

# Glem ikke!



Rangering ved remisen i Præstø, sommeren 1959. Foto: Helge Mortensen.

<b>Indhold:</b>	Side	Side
Redaktion & forening . . . .	2	Aage - 13 aar . . . . . 13
Præstø-Mern-banen - 90 år		
15. november 2003 (2). . . . .	3	

## 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, Søren Kæregaard, 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: Dorte Worsøe  
Næstformand: Ole E. Hansen  
Kasserer: Ralf S. Mortensen  
Bestyrelsen i øvrigt: Knud Holm Niel-  
sen, Kim C. Pedersen.  
Foreningens repræsentant i arkivets

### styrelse:

Ole E. Hansen  
Suppleanter:  
Mogens Knudsen,  
Gurli Z. Nielsen

**Udgivere:** Præstø Lokalhistoriske Ar-  
kiv & Lokalhistorisk Forening for  
Præstø Kommune

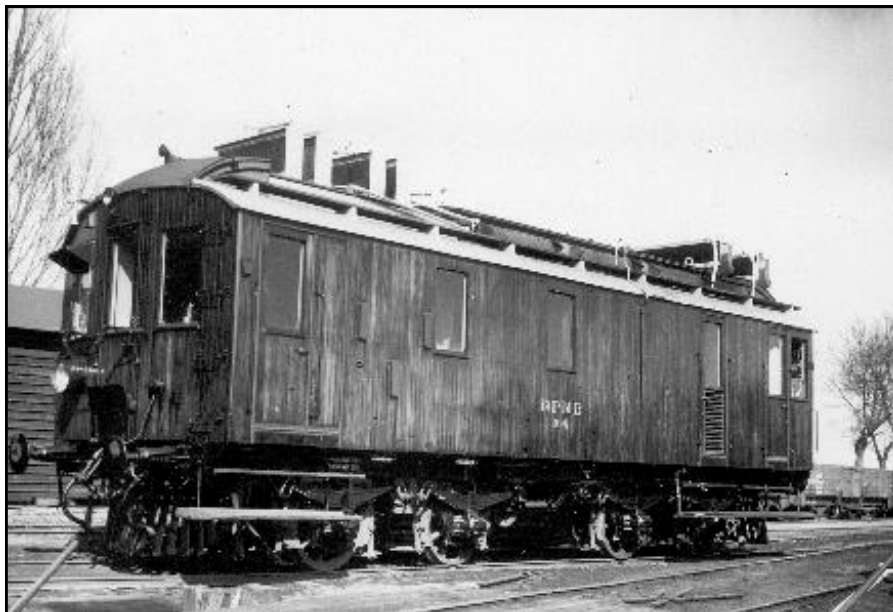
**Redaktion:** Ansvarshav.: Bent U.  
Mortensen Øvrige: Ralf Søgård Mor-  
tensen

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

# Præstø-Mern-banen 90 år - 15. november 2003. (2)



M6 med tagkolere 1958. Foto: Søren Jørgensen.

(Fortsat fra forrige nummer)

Banens forløb efter den stejle stigning fortsatte herefter i fald og skar Præstø-Skibinge-vejen i niveau, hvorefter den fortsatte over engene ved Tubæk. I dag er der, hvor sporet lå indrettet cykelsti. Herefter krydsede banen ved Tubæk Møllevvej vejen mellem Kalvehave og Fakse. I 1937 opsattes her automatiske blinksignaler. Senere er vejen forlagt og rettet ud.

Begge vejskæringer har oplevet flere påkørsler mellem tog og bil med dødelig udgang.

Den værste er nok den, hvor tre unge mennesker fra Allerslev i bil med et flyttelæs 3. februar 1930 overhørte toget fra Præstø fremført af M6 med persontog ført af lokofører. Carl Larsen. Bilen slæbtes foran toget til Tubæk Åbro hvor den røg i grøften og brød i brand. To af de unge mennesker døde straks, mens



Tog på 'prærien' - Skibinge Trinbræt 19.03.1961. Foto: Søren Jørgensen.

den tredje først døde dagen efter. Da det var lokale personer fra området, var alle dybt berørt af ulykken.

Umiddelbart efter vejen opbyggede man af sveller i øvrigt officielt et midlertidigt trinbræt, der fungerede i to dage i forbindelse med skyttestævnet i Præstø ved Tubæk i dagene 15. og 16. juli 1950. Her kørte motorvogn M7 særtog mellem Præstø og Tubæk hver morgen mellem kl. 07.55 og 08.15 og igen søndag aften mellem kl. 17.51 og 18.15 for befordring af stævnedeltagere. Også banens øvrige tog kunne standse ved holdstedet.

Baneforløbet fortsættes derefter

over Tubæk Mølleå på en betonbro med 5 m' s spændvidde, som fortsat eksisterer.

Efter at have krydset Tubæk Mølleå går banen ind i en kraftig stigning ad en stor og i landskabet meget tydelig dæmning med retning mod vejen mellem Skibinge og Bellevue. Umiddelbart efter at have passeret denne vej kørte togene ind på sporet til Skibinge Trinbræt. Lidt længere fremme lå selve holdepladsen. På sidesporet kunne holde op til 3 – 5 roevogne, og det gjorde der næsten hver dag i roesæsonen.

Der var ikke billetsalg på stedet men billetter solgtes i toget. I 1951 etableredes en læsserampe af beton til glæde for roedyrkerne

samtidig med at sporets længde udvidedes. Dog var det ikke den store trafik, der prægede holdepladsen. Den lå langt fra Skibinge by samt Bellevue og Beldringe, hvorfra befolkningen fra sidstnævnte nok var de flittigste brugere.

Hvad holdepladsen ikke fik af opmærksomhed medens banen kørte, har den til gengæld fået efter nedlæggelsen. Holdepladsen købtes af portør Helge Mortensen, som i første omgang placerede den i sin barndomsby Allerslev overfor sta-

tionen. Senere flyttede han den til Vig i Odsherred, hvor han efter NPMB's nedlæggelse og 23 års ansættelse, fik ansættelse ved Odsherredsbanen i mange år til han gik på pension.

I foråret 2003 kom den smukke og velholdte lille holdepladsbygning tilbage til Sydsjælland, hvor den nu er opstillet i Bårse i Carsten Højholt Hansens have. Carsten H. H. har indrettet bygningen som et smukt lille museum med rekvisitter fra den gamle bane, men også med en lang række



ting indsamlet af Helge Mortensen fra andre privatbaner rundt i landet.

Helge Mortensen påbegyndte sin indsamling af banerekvisitter meget tidligt og har som barnefødt på Allerslev station, hvor hans mor var ekspeditrice ind til 1957, været en stor beundrer og elsker af alt, hvad der havde med banen og dens liv at gøre.

Da Helge gik på pension i 1981 fortsatte han indsamlingen til sit lille museum.

Carstens datter i det lille velindrettede museum 15.11.2003.  
Foto: Bent U. Mortensen

Endog i dag kan den nye 'bestyrer' af museet, Carsten H. H., tilføje nye ting til museet, der i øvrigt kan besøges - men efter aftale med Carsten. 'Skibinge Holdeplads' er et rent privat lille museum men med en meget høj standard.

Hvor holdepladsen lå kan man i dag se fundamentet til træbygningen samt læsserampen og perronen, men det ligger skjult i en lille men tæt granplantning, som man skal forcere, hvis man vil opleve stedets historie.

Efter holdepladsen fortsatte banen ind i en ret skarp kurve og nedgravet. Længere fremme fortsatte forløbet på en mindre dæmning og passerede i en blød kurve vejen mellem Skibinge og Ugledige. En mindre del af den kan i dag ses. Overskæringen var kun markeret med krydsmærker, og det var måske grunden til at et sammenstød i august 1958 fandt sted.

En skinnebus med motorvognsfører Frede Petersen som fører opdagede en stor blå Ford V8 personbil nærme sig overskæringen. Toget gav signal, men bilen fortsatte ind i toget og blev ramt således, at den endte i grøften. Toget blev på sporet, men da Frede Petersen kom til for at hjælpe ved ulykkesbilen, konstaterede han, at det var fru grosse-rer Frederiksen fra Præstø, der

havde ført bilen. Fru Frederiksen udbød spontant, da hun opdagede sin redningsmand: 'Det var godt, De kunne komme. Jeg kan intet se!'

Det viste sig at fru'en havde fået en ny stor hat. Ved uheldet var den gledet ned foran ansigtet og havde taget hele udsynet. Ud over uundgåelige materielle skader, var ulykken til at overse.

Banen løb herefter i bløde kurver og over åbne marker til Ammenstrup inden den krydsede vejen mellem Allerslev og Ugledige få meter før den nåede Allerslev Station med det høje signal. placeret overfor stationen.

Også her ved denne overskæring har en alvorlig påkørsel fundet sted. I maj 1956 påkørtes en lastbil tilhørende fragtmand H. O. Larsen, Præstø. Skinnebus SM2 ført af Hartvig Petersen kom fra Præstø. Chaufføren i lastbilen overså blinklyssignalet og kørte ind i togets højre side. Skinnebussens frontbagagebære var nedslået og den tog det værste stød af, men lastbilens lad ramte forruden og ladets presenningsstivere jog ind gennem ruden. Hartvig Petersen nåede lige at komme væk fra førerbordet inden lastbilen ramte toget. Lastbilen var så medtaget efter sammenstødet, at den måtte kasseres.

SM2 fik slået vangen skæv, og forruden og frontplader m.v. måt-



Allerslev Station 19.03.1961. Foto: Søren Jørgensen.

te repareres hos Scandia i Randers. Banen måtte undvære SM2 i driften i ca. 2 mdr. Da vognen ikke selv kunne køre til Randers måtte den 'opbygges' på en åben specialvogn fra DSB.

Man benyttede lejligheden til at få hovedrevideret skinnebussen, som således kom tilbage nymalet og så god som ny.

Allerslev station havde et stort varehus med skydedøre, kreaturfold og et sidespor, som under krigen blev udvidet, idet man her daglig læssede mange vogne med generatorbrænde. Under krigen opbyggede en tømmermester en brændefabrik, som endog arbejdede i døgn-drift. Mod slutningen af 40-erne blev den igen nedlagt.

I Allerslev var der ingen læsning

af roer, idet sukkerfabrikken her forlangte at roer blev transporteret ad landevejen. Allerslev station var en typisk landstation hvor især bane og post blev klarret, i god harmoni og til alles tilfredshed. Også egnen omkring Ugledige og Rekkende blev betjent fra Allerslev. Her lå en skole på Lekkende, som hvert år sendte børn ud og hjem og med cyklerne som det store rejsegods.

Idag er stationen meget ombygget og næsten ukendelig, mens varehuset næsten står urørt.

Efter indgangssporskiftet fra Mern passerer en markvej, og banen går ind i en blød kurve og

derefter ind i en lang dyb udgravning. Ved den bløde kurve lå på venstre side en æbleplantage og det var en yndet sport blandt de lokale, at man strakte armen ud og forsynede sig med æbler under passagen.

Strækningen gik nu ud over åbent land og man havde frit udsyn helt til Mern. På ruten passeredes i niveau vejen til Lekkende Mølle - nu Lydehøjvej. Her fandt, en afsporing sted den 27. november 1925, idet lokomotiv nr. 2 med et par godsvogne blev løftet af sporet på grund af sammenpresset sne i sporet. Maskinen lagde sig på siden i grøften.

Et lignende tilfælde fandt sted den 28. februar 1941 hvor et tog fremført af lokomotiv nr. 5 og med M8 (Me34) som personvogn løb af sporet. Driften måtte indstilles den 28.2. og 1.3. Personer mellem Mern og Præstø blev befordret med biler. Ingen personer kom til skade.

Banen fortsatte ad små lave dæmninger inden den for alvor krydsede den store Maglemose på en større dæmning. Her måtte under anlægget foretages betydelige opfyldningsarbejder og senere holdes nøje øje med, at der ikke blev dæmningsskred. I et cirkulære fra 13. nov. 1913 ordre nr. 236, henvender driftsbestyreren sig til lokomotivper-

sonalet med følgende ordlyd: 'Under togenes passage skal lokomotivføreren mindske farten og holde skarpt udkig. Efter mørkets frembrud skal fyrbøderen med håndlygte passere strækningen mellem Mern bro og et punkt 60 m syd for denne til fods foran toget.'

En postflyver nødlandede i Maglemosen december 1925 og kunne ikke ved egen hjælp fortsætte. Man valgte at skille maskinen ad således, at to godsvogne blev læsset med flydele, der siden blev transporteret med tog til Sverige. Den 16. december 1925 udstedte driftsbestyreren arbejdstogsordre til udførelse torsdag den 17. december, idet en maskine med 2 vogne skulle arbejde på strækningen indtil kl. 5½ eftermiddag. Toget førtes af lokomotivfører Johannes Nielsen og fyrbøder O. Jensen under ledelse af banemester Jens Hansen.

Efter at have passeret Mern Å på en bro, svinger banen i en kurve og når umiddelbart efter indgangsskiftet til Mern saftstation på venstre side. Ved sidesporet var opsat et telefonskab, så man kunne kalde Mern station. Skiftet var aflåst med hængelås og sporskifteviser, som under roekampagnen skulle være belyst. Inde i området var sporet sikret med en bom på tværs hen over sporet. Der var tre spor, der grenede sig ud ind mod pladsen, og ved de to spor var anlagt en vejerbod. På de to spor kunne være plads til 7- 8 vogne på hvert



spor under aflæsning, medens det tredje spor havde plads til ca. 25 vogne hovedsagelig til afsendelse.

Der kunne således være op til ca. 41 - 42 vogne på terrænet. En hel del rangering fandt sted mellem saftstationen og Mern Station.

Trækkene bestod af ca. 15 - 16 vogne læsset med roer, medens returløbet kunne være op til 23-25 vogne enten med affald eller tomme. Toggangen var nogle år sådan, at man krydsede med ordinært tog på saftstationen, men da 'tilsynet' havde fået nys herom, forbød man den trafik, og man måtte henvise til krydsninger enten på Mern Station eller Allerslev Station. Sikkerheden var nok

ikke i orden.

Efter lukningen henlå spornettet i en periode fortsat på saftstationen. Sukkerfabrikkerne bad banens ophugningsfirma om at fjerne sporene, men dette kunne ikke lade sig gøre, da området var privatejet. Først i 1962 blev sporene taget op på fabrikkens område.

Efter sidesporet fortsatte banen i en blød kurve ret hen til vejskæringen ved Mern-Ørslev-vejen, hvor det i ordre nr. 525 af 12. juli 1924 lød: 'Fra den 13. ds. etableres vejsignaler, der med trådtræk manøvreres fra Mern station.'

Banen går så i en svag højrekurve ind til stationen, som oprindeligt havde et betydeligt spornet. Dog i 1951 blev det væsentligt



Mern Station 21.09.1958. Foto: Søren Jørgensen.

reduceret på grund af nedgangen i roetransporterne. Noget af sporet kunne genanvendes ved Præstø, som tidligere omtalt.

Der var ved etableringen blevet opført et stort varehus med dobbelte døre og en læsserampe. En mindre kran blev etableret til Mern Savværks træ og kævler, som banen transporterede. Endelig var der en enkeltsporet remise med vandtårn og kulgård samt drejeskive. Remisen er udvidet flere gange både mod syd og nord, ligesom en mindre tilbygning er kommet til med overnatningslokaler.

I remisen kunne lokomotiverne holde, og indtil M6 fik bygget tagkøler på taget, havde også den plads her.

Under krigen kunne M8 være inde i remisen. Sporet blev forhøjet i den ene ende, således at vognen kunne ruller uden for i det fri, hvor der så kunne tændes op i generatorerne. Da motorvogn M6 kom til i 1928 måtte man forlænge bygningen lidt mod nord i form af en trækonstruktion.

Hovedsporet blev under krigen forlænget lidt men mod syd - i alt 12 meter, idet man havde for lidt plads under rangering ved ankomst af M7, generatorvogn G51, personvogn og M8. Man undgik derefter at skille toget ad, når man havde haft en godsvogn efter M7.

Mern station var i begyndelse besat med en forstander. Efterhånden blev arbejdsmængden nedsat,



Remisen ved Mern Station ca. 1954. Foto: Søren Jørgensen.

og for at spare byttede man om på personalet, sådan at en kontor-assistent med jernbaneuddannelse blev forflyttet fra Præstø til Mern og fik titel af ekspeditrice, mens 'stander' blev nedgraderet til overassistent i Præstø. De gav lidt muggen i krogene.

De personalemæssige indretninger i remisen var ikke gode. En gammel kakkelovn, hvori, der skulle tændes op hver dag, koldt vand i hanerne, toilet udenfor – et gammeldags das - og dyner der var tunge som kampesten. De to værelser var ens - et for lokomotivførere og motorvognsførere og et for togførere, som man dog slet ikke brugte de sidste år. Det var således langt fra nogen fornøjelse at skulle overnatte i Mern remise, men man måtte tage det, som det kom. Om vinteren kunne man etablere tomkørsel til Præstø efter sidste togs ankomst, hvis det frøs mere end 10 grader. Det brugte man ofte!

Mern Station er en smuk bygning i røde sten og taglagt med røde tegl. Den indeholdt foruden kontor også ventesal og tillige bolig for stationsbestyreren. Der var ikke post tilknyttet, idet man havde et selvstændigt posthus ved siden af.

Banen havde en fastboende togfører i Mern, som i første år var L. P. Sørensen. Senere blev det portør Alfred Nielsen, som udnævntes til togfører i 1938. Han

fratrådte i 1956, og samtidig undgik man at have kørende personale boende i Mern. Efter sin pensionering bevarede Alfred Nielsen sin tilknytning til banen, idet han hver søndag kørte med den tomme skinnebus fra Mern til Præstø efter, at morgen- og formiddagsturene var tilendebragt i Mern. Alfred Nielsen havde noget familie boende på Præstø Overdrev, og han cyklede så hjem på sin gamle cykel. Uheldigvis blev denne beskadiget under en sådan tur søndag den 3. marts 1957, da SM1 med motorfører Svend Madsen i den tomme vogn og Alfred Nielsen som passager med cyklen på baggebæreren kom i sammenstød med en bil ved Tubæk. Bilen blev knust, dens fører dræbt og cyklen tilintetgjort. Begge banefolk kom aldrig over hændelsen, men Alfred fik en ny cykel af banen og cyklede nu begge veje efter den dag!

Efter nedlæggelsen solgtes både station og varehus til en mindre industrivirksomhed, som senere har udvidet med en stor bygning, der dækker det tidligere sporareal. Remisen blev solgt til garage for kommunens redskaber, men er senere helt ombygget og solgt til en privat person med sans for det arkitektoniske.

Vi er således nået til vejs ende. Jeg håber, at jeg med dette bidrag

har fået nedskrevet et interessant afsnit af den i 1961 nedlagte lokalbanes historie.

Søren Jørgensen



# Aage - 13 aar!

13 år og med det i dag lidt sjældne navn Aage. Stavemåden røber, at vi er tilbage i tiden før 1948, hvor retskrivningsreformen beordrede os til at til at bruge Å i stedet for Aa og ja, til en lang række andre ændringer.

Aage har fødselsdag den 21. januar!  
Hvad mon han ønsker sig?

Der ingen internet, ingen fjernsyn, ingen radio, (Statsradiofonien oprettes 1. april 1925 som forsøgsordning med ét radioprogram, der første år sender 3 timer dagligt).

Hvilken viden kan vi tilskrive sådan en knægt? Hvad var hans horisont?  
Hvad foretog han sig i sin hverdag?

Han ønsker sig 'Lommebog for Skoleelever 1918' og er så heldig at han får den af sin storesøster Lis i fødselsdagsgave. Den var hans kilde til god og nyttig viden - hans Google.

Aage gik i 'Præstø Kommuneskole' i 6. klasse. Faderen var bogtrykker N. Th. Jensen og som I sikkert hat regnet ud blev han født i 1905.

## Dagbog: Mandag d. 21.01.:

- stod op Kl. 7 ¼.
- gik i Skole Kl. 8 ¼.
- havde Dansk, Regning, Gymnastik, Naturhistorie.
- kom Hjem kl. 12 og fik Grød og Klatkager til Middag.
- gik i Byen og hjalp Fader om Eftermiddagen.
- spiste til Aften kl. 6.
- læste mine lektier og gik i Seng kl. 10 ¼.

God nat.

## Dagbog: Tirsdag d. 22.01.:

- stod op Kl. 7 ¾.
- tændte på Trykkeriet.
- gik i Skole Kl. 9.
- havde Dansk, Sang, Geografi og Religion.
- kom Hjem Kl 1.
- fik Brunkaal og Mælkegrød til Middag.
- gik i Byen og hjalp Fader om Eftermiddagen.
- spiste til Aften Kl. 6.
- læste min lektie og gik i Seng Kl. 10 ½.
- God Nat.

Næste dag får han 'Frikadeller og Sødsuppe til Middag' og får tid til at læse en roman, 'Gennem Storskoven'. Torsdag forløber efter samme mønster – også her får han tid til at læse i 'Gennem Storskoven'.

Fredag er der en lille ny ting at tage vare på. Aage 'skriver til Eksamen', fortæller han men uddyber ikke, hvad det betyder i praksis.

Lørdag er en særlig dag. Den starter med fire timers skolegang. Hjemkommet skal han feje gade og hugge pindebrænde til komfuret. Om aftenen 'er i teatret', men desværre fortæller han ikke, hvilket stykke han har set. Punktligt i seng 'Kl. 10 ½'.

Søndag sover han til '9 ½' og der bydes på 'Morgenkaffe'. Derud-

over skal Aage 'hente Sand om Formiddagen'. – var ude at spadserere'. Efter aftensmaden er der tid til at læse 'Japeth, der søger sin Fader'.

Dagene forløber i en stille regelmæssighed. Vi kan i lommebogens dagbogsafsnit følge Aage i knap to måneder. Dagbogen slutter den 11.03.1918. Der er nogle sider revet ud. Der mangler ligeledes sider inde i lommebogen fra side 88 til side 109, så vidt jeg kan se regnskabsiderne. Disse sidste sider følger umiddelbart efter nogle sider, hvor man kunne føre regnskab over scoringer i fodbold og antal vundne og tabte kampe for sine yndlingshold.

Efterfølgende har jeg samlet et række interessante oplysninger, udvalgt i den sidste del af Aages dagbog.

**Aages middagsmad:** Her kun medtaget på udvalgte dage – kun på enkelte dage i perioden glemmer Aage at nævne maden.

Fr. 25.01.: 'Hvidkaalssuppe og Kød'

Lø. 26.01.: 'Frikadeller m. Kartoffelmos og Øllebrød'.

Ma. 28.01.: 'Grød og Lever med brunede Kartoffler'.

Ti. 29.01.: 'Labskovs og Mælkegrød'.

On. 30.01.: 'Frikadeller og Grynsuppe'.

To. 31.01.: 'Grønkålssuppe'.

-----

On. 20.02.: 'Risvælling og Skinke=Bankekød Grønkåls-suppe'.

To. 21.02.: 'Suppe og Suppekød med Peberrodssovs og stuvet Hvidkaal'.

Fr. 22.02.: 'Grød og Hachis'.

Lø. 23.02.: 'Mælkegrød og Spegesild med Løgsovs'.

-----

Fr. 01.03.: 'Vælling og stegt Flæsk'.

Lø. 02.03.: 'Sødsuppe og Pandekager'.

Sø. 03.03.: 'Kalkunsteg med Budning og rød Sovs'.

Ma. 04.03.: 'Risengrød og kogt Torsk'.

Ti. 05.03.: 'Kirsebærssuppe med Tvebakker og Oksesteg'.

On. 06.03.: 'Vandgrød og Bøf'.

-----

Sø. 10.03.: 'Bankekød og Abrikosgrød'.

Ma. 11.03.: 'Rismelsgrød og kogt Torsk'.

**Aages arbejde:** ' - stoppede Fjer, - ryddede op på Sengelageret, - bar Brænde, - bar Koks, - huggede brænde, - gik i Plads, - pakkede og gik med Modeblade, - fejede Sne. – hentede Post, - børstede Støvler, - tændte op i Kakkelovnen, - skrev Artsfortegnelse og Prisliste for engelske Pelargonier, - havde plads hos Axel N. Jensen og hos Oscar Hansen i perioden, - skoede Træsko'.

**Aages kontakt til byen:** ' - går i Biografen, - havde fået Billetter af Købmand Axel N. Jensen til Teater og ser 'Den Tredje' og 'En Søndag paa Amager', - på Plads hos Axel N. Jensen 9.2 – 13.2., - får Plads hos Oscar Hansen, - er hos Ridiger med Avisen den 3.03., - er hos Arrestforvarer Christensen den 26.02. '.

**Aages fritid og lege:** ' - *legede, - spillede Kort, - spillede Kugler, - legede Sørøvere i Gymnastik, - gik i Skolekøkken, - byttede bøger.*

### Aage læste:

'*Gennem Storskoven*' - 24.01.  
'*Kaptajn Steens vidunderlige Eventyr*' - 30.01 & 31.01.,  
'*Mary Decom og Co.*' - 5.02.,  
'*Grækernes Syndflod*' - 7.02.,  
'*Ingeborgs Medgift*' - 11.02 & 22.02.,  
'*Perlefiskerne i Sydhavet*' - 27.02 & 28.02.

**Hvad skolemesteren så:** Aage staver ikke helt fejlfrit, men han er stort set en god staver. Han fortæller ikke meget om, hvordan stavning bliver trænet. Han skriver genfortælling i skolen et par gange, og som sagt, '*skriver han til Eksamen*' en enkelt gang.

Aage skal slet ikke blive flov, når nu jeg nævner nogle af hans stavefejl. Dog heldigvis læser Aages lærer ikke dette:

### Eksempler på stavefejl:

'*Klalkun for Kalkun, Lapskovs for Labskovs, spasere for spadsere, Vidkaal for Hvidkaal, osv.*

Aage er dog en flittig, omhyggelig og tænksom dreng, der passer sine pligter, og her i blandt er lektierne nævnt stort set hver eneste dag i dagbogen. Om aftenen efter spisetid laver han lektier, lige før han skal i seng.

Aages søster Lis hedder rigtigt Elisabeth og har i øvrigt fødselsdag den 26. maj. Hun indskriver på en af de

blanke sider i dagbogsafsnittet et lille digt til sin broder: '*Altid frejdig, naar du gaar, Veje Gud tør kende. Selv om du til maalet naar Først ved Verdens Ende!*'

Selv får Aage lige startet på salmens andet vers med sin lidt skæve men læselige skrift: '*Aldrig ræd for . . .*'.

Som I kan se er der ingen grund til at ynke Aage, snarere tvært imod. Aage klarer sig fint og får også på trods af en stram tidsplan og mange pligter lov til at lege. Han omtaler ikke på noget tidspunkt en legekamerat eller en ven han hygger sig med.

### Lommebogen:

Selve lommebogen er den tids 'Google' – ingen tvivl om det. Der er ikke den ting i en drengs verden på den tid, som du ikke kan finde omtalt. Jeg må nævne i flæng:

'*Gaader og Amatørgaver, Fremmede Landes Regenter, Utallige matematiske formler, Mennesketab i Krig, Alfabeter (Blindes, det russiske, det græske og naturligvis Morsealfabetet), Romertal, Kapitel om opfindelser, Signaturer og Kurver på Landkort, Opgaver for Amatørfotografer, . . . og meget, meget, meget mere. I alt en lille bog på 138 sider vel at mærke ud over dagbogsiderne*'.

Som et kuriosum kan jeg nævne, at på side 114 oplyses det, at Axel Kjær, Præstø Realskole, sammen med 99 andre drenge og piger med sin besvarelse af 'Præmiegaaderne', er blevet udtrukket ved lodtrækning og har vundet en udgave af

'Lommebog for Elever 1918'.

Arkivet er kommet i besiddelse af denne lille guldgrube ved et tilfælde. En betænksom person har købt den på et loppemarked og afleveret den til Næstved Lokalhistoriske Arkiv en gang i 2004.

Via denne kanal, har den så fundet hjem og dermed fundet sin plads mellem mange andre kuriositeter, som reelt er brikker i lokalhistorien.

I Præstø Lokalhistoriske Arkiv gemmer vi disse brikker, forhåbentlig så enhver, der har lyst, kan pusle brikkerne sammen til en god historie.

Aage sluttede hver eneste aften, når han havde skrevet sin dagbog, med ordene: '*God Nat!*'

Det havde været spændende at kende lidt til Aages voksenliv.      bm

**Aages skoleskema:**

<b>Mandag</b>	<b>Tirsdag</b>	<b>Onsdag</b>	<b>Torsdag</b>	<b>Fredag</b>	<b>Lørdag</b>
Dansk	Dansk	Dansk	Dansk	Dansk	Dansk
Regning	Sang	Historie	Dansk	Religion	Regning
Gymnastik	Geografi	Geografi	Gymnastik	Historie	Sang
Naturhistorie	Religion	Tegning	Regning	Skrivning	Historie