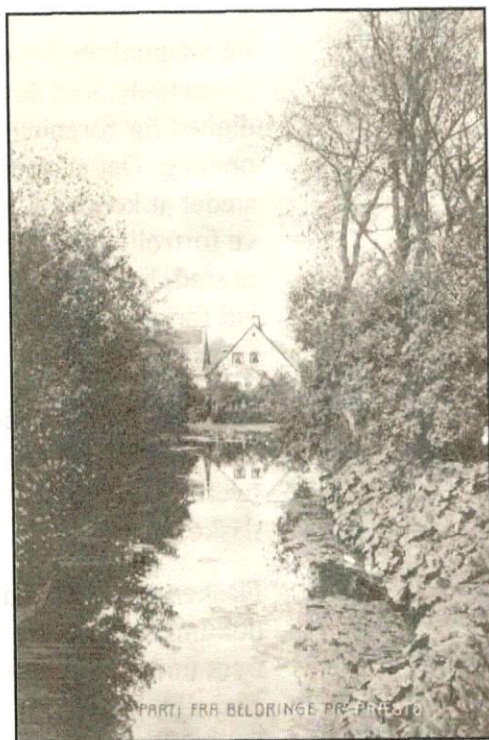
Aftenens tredje højdepunkt og afslutning blev Bjarne Pedersens overdragelse af den historiske ølflaske.

Flasken med indhold et fornemt dokument kom ved et lykketræf frem under nedrivningen af Brandrups gl. pakhus i Torvestræde for år tilbage. Dokumentet fortalte om Brandrups virksomhed og familieforhold og baggrunden for at opføre et pakhus på dette sted. I 1919 blev huset bygget og nedrivningen foregik i 1977. Stolper-

ne i den carport, som nu står på stedet er bl.a. lavet af det gamle tømmer fra pakhuset. Flasken, dokumentet samt tilhørende avis-artikler med foto fra nedrivningen, er nu overgivet til lokalhistorisk arkiv og omhyggeligt registreret.

Flasken, som egentlig er at betragte som en museumsgenstand, beholder arkivet på trods af, at arkivet kun ifølge sine bestemmelser må tage dokumenter og billeder. bm

Hjælp os med et billede!



Parti fra Beldringe pr. Præstø.

Skriv eller ring til os, hvis du kan identificere billedet eller give os en antydning af en hjælp.

Postkort udlånt af Ole E. Hansen