

Glem ikke!



Lokomotiv nr. 4 i smuk og nypudset opstilling med personale omkring sig. Foto Søren Jørgensen

Indhold:	Side	Side	
Redaktion & forening	2	Årsmøde i Præstø Lokalhistoriske Arkiv	12
Præstø-Mern-banen - 90 år		Generalforsamling i Lokalhistorisk Forening	16
15. november 2003	3	Grundtvig og kvinderne . . .	16

**Præstø Lokalhistoriske Arkiv &
Lokalhistorisk Forening for Præstø Kommune**

Præstø Lokalhistoriske Arkiv

Styrelsen:

Formand: Lis Rathsach
Arkivleder: Bent U. Mortensen
Næstform.: Keld Nørreslet
Kasserer: Ole Fog
Medl.: Elsie Bjørklund,
Frits Fabricius, Hans Baggesen
Knudsen, Gurli Z. Nielsen, Knud
Skovbæk.

Kom.valgt: Niels True

Arkivets åbningstider:

Mandag kl. 17-19 &
1. lørdag i måneden
kl. 10.00 – 13.00
på Præstø bibliotek
Lindevej 45
Tlf. 55 90 96 78
Mail: lokalarkiv@praesto.dk

Lokalhistorisk Forening for Præstø Kommune

Bestyrelsen:

Formand: Knud Holm Nielsen
Næstformand: Ole E. Hansen
Kasserer: Kim C. Pedersen
Bestyrelsen i øvrigt:
Ralf Søgård Mortensen, Dorte Worsøe
Foreningens repræsentant i arkivets

styrelse:

Ole E. Hansen
Suppleanter:
Inger Weber,
Mogens Knudsen

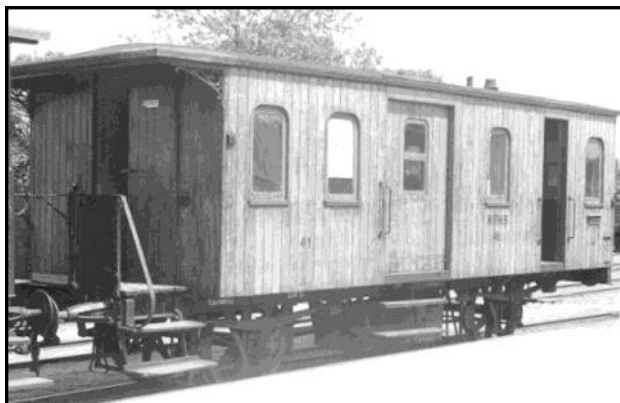
Udgivere: Præstø Lokalhistoriske Arkiv & Lokalhistorisk Forening for Præstø Kommune

Redaktion: Ansvarshav.: Bent U. Mortensen
Øvrige: Ralf Søgård Mortensen

Har du stof til bladet eller kommentarer til artiklerne, hører vi gerne fra dig.

Ring til Bent U. Mortensen

55 99 17 55 – eller kig ind på arkivet



E41
Marts 1961
Foto: Søren
Jørgensen

Præstø-Mern-banen 90 år - 15. november 2003.



Den nys hjemvendte og istandsatte 'Skibinge Holdeplads' i Carstens Have i Bårse.
Foto Bent U. Mortensen

Hermed bringer vi en artikel, som er nedskrevet i forbindelse med et banejubilæum, som fandt sted den 15. november 2003.

Under en festlighed i Bårse, hvor den smukke og velholdte 'Skibinge Holdeplads' blev opstillet i en have i Bårse. Den blev opstillet i Carsten Højholt Hansens have og kom således 'hjem' til Præstø igen efter at have stået i en have i Vig i næsten 25 år - en have tilhørende Helge 'Morfar' Mortensen, som har været en tålmodig og begejstret samler af

banemateriel fra NPM-Banen og andre nu lukkede privatbaner.

Undskyld forsinkelsen. bm

Tekst Søren Jørgensen

Den 20.marts 1900 indviedes Præstø-Næstved-banen, og de følgende år blev den et aktiv for de egne den betjente. Økonomien var tilfredsstillende og lå i de første 10 år med overskud mellem 31.000,- og 50.000,- kr. Det

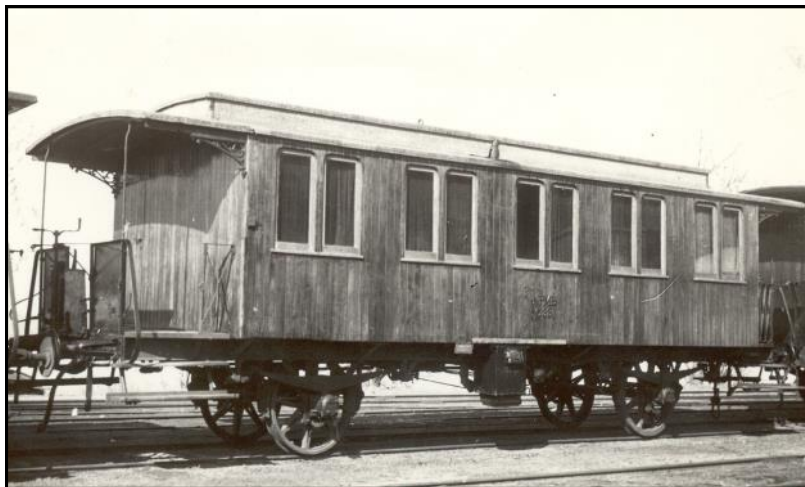
varede derfor ikke længe før spørgsmålet rejste sig om en forlængelse mod syd. Præstø opfattede sit opland helt ned til Kalvehave, som allerede i 1897 havde fået en jernbane fra Masnedsund. Det kneb i imidlertid med at skaffe politisk enighed og opbakning til en sådan bane, men da Mern Saftstation under De danske Sukkerfabrikker var åbnet i 1902, og man ønskede større sukkerroearealer i banens område, samtidig med at man gav tilsagn om at ville tegne baneaktier for 100.000,- kr. mod 500 tønder land med roer, var projektet klar til en udvidelse af banen fra Præstø til Mern.

Projektet blev indsendt til staten med dokumentation for, at en sum på 607.500,- kr. var tilvejebragt. Staten skulle yde et bidrag på 2/5 af beløbet. Projektet blev optaget i jernbaneloven af 27. maj 1908, og den 27. marts 1912 blev der givet eneretsbevilling til direktionen for Præstø-Næstved-banen.

Direktionen blev udvidet med repræsentanter fra det lokale miljø, bl.a. folketingsmand gdr. Rasmus Nielsen, Brøderup, som havde ydet et værdifuldt bidrag samt skatterådsformand Søren Jensen, Mern. I de sidste år banen kørte var det gdr. Jens Hansen, Sageby, der trådte ind i bestyrelsen.

Arbejdet med at anlægge det 9,5 km banestykke startede i september 1912 under ledelse af driftsbestyrer Friis. Ved licitationen fik Wingel & Jensen jordarbejderne, murermester Christensen, Engelstrup, fik overdraget bygningen af stationerne, som i øvrigt var tegnet af arkitekt Tidemand-Dahl. Allerslev station kostede 11.700,- kr., medens Mern kostede 16.800,- kr. Der anlagdes endvidere en remisebygning i Mern samt et trinbræt eller holdeplads i Skibinge. Denne var en lukket pavillon med pyramidetag og kostede 6.600,- kr.

Anlægget havde også nogle vanskeligheder, idet dæmningerne over engdragene ved Tubæk å blev ved med at synke, ligesom dæmningen over Mern å havde tilbøjelighed til at skride. Også stationsbygningerne var det galt med. I Allerslev måtte man pilotere p.g.a. den bløde bund. Indvælsen skulle have fundet sted i oktober men måtte udsættes til midt i november 1913 grundet de før omtalte hændelser. I forbindelse med udvidelsen måtte man købe mere trækraft og rullende vognmateriel. Et nyt lokomotiv, nr. 4, blev bestilt i Sverige hos Nydquist & Holm, en ny personvogn (C34) til 56 personer blev bestilt hos vognfabrikken Arlöf tillige med 26 åbne godsvogne til roetransporten (Pf150 - 175). Endelig blev der bestilt en lukket godsvogn (Q145) ligeledes fra



Personvogn C33 fotograferet 1960. Foto Søren Jørgensen.

Arlöf i Sverige.

Også navnet måtte man ændre til Næstved-Præstø-Mern-Banen. Det var en torn i øjet for Præstø, som indtil da havde stået først i banens navn, men man kunne godt se at navnet ikke passede så godt i Præstø-Næstved-Mern-rækkefølgen. Man affandt sig med at være nummer to og banens navn blev herefter Næstved-Præstø-Mern-Banen.

Lørdag den 15. november 1913 kørte så indvielsestoget trukket af lokomotiv nr. 4 med den nye personvogn C34 samt en person- og pakvogn fra den oprindelige bane. Først stod driftsbestyrer Friis for at overvåge at alt gik korrekt til. De 67 indbudte gæster med trafikminister Hassing Jørgensen, kgl. kommissarius, kammerherre Lerche, amtmanden samt borgmesteren i Præstø og øvrige indbudte

gæster. Smedemester N. J. Christiansen, Stavnstrup, der også var blandt de indbudte gæster, fik sig en snak med sin gode ven Rasmus Nielsen, Brøderup. Under samtalen spurgte han: 'Er bremsen i orden?' 'Du ka' jo prøve!' replicerede Rasmus Nielsen.

Dette lod smedemesteren sig ikke sige to gange, hvorpå han resolut trak i nødbremsen med det resultat, at toget kort efter holdt stille på linien ved Ammendrup. Friis blev meget vred men tøede til dels op, da han fandt ud af, hvem der var ophavsmand til den ublidde standsning. Der var ikke tid og nok heller ikke lejlighed til at skælde ud på en af banens repræsentanter i bestyrelsen.

Toget fortsatte til Allerslev, hvor skolebørnene havde fået fri og var stillet op på perronen og råbte hurra, da toget kørte ind. Efter et



Allerslev Station. Foto Søren Jørgensen.

kort ophold fortsatte toget til Mern, hvor der på personvognens bagperron blev holdt tale og banen blev erklæret for åbnet. På tilbagevejen besøgte man Sukkerfabrikkens Saftstation for at bese sporarealet. Efter hjemkomsten til Præstø blev der budt på middag på hotel Frederiksminde. Her blev der ligeledes holdt mange taler, og omkring kl. 20 brød man op, idet gæsterne fra Hovedstaden skulle nå at være hjemme inden midnat.

Under besigtigelsen på saftstationen holdt der flere vogne klar læsset med roer. Strækningen havde uofficielt transporteret roer for roeavlerne allerede fra roekampagnens start i oktober.

Det er nævnt tidligere, at banens

materiel blev udvidet noget. Hermed nogle detaljer herom: Lokomotiv nr. 4 var en - 1C-koblet tendermaskine fra Nydquist & Holm, Trollhättan i Sverige fra 1913, byggenummer 1018 med en tomvægt på 31,5 t, en tjenestevægt på 40 t. Vandtankene på siderne rummede 5,5 m³ og bag førerhuset kunne den medbringe en kulbeholdning på 1,8 t.

Lokomotivet kunne trække 5000 kg og var et meget kraftigt lokomotiv. Det var på vandkasser og førerhus flot malet med røde striber inddelt i store felter. Cylinderdiameteren var 385 mm, slaglængde 586 mm, hedebladen 66,88 m² og ristefluden 1,42 m².

Maskinen fik en søstermaskine NPMB nr. 5 i 1917. Begge maskiner holdt helt til banens

nedlæggelse, hvor nr. 4 kørte afskedsturen søndag den 19. marts 1961 til glæde for jernbaneinteresserede.

Lokomotiv nr. 5 var ikke driftsklar, men stod som samlesæt efter revision i 1952. Havde banen fortsat efter 1961, hvor nr. 4 udløb ved revision i juli 1961 ville nr. 5 være blevet samlet og havde kunnet tjene banen herefter.

Maskinerne brugtes kun under roekampagnen, ved snevanskeligheder eller ved større godstog samt udflugtstog. Banens diesellokomotiv var ikke kraftigt nok til at trække meget tunge tog. Under roekampagnerne hvert efterår udførte begge maskiner al kørsel med roer og roeffald og med godstogene. Ofte sås begge maskiner i samme tog med den ene som sky-

demaskine fra Præstø til Skibinge eller til Tappernøje. På begge delstrækninger var det svært for et lokomotiv alene at trække de læsede 15 – 17 vogne over de høje stigninger.

Da roetransporterne fra 1952 så småt begyndte at tage af for at overgå til biler, valgte man, ikke at bekoste større revisioner af lokomotiverne, men diesellokomotivet M 6 blev i stedet hovedrepareret, så det kunne overtage kørslen. Imidlertid var det i de første år efter 1952 ikke stærkt nok til denne kørsel. Banens direktør udarbejdede en plan som tillige var økonomisk, idet man lejede Kalvehavebanens netop istandsatte diesellokomotiv, M1, - brændt i 1951 og genopbygget med en kraftig motor - som sammen med M 6 kørte i forspand for roetogene.

Da det kun var i en periode på ca.



Lokomotiv nr. 4 med sidste tog i viadukten på sin vej mod Mern den 19. marts 1961.
Foto: Søren Jørgensen

tre måneder, klarede man sig igennem. Kalvehavebanens bestyrelse var ikke glade for denne løsning og krævede noget andet til gengæld. Her kunne så Præstøbanens motorvogn M7 med ny ilagt Scania-Vabis motor udlejes til Kalvehavebanen og det accepterede man.

Desværre var der det problem, at KB M1 havde vakuumbremse, og M6 havde trykluftbremse, så det var ikke altid lige let at få begge maskiner til at samarbejde. Præstøbanens M7 var derimod en klar forbedring for KB, idet vognen kunne styres fra begge ender, og havde den mindre trækraft end M1, så kørte man blot nogle flere ture mellem Vordingborg og Kalvehave.

Fra 1954 gik det for alvor ned ad bakke med roekørslen, og M6 kunne så klare turene alene indtil 1957, hvor de næsten ophørte. Banen kørte fortsat en del vognladningsgods til Saftstationen i form af såsæd og maskindele helt frem til nedlæggelsen.

Et kedeligt uheld indtraf på saftstationens sporareal den 17. oktober 1958. Godstoget havde indsat nogle lukkede DSB-godsvogne på sporene. Uheldigvis løb en af vognene af sporet. Toppersonalet kørte til Præstø for at samle mandskab og værk-tøj m.v. sammen.

M6 returnerede til saftstationen. I kurven før indgangssporskiftet til saftstationen opdagede værkme-ster Petersen for sent, at sporskif-tet var skiftet så det åbnede ind mod arealet i stedet for mod sta-tion. Med temmelig høj fart og inden man nåede at bremse røg M6 ind til de fire henstillede godsvogne og ramte den forreste vogn ret kraftigt. M 6 fik slået nogle ruder itu, puffer blev bøjet og vognkassens forparti af træ blev slemt beskadiget. Rammen fik en mindre skævhed og repara-tionen var så stor, at man valgte at sende hele vognen til Scandia i Randers for en større udbedring.

Værkmester Petersen brækkede et ben og måtte tage hele skylden for uheldet, hvilket kostede ham en bøde og en alvorlig irttesæt-telse.

De øvrige i motorvognens fører-rum maskinarbejderne Hartvig Petersen, Vagn Andersen og ba-neformand Carl Rasmussen fik alle alvorlige knubs men kunne alle være med i oprydningen. Falck fra Præstø blev tilkaldt, og kranvognen fik efter nogle timer tingene på sporet igen, mens man med en anden motorvogn måtte trække M6 tilbage til Præstø.

Efter ca. to måneder var M6 igen tilbage og kunne genoptage den daglige godstogskørsel.

Tilbage til materiellet: Banens nye personvogn C 34 bygget i 1913 fra Vognfabrikken Arlöv i



Åbne roevogne med bremsehuse ca. 1950. Foto: Søren Jørgensen.

Sverige var en midtergangsvogn med to afdelinger og toilet. Der var plads til 56 personer på 3. kl. Den vejede 13.590 kg var 13,2 m lang og trykluftbremset. Vognen var stor og rummelig og havde til slut polstrede sæder. Udvendig var den beklædt med teaktræ. Den kørte med i de fleste tog og var de sidste år fast personvogn i godstoget.

Den ophuggedes efter at være brugt i oprydningstog som mandskabsvogn i slutningen af 1961 og indbragte 1.862,- kr. til likvidationsboet.

Q145 var den eneste lukkede godsvogn som tilkom Mernbanen. Den blev bygget i 1913 af Arlöv og vejede 7.860 kg med en længde på 8,5 m og bundflade på 17,36 m². Den kunne laste 12,5 t. og var brunmalet og med skydedøre - en god rummelig vogn til cykler, bagage, frugt; og som ekstravogn under juletrafikken til postpakker.

Man erhvervede tillige 26 åbne godsvogne litra Pf 150-175 også bygget af Arlöv. Vognene kørte i roesæsonen, hvor der somme tider ikke var åbne vogne nok, og man lejede derfor vogne hos DSB eller hos andre privatbaner.

Disse fik så et skilt påsat med litra LH. Pf-vognene var 8,95 m lange og havde en bundflade på 18 m² og lastede 12,5 t. De første seks (150 – 155) havde bremsehuse og vejede 7.590 kg., medens de resterende 20 vejede 6.750 kg. Senere blev bremshusene taget af og der påsattes en lille skruebremse på enderne.

Ikke alle vogne holdt ud til nedlæggelsen i 1961. Nogle udrangeredes i 1958 og en enkelt blev ombygget men en gammel kedel opsat i bunden og brugt som sprøjtevogn til strækningens ukrudtsbekæmpelse. Ved nedlæggelsen blev syv vogne - de bedste med skruebremse - solgt

til Maglemølle Papirfabrik i Næstved for 8.811,- kr.

De resterende 10 gik til ophugning for 9.055,- kr. Også lokomotiv nr 4 gik til ophugning og indbragte 8.838,- kr., hvorimod Q145 blev solgt til en fynsk privatbane for ca. 1.000,- kr.

Strækningen til Mern udgik mod sydvest fra Præstø station. Denne var anlagt lidt uheldigt set i forhold til forlængelsen mod syd. Derfor blev Præstø en rebroussement station, d.v.s. at togene kørte ind og ud samme vej.

Ved udbygningen i 1913 blev sporarealet udvidet og omlagt noget, ligesom signalet blev flyttet til Mern station og den ene vinge afmonteret. I stedet blev opsat nye signaler med arme både for ind- og udkørsel til hver strækning. Der blev også opsat nye bomme, som skulle dække kystvejen til Nysø. Også Nysø's egen allé blev dækket i form af et skilt: "Pas på toget".

Senere blev den spærret ved en fast tværbom. Herefter gik banen ind i en lille lund inden den gik under broen med vejen fra Præstø til Næstved og fortsatte i en dyb udgravning syd om Antonie-bakken.

Da sporene også her gik ind i en kraftig kurve sled de tunge vogne meget på sporet. Det var nødvendigt at udskifte ca. 500 m spor i

forbindelse med spormoderniseringen i 1951. Nye spor var kørt ud klar til nedlæggelse. Imidlertid manglede det samme antal meter ved den ny omfartsvej i Næstved, som netop da var under anlæg. Direktør Wedel-Wedellsborg kunne ikke få yderligere bevilling igennem til disse meter, hvad der så resulterede i at spor fra Mern Station blev taget op og lagt i kurven ind til Præstø.

De nye spor blev herefter transporteret til anlægget ved Næstved, hvor de blev nedlagt, således, at der var nye skinner fra Brandelev Mejerivej helt ind til indkørselssignalet i Næstved. Da Mern således havde været med til spormoderniseringen og betalt rigeligt herfor, var man noget utilfredse med nedlæggelsen af de gamle skinner.

Skinnelegemet i Mern havde dog været meget lidt benyttet, så Privatbanetilsynet skønnede, at de var så gode som nye og kunne holde mindst 10 år eller måske mere. Dette affandt man sig med, men 'venskabet' med Mern havde lidt et knæk.

(Fortsættes i næste nummer)

Søren Jørgensen



For fuld damp et sted på skinnegangen. Foto: Søren Jørgensen



Forfatteren fotograferet af Bent U. Mortensen november 2003.

Arkivets årsmøde 2005.

Torsdag den 22.2. afholdt arkivet årsmøde på biblioteket. Knap 25 interesserede havde trodset det voldsomme snevejr og var mødt frem til mødet. Flere væsentlige sager blev lagt frem for de fremmødte.

Formandsskift.

Ikke mindst skal styrelsen og dermed arkivet skifte formand.

Sidst i sin beretning meddelte Søren P. Kæregaard, at han havde bedt om at måtte træde tilbage som formand, ikke mindst fordi travlhed på hans arbejdsplads og stærkt varierende arbejdstider, forhindrer ham i at holde regelmæssig kontakt til arkivets daglige arbejde.

Lis Rathsach, der har arbejdet i arkivet i en lang periode, har indvilget i at påtage sig formandsjobbet.

I arkivets medarbejderkreds er man endog meget glade for Lis' beslutning. Ikke mindst fordi Lis er en god bekendt af arkivet, men også fordi Lis er fortrolig med arkivets daglige arbejdsgang og interesserer sig for arbejdet.

Styrelsen har besluttet at sige tak til Lis, at hun vil træde ind som formand.

Styrelsen vil også takke Søren P.

Kæregaard for lang og tro tjeneste. Søren afløste Ingrid Dall for ca. 5 år siden, da Ingrid Dall besluttede sig for at flytte hjem til sin fødeegn og dermed bosætte sig i Sønderjylland i 1999.

Beretningen i øvrigt.

Søren P. Kæregaards formandsberetning indeholdt et stort afsnit om årets forløb og definerede der ud over arkivets opgave nemlig, at modtage og registrere diverse dokumenter fra beboere i dækningsområdet, som omfattes af Præstø kommunes seks kirkesogne. Dokumenter kan være flere forskellige slags: Breve, egentlige dokumenter, billeder, kort og tegninger af byens bygninger og anlæg. Aviser og tidsskrifter, der vedrører byen og dens liv. Protokoller fra foreninger og institutioner o. m. a.

Arkivet statistisk set.

Arkivet ligger i år inde med ca. 105 hyldemeter arkivalier, har registreret ca. 3500 billeder, har omk. 100 lydbånd optaget med interview med en række af kommunens borgere samt ca. 25 film, såvel smalfilm som videoptagelser. I det store antal hyldemeter indgår en komplet samling af indbundne eksemplarer af Præstø Avis fra bladets start i 1858 til 2002, - en årgang er formodentlig

lånt ud og er aldrig kommet tilbage – 1872 – stormflodsåret.

Alt dette rummes i to lokaler et kombineret publikumsrum og arbejdssted for de frivillige medarbejdere på 38 m² adskilt interimistisk fra bibliotekets læsesal og et arkivdepot på knap 35 m², som efterhånden er fyldt til bristepunktet – i øvrigt beliggende i bibliotekets kælder.

Medarbejderne i arkivet har i år ydet en samlet frivillig indsats på 1600 arbejdstimer, hvilket næsten svarer til et fuldt mandeår. Det er seks til otte medarbejdere, der møder frem fra to til op mod ti arbejdstimer hver pr. uge.

Blandt arkivets frivillige medarbejdere tælles i år Amir Afifi-an, der har tilbudt at blive som frivillig medarbejder ved arkivet efter, at han har fået tildelt førtidspension.

Fremtiden.

Arkivets fremtid? Fremtiden er ikke usikker i egentlig forstand, men arkivet kommer til at ændre status her, hvor Præstø kommune bliver sammenlagt med Møn, Langebæk og Vordingborg kommuner. Arkiverne i de fire kommuner har allerede taget initiativ til en række interne møder, hvori man prøver at afklare lokalarkivernes status i den kommende storkommune.

Der tegner sig en løsning, hvor de mange små arkiver kommer ind under samme styrelse, uden dog, at nogen af arkiverne skal nedlægges. Man vil søge at opretholde en decentral løsning, hvor hvert distrikt opretholder sit lokalarkiv som en filial af 'lokalarkivet for Vordingborg storkommune' eller hvad sådan en nu kommer til at hedde.

Interviewgruppe.

Et nyt element i arkivets daglige arbejde er, at en gruppe på otte personer har valgt at gå sammen og danne en interviewgruppe, der frem over vil søge at få lavet interview med en række af byens borgere. Interview, der vil blive optaget på bånd og gemt på Cd-rom eller minidisk. Kommer gruppen til at fungere vil det forhåbentlig lykkes at supplere arkivets samlinger med udsagn fra centrale skikkelser, der således levende fortæller anekdoter og episoder fra byens historie.

Regnskab.

Aftenens andet punkt var regnskabsforelæggelsen. Ole Fog fremlagde et regnskab, der udviste en fin balance og endog viste et smukt overskud. Overskuddet er et helt særligt engangsresultat af salget af jubilæumsbogen. Når tallene fra salget af jubilæumsbogen først viser sig i regnskabet for 2004, hænger det sammen med at der for

bogsalget skulle svares moms frem til 31.12.2003. Dette momsregnskab afsluttedes først i foråret 2004, hvorefter overskuddet kunne indgå i arkivets almindelige regnskab for 2004.

En særlig tak blev her fremsat til Advokat Keld Nørreslet, der beredvilligt stillede sit bogholderi til rådighed i hele den lange proces, hvor bogen blev skrevet og frem til den blev fordelt til interesserede, der havde forudbestilt den. Nørreslet førte også momsregnskabet og afregnede sluttelig med Told og Skat.

Patronslutskiven.

Det sidste punkt i årsmødets program var Bent U. Mortensens fortælling 'Når lokalhistorien dukker frem af en lille detalje – slutskiven på en patron'.

Første del af denne fortælling redegjorde vi for i juninummeret af 'Glem ikke' fra 2004, så for de, der ikke fik chancen for at overvære årsmødet er der noget at hente her.

Historien om Schantz Gall og hans isenkramforretning og hvorledes den flytter, da Schantz Gall dør i 1924 er interessant og spændende.

Det fascinerende er, at mange forskellige og hver for sig uanseelige kilder til sammen skaber en helhed og fortæller os et hjørne af byens historie.

En lille delhistorie kom frem på baggrund af artiklen i bladet fra 2004 .

Birgitte Egelin, hvis forældre i sin tid ejede 'Hotel Danmark', der senere blev til 'Gøngeskroen', ringede efter at have læst artiklen og gjorde os opmærksom på, at vi endelig ikke måtte glemme den gamle isenkrammer Felix Eskildsen, der havde sin forretning i 'Garvergården', den nuværende 'Punkt 1' i Adelgade nr. 61 på hjørnet ved Torvestræde.

Det knuste dukkestel.

I 1930, hvor Birgitte Egelin fyldte fem år, ventede familien på 'Hotel Danmark' en dag, hvad der i øvrigt hændte ofte, netop Felix Eskildsen på visit til en kop kaffe. Denne dag var det i anledning af den femårige Birgittes fødselsdag.

Birgitte havde af isenkrammeren fået et dukkekaffestel opsat på et stykke pap i en fin æske som gave samme dag.

Det lille barn havde fundet en snedig måde at knuse de enkelte genstande på. Børn elsker jo at eksperimentere.

Hun sad lige så stille og artigt og anbragte først den ene kop, så den anden under gyngestolens gænge. Med en minimal håndbevægelse kunne hun sætte stolen i bevægelse og . . . ja, vi kan alle forestille os ulykkerne,



Adelgade 61 - 65, 'Garvergården' fotograferet ved byjubileet i 1903.
Præstø Lokalhistoriske Arkiv

der fulgte.

Pointen er, at Birgittes mor pludselig kommer til stede og oplever barnets 'hærværksøvelser' og det umiddelbart før den skikkelige og rare isenkrammer Felix Eskildsens ankomst.

Hvilken opstandelse!!

Det er sådanne små anekdoter, der gør det morsomt at være arkivmedarbejder.

- - -

Var det Felix Eskildsen, der overtog Schantz Galls inventar og varelager efter dennes død i 1924. Hændelsen ved Birgitte

Egelins fødselsdag fandt sted i 1930. Os bekendt er der ikke isenkramforretning i hjørneejendommen på noget tidspunkt før 1924.

Galanteri- og Broderihandel.

På billedet fra jubilæumsåret 1903 af Garvergården ses det, at der er forretning i hjørneejendommen på selve hjørnet. I øvrigt et billede arkivet har erhvervet for nylig. Forretningen er N. Henriksens '*Galanteri- og Broderihandel*'.
bm

Lokalhistorisk Forening for Præstø Kommune.

Foreningen afholder generalforsamling torsdag d. 31 marts, kl. 19.30 i Bernhards Aktivitetshus. Dagsorden iflg. vedtægterne.

Præstø kommune skal lægges sammen med bl.a. Langebæk kommune. Historikeren Thomas Nielsen fra Mern vil fortælle lokalhistoriske træk fra arbejdet i Langebæk - måske endda lægge op til vor forsommertur med mulighed for at besøge nogle af de steder, Thomas vil fortælle om.

Altså først generalforsamling, derefter fortælling ved Thomas Nielsen.

På bestyrelsens vegne

Knud Holm Nielsen

Grundtvig og kvinderne.

Tidl. sognepræst Hans Henrik Christiansen fortalte levende og engageret om Grundtvig ved mødet torsdag den 13. januar.

Omkring 40 deltagere var mødt frem til denne gode aften. På Egeløkke på Langeland træffer Grundtvig i sine ungdomsår Constance Leth og forelsker sig håbløst.

Grundtvig bliver gift tre gange. Først gifter han sig med Lise Blicher. I 1851 indgår han ægteskab med Marie Toft på Rønnebæksholm ved Næstved. Endelig i 1858 gifter han sig med Asta Reedtz.