

Præstø Lokalhistorie



Præstø Lokalhistoriske Arkiv & Lokalhistorisk
Forening for Præstø
21 årgang — Nr. 2. — april 2012

Indhold

Da man justerede urene i Jylland af Hans Chr. Thomsen	s. 4
Jernbanehistorie af Søren Jørgensen	s. 5
Ansøgning om at køre på sognets biveje af H.C. Thomsen	s. 14
Stationsbygningen af Kai Christiansen	s. 19
Bestyrelser	s. 23

Udgiver: Præstø Lokalhistoriske Arkiv, Lindevej 45, Præstø 4720.

Tlf.: 5536 3109. E-mail: lokal@praesto-arkiv.dk

&

Præstø Lokalhistorisk Forening. Formand Dorte Worsøe, Faksevej 8, Præstø

Tlf.: 5599 3724. E-mail: lystskovhuset8@mail.dk

Redaktion: Hans Chr. Thomsen Egestræde 3, Skibinge,

Tlf.: 5599 1494, E-mail: hctka@mail.dk

Dorte Worsøe, Faksevej 8, 4720 Præstø. Tlf. 5599 3724. E-mail: lystskovhu-
se@mail.dk

Forside: DSB-plakat **Bagside:** maleri af Giorgio Chirico.

Præstø Lokalhistorie udkommer 4 gange årligt, og dækker Præstø sogn og land-
sogn, Beldringe, Baarse, Skibinge, Allerslev, Ugledige og Jungshoved
Medlemskab af Lokalhistorisk Forening koster årligt 100 kr. for enlige og 150
for ægtepar. Indmeldelse kan ske hos Knud Holm Nielsen, Tlf.: 5599 1895
Havnevej 12, 4720 Præstø. E-mail: knuboholm@yahoo.dk.

Tryk: Nordfalsters Bogtrykkeri . ISSN: 1903-0886

Arkivets åbningstider: Mandag kl.13—16 og 1. lørdag i måneden kl.10—13 i
perioden 1. sept. – 30. april. Juli måned er lukket.

Lindevej 45, 4720 Præstø Tlf.: 55 36 31 09,

E-mail: lokal@praesto-arkiv.dk

Arrangementer

Torsdag d. 19. april kl. 19.30 i Bernhard

Professor Niels Østergård, Københavns Universitet, fortæller om Roneklint:
”Fra Fæste til Fritid”, udvikling og afvikling af en landsby

Torsdag d. 10. maj kl. 19.30 i Bernhard

Søren Engelbrecht fortæller:
Engelbrecht og forretningsliv i Præstø

Torsdag d. 7. juni kl. 19 (Bemærk tiden)

Landsbyvandring i Faksinge. Vi bliver med kyndige guider vist rundt i den gamle landsby.

Vi mødes ved indkørslen til i Faksinge

Venlig hilsen:
Dorte Worsøe



Da man justerede urene i Jylland

Hans Chr. Thomsen



D. 8. maj 1894 stadfæstede kongen Den store Jernbanelov, der indeholdt bestemmelser om anlæg af bl.a. 28 privatbaner - nr. 5 blandt privatbanerne var en bane mellem Næstved og Præstø. Tilskud fra stat, amt og kommuner dækkede sammen med private aktionærers indskud anlægsudgifterne.

Hermed kom Præstø endelig på sporet af den ny tid. Jernbanen var så relativ ny, at man i Jylland var nødt til at justere urene til Københavnertid, da jernbanen ankom - Jylland var lidt bagefter.

”O, hvilket Aandens Storværk er dog denne Frembringelse ... al min Tanke har ligesom skuet Gud Ansigt til Ansigt”, sagde en overvældet H. C. Andersen om jernbanen.

Andre blev skrækslagne ved synet af de dampende uhyrer. Heste stak i

rend alt hvad remmer og hestevogn kunne holde. Nogle kunne se hvad tid på dagen det var, når toget passerede til faste tider – det gik nok ikke i dag

Andre igen prøvede at få styr på den ny tids uvrerne bevægelighed. En venstrepolitiker foreslog i Folketinget, at der skulle gå en mand foran de ny automobiler med en klokke for at advare sagesløse borgere.

Det var en tid, hvor gammelt og nyt eksisterede sideordnet - se toget på den surrealistiske maler Chirocos billedet på bagsiden af dette nummer.

Tiden op til Præstø-jernbanen var en krisetid med omlægning i landbruget til animalsk produktion, med udvandring til USA og med urbanisering.

I Præstø var der små 500 indbyggere i begyndelsen af 1800-tallet. Ved udgangen var der 1.500..

Jernbanehistorie

Søren Jørgensen



Første gang Præstø kom på tale i forbindelse med nogle af de mange jernbaneplaner, der fremkom i midten af 1800-tallet, var i 1867, da den påtænkte sydbane var projekteret med linjeføringen Roskilde-Køge-Vordingborg – altså uden om Næstved, men passerende Præstø. Dette projekt blev imidlertid forladt, og Næstved blev i stedet foretrukket fremfor Præstø.

Blader man i de gamle skrifter, finder man i ”Præstø By- og Amtstidende” for 1. juli 1875 et ”Opraab” med følgende højtidelige erklæring: ”I levende erkendelse af Jernbanernes store og gavnlige Indflydelse på



Folkets intellektuelle og materielle Fremgang i Almindelighed og overbeviste om, at yderligere Udvikling af Jernbane-forbindelserne i vor Egn vil som overalt, hvor Jernbaner er anlagte, fremkalde større Produktion og Virksomhed og derved forøge Jernbanens og Ejendommenes Værdi, have Delegerede fra Kommuner i det sydøstlige Sjælland og på Møn, Amtsrådsmedlemmer, Godsejere og andre Mænd, som interesserer sig for Sagen, på et møde i Allerslev Kro den 29. oktober 1874 udnævnt under tegnede Komite til at virke for Anlægget af en

Bane gennem den østlige Del af Præstø Amt til Kalvehave”.

Uenighed

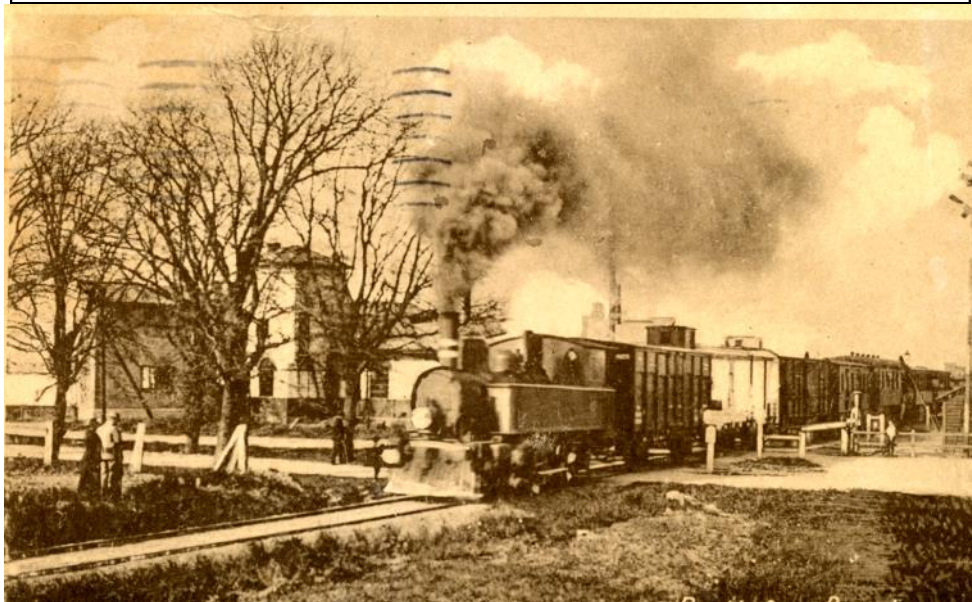
Heller ikke det projekt blev realiseret, ikke fordi der ikke var nok af projekter og planer om jernbaner, men det kunne se ud, som om netop mængden gjorde, at det ikke blev muligt at opnå enighed

om noget Præstø-projekt. Man havde dog held andre steder, bl.a. kunne man se, at Den østsjællandske Jernbane var under projektering og blev indviet den 1. juli 1879.

Ingeniør Berg

Atter i 1886 var initiativtagere til jernbaneprojekter i gang, idet man ikke ville opgive at skaffe egnen en bane. I 1890 havde man kontakt til ingeniør P.V.P.

Præstøbanens blandede tog fremført af et af banens første lokomotiver (1-3) passerer her Nysø alleen på vej mod Næstved. (Postkort fra omkring 1914)



Berg med et projekt om en bane fra Fakse til Præstø og videre sydpå til Kalvehave, hvorfra banen via en bro over Ulvsund fortsatte forbi Stege til Møns Klint. Lidt syd for Mern skulle der være en sidebane til Masnedsund, men her blev det til et nyt skibbrud. Man havde ellers gjort en god reklame, idet et lille hæfte ligefrem var blevet udstyret med billeder fra klinten, ud for hvilken søheste og havfruer tumlede sig. Ikke engang dette gode indslag skabte interesse for projektet.

Kalvehavebanen

Anlægget af Kalvehavebanen (1897-1959) skulle blive den anledning, der omsider tilvejebragte grundlaget for bygningen af en bane fra Præstø til Næstved. Ved en bane fra Kalvehave til Vordingborg frygtede man i Præstø, at en stor del af byens sydlige opland ville gå tabt, hvilket også skete efter Kalvehavebanens åbning få år efter.

Mødet på Frederiksminde

Den endelige plan for Præstø-Næstvedbanen kom frem i 1896. Kalvehavebanen var udstukket, så nu måt-

te der gøres noget. I Præstø byråds februar møde 1896 forelå en opfordring til rådet om at indkalde borgerne for med dem at drøfte jernbanesagen. Det eneste sted, der kunne rumme mange mennesker, var hotel "Frederiksminde". Det var godt, man fik husly her, for der mødte 146 interesserede personer op, hvilket var mange set i forhold til byens størrelse. Forslaget byggede på en bane fra Præstø til et punkt på den sjællandske sydbane igen et sted mellem Haslev og Lundby. Man blev meget hurtigt enige om, at det skulle være Næstved som tilslutningssted.

Ingeniør Hvidt

Ingeniør Hvidt, der ledede Kalvehavebanens bygning, blev ansat til at udarbejde projektet. Der blev holdt møder rundt om i alle interesserede kommuner fra juni måned 1896, og snart var der tilvejebragt en aktiesum på kr. 444.200 - svarende til 50%, mens staten havde afgivet løfte om de sidste 50%, så den samlede aktiekapital blev på kr. 888.400. Efter tilvejebringelse af kapitalen blev der allerede den 4. juni 1897 givet bevilling til Præstø-Næstvedbanen til Borg-

mester H. Bech-Petersen, Præstø, gårdejer O. Bendtsen, Brandelev, apoteker Aarsleff, Præstø, gårdejer Hans Johansen, Ambæk, fabrikant H. Hermansen, Næstved og sognefoged P. Christensen, Bæk.

Eftersom ingeniør Valdemar Hvidt havde udarbejdet projektet, blev han den 20. juli 1897 ansat til at lede arbejdet. Iflg. lovene skulle der vælges et repræsentantskab, der repræsenterede de forskellige aktietegnere, bl.a. stat, amt, sogneråd samt de frivillige bidragsydere.

Valg af direktion

Endvidere skulle der vælges en direktion, som kom til at bestå af borgmester Bech-Petersen (formand), gårdejer O. Bendtsen, Brandelev og fabrikant H. Hermansen, Næstved og fra repræsentantskabet, stiftamtmand, kammerherre Tillisch. Senere udnævnte direktionen Johannes Friis, som overtog det videre arbejde med anlægget, da ingeniør Hvidt omkom ved en ulykke på Kalvehavebanen i 1897. Ingeniør, og fra oktober 1899 driftsdirektør, Friis havde før arbejdet under ingeniør Hammerich i selve anlægget og havde vist fremra-

gende lederegenskaber i dagligdagen. Med Friis fik alle en dygtig leder. Det blev således ikke ingeniør Valdemar Hvidt, som kom til at fuldføre sit værk, idet han den 13. september 1897 blev påkørt, da den trolje han og en medarbejder befandt sig på, blev ramt af nogle ”løbske” grusvogne fra Bakkebølle til Nyråd. Han kom i klemme mellem troljen og disse vogne og var dræbt med det samme. Hans død blev dybt beklaget, og fra alle sider erkendte man, at han var en dygtig og trofast mand for bevillingshaverne under planlægningen. Projektet blev indsendt i september 1897, og i oktober 1897 kom besigtigelsesekspropriationskommissionen til enen for at se baneterrænet. Det blev fulgt af en stor skare mennesker. Kommissionen godkendte det endelige projekt i januar 1898, og ingeniør Hammerich fik til opgave at lede projektet, som i foråret 1899 var nær fuldførelsen.

Indvielsen

Imidlertid havde der på arbejdsmarkedet været storlockout i maj 1899, og det sinkede opførelsen af banens bygninger så meget, at indvielsen først

kunne finde sted den 20. marts 1900. Man havde dog haft nogle prøveture med bl.a. pressen den 9. marts, og de forløb til alles tilfredshed. Et lille forbehold opstod dog, da et par af deltagerne kunne oplyse, at malingen var skallet af personvognene mange steder. Dette beklagede Scandias direktør, idet han

forklarede, at der var sket en uheldig sammensætning i malingen, så farven var skallet af, men det ville straks blive repareret og en ny maling påsmurt, hvilket også skete meget hurtigt efter. Den 19. marts 1900 holdt man stiftende generalforsamling, hvor alle de udpegede medlemmer blev valgt.

Lokomotiv MPMB Mo nr. 4 med dagens godstog mod Næstved i Nysø-udgravningen en snevejrsgang i januar 1959 (Foto Søren Jørgensen)



Lokomotiv MPMB No. 4 med udflugtstog d. 19. marts 1961 pass



Den 20. marts 1900, en trist og grå tirsdag, dampede så det første officielle tog ud fra Præstø. Der var mødt en del borgere op på perronen tillige med dem, der vovede den første tur.

Middag på hotel Danmark

Flagene var hejst både i byen og på skibene som lå i havnen, og om aftenen var der middag på hotel "Danmark" i Præstø, hvor 95 personer deltog. Under festmiddagen rejste urmager Fritz Ridiger sig op, da han havde følt sine lokalpatriotiske følelser

Postkort af Præstø Station omkring år 1900—set fra byen



krænket ved, at et hovedstadsblad, ”Dannebrog”, havde betegnet den nye bane for Næstved-Præstø-banen. Han forlangte, at det korrekte navn, Præstø-Næstved-banen, skulle respekteres. Nok var faktorenes orden ligegyldig i matematikken, men det var de ikke i Præstø, og man skulle gøre honnør for banens rette navn. Dette skete øjeblikkeligt i form af hør og bravo, og så var det problem ude af verden. At man så 13 år senere, da Mern-banen kom til, alligevel måtte gå tilbage til navnet og tilføje Mern, så banen fremover kom til at hedde Næstved-Præstø-Mern-banen, er en anden sag.

Belgiske lokomotiver

Banens materiel og bygninger blev projekteret billigst muligt under ingeniør Hvidt, men ingeniør Hammerich fik udvirket, at der blev anvendt en kraftigere skinne: 22,45/kg, senere ombygget til: 27,55/kg, i 1951, samt udvidelse af Præstø station med postkontor og postmesterbolig og at trækraften blev noget bedre.

Man begyndte med 3 lokomotiver fra den belgiske fabrik John Cockerill. De kostede kr. 77.500 incl. reservedele og

7 perron- og pakvogne, der blev bygget af Scandia for kr. 44.530, og suppleret ni godsvogne (åbne og lukkede) bygget af Vulcan i Maribo til en pris af kr. 23.300. Med dette kørte man indtil 1913, hvor Mernbanens tilslutning krævede noget mere alene af den grund, at man nu skulle køre roer/affald til og fra fabrikken i Mern, og man håbede da også på lidt flere rejsende.

Præstø Havn

I begyndelsen kørte man med 4 tog i hver retning. Det var blandtog, så der skulle rangeres på stationerne, så personer, korn, brændsel, støbegods, maskiner, smør og andre levnedsmidler kunne komme med. Senere kom skoveffekter og landbrugets husdyr til slagteriet i Næstved. Da Præstø havn var en konkurrent til banen, måtte man se at få gjort noget her, hvorfor der blev lagt spor ned på havnen. Det gav en del gods til Næstved, som på det tidspunkt kun havde en kanal ind til byen. Senere i 1913, da banen begyndte med roertransporterne til Mern fra Næstved og det nordlige opland, kom der virkelig gang i togene, hvilket også resultatmæssigt gav gode overskud i de første 25 år. Senere

gik det desværre tilbage både med person- og godstrafikken, og dermed blev der underskud, som voksede, selv om staten betalte en del af det.

Nedlæggelsen

For landkommunerne var det ikke så sjovt, og det varede ikke så længe, før røsterne om nedlæggelse kom frem.

Man bevarede dog banen lige til den 31. marts 1961, hvor sidste tog ankom til Præstø kl. 23.59. De 2 skinnebusser med bivogne blev sat i remise, og en bane kunne slettes på landkortet. Jeg var selv med på denne sidste tur, og det kan der berettes om en anden gang.

Skibinge trinbræt fra Mernbanens åbning i 1913. Skibinge kirke i baggrunden—her nogle uger før nedlæggelsen 31. marts 1961. (Foto Søren Jørgensen)



Her et udkig fra Provstenens altan ned over stationspladsen i Præstø med banens godsvogne og varehus en julidag 1960. (Foto W. Oacley Bloch)



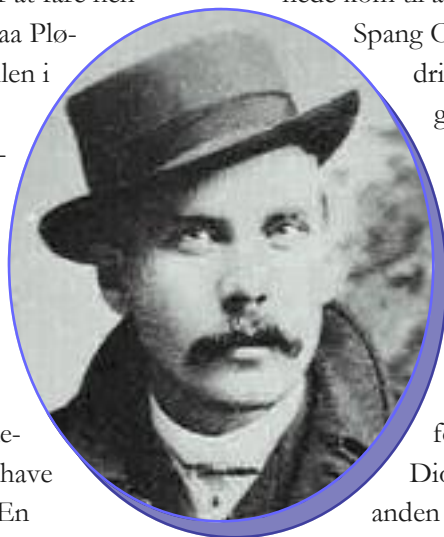
Ansøgning om at køre på sognets biveje

Hans Chr. Thomsen



Henrik Cavling (1858-1933) skrev i Politiken 1902: "Er man uvant med Motorkørsel, overraskes man over den fornøjelse, det er at fare hen ad de banede Veje, saa Pløret sprøjter mange Alen i Vejret, at suse durk gennem de mosovergroede Landsbyer, hvor Bønderne forfærdede farer op af Dvalen og dejsjer af Forskrækkelse. Ud af Portene kommer rygende gamle Lænkehunde, der syntes at have sovet i Aartusinder. En navnløs Rædsel gennemsitte disse Hunde fra Halespids til Snude, og de er stumme af Forfærdelse".

En forrygende tur, må man sige, med en tophastighed på 45 km. i timen - og et forrygende stykke prosa, der får en til at holde på både hat og briller.



Hvis uheldet er ude

Der er så meget knald på, at undertegnede kom til at tænke på tegneren Ib Spang Olsen, der i sine erindringer siger: "Fra jeg var ganske lille, havde jeg altid ønsket, at såfremt uheldet var ude, og jeg skulle køres over af en bil, skulle det helst være en Ford"! Godt at Olsen ikke stod i vejen for Cavlings franske De Dion-Bouton i en eller anden mosovergroet landsby.

Nye tider

Da bilerne begyndte at vise sig i det danske bondeland i begyndelsen af forrige århundrede, var de forbundet med fremskridtstro og ja ... frygt. Usikkerheden var så stor, at en venstrepolitiker

under en folketingsdebat ligefrem foreslog, at der skulle gå en mand foran de ny automobiler med en klokke for at advare den lokale befolkning mod dette nye, larmende fremskridt.

I 1899 gav indenrigsministeriet amterne tilladelse til selv at fastsætte regler for trafikken. 11 af landets 19 amter havde slet ingen eller meget forskellige bestemmelser – i Odense måtte bilerne eksempelvis ikke være malet i lyse eller skingrende farver, og der skulle stå en vagt ved ethvert holdende køretøj. I Viborg skulle der gå en mand med et flag foran bilen efter mørkets frembrud. I Vejle måtte man køre 30 km i timen - i Præstø kun 15 km i timen.

Anmode det højtærede sogneråd

Og som det fremgår af en ansøgning til et herværende sogneråd i 1912, så kunne man ikke uden videre færdes på bivejene ved nattetide. Ansøgningen sætter et perspektiv i Danmark anno 2012 med trafikpropper på både de to- og trespro motorveje. Den lyder:



"Herved tillader jeg mig i henhold § 21 i Lov om kørsel med Motorcykel at anmode det højtærede Sogneraad om Tilladelse til i Tiden fra 1. Sepr. til 15. April at befare Sognets Biveje med Motorcykel om Natten.

Da Motorcykel jo er langt det nemmeste, hurtigste og billigste Befordringsmiddel for mig, og min travleste Tid netop falder i Maanederne Marts, April, September og Oktober, d.v.s. paa en Tid af Aaret, hvor Dagene er forholdsvis korte, vil den ønskede Tilladelse kunne

forlænge Arbejdsdagene nogle Timer for mig, idet jeg da vil kunne arbejde lige til Mørkets frembrud. Jeg skal tilføje, at det sikkert kun vil være nogle faa Gange, jeg vil have brug for Tilladelsen, og det da som Regel vil være først paa Aftenen. I Januar, Februar, November og December kører jeg saa godt som aldrig på Motorcykel."⁴

Ny lov

I 1923 kom så den første landsdækkende færdselslov, og det var en god ting. Ulykkestallene på landevejene var så høje, at man næsten skulle tro, at pionererne i bilens barndom skaffede sig de nymodens køretøjer alene for at få fornøjelsen af at støde ind i andre pionerer på samme område. Og hvis der ikke var en bil at få øje på i miles omkreds, var der jo altid en ko eller andet husdyr, man kunne skræmme eller støde ind i. Noget af årsagen til ulykkerne var de nye bilers dårlige teknologi men vejenes

beskaffenhed spillede også en rolle.

Vejenes beskaffenhed

Lad os i den sammenhæng slutte af med denne lille anekdote fra 1700-tallet. Da Carsten Niebuhr (1733-1815) vendte hjem fra forsknings-

ekspeditionen 1761-67 i "Det lykkelige Arabien"

spurgte arveprins

Frederik ham,

hvordan vejene

havde været i de mange lande.

Niebuhr skal da have svaret:

"Jo Deres Kongelige Højhed,

fra Arabien til Ros-

kilde kunne de gå an,

men fra Roskilde til Kø-

benhavn var de ganske forfærdelige".



Foto: Forfatteren Johannes V. Jensen og frue gør vejene usikere

Stationsbygningen

Af Kai Christiansen



9.marts 1900 kørte man prøvetog fra Næstved til Præstø med indbudte gæster fra pressen og kommunerne.

Pressen var enstemmig i sin ros af Præstø Station, som man fandt langt overtraf Næstved Station, hvilket ikke sagde så meget, idet denne indtil ombygningen var noget af det sjofleste, Statsbanerne kunne opvise.

Der var da også grund til at være stolt af den nye, smukke stationsbygning. Den blev tegnet af H.E. Wench, Statsbanernes overarkitekt, som prægede jernbanebyggeri i Danmark i mere end 30 år med Københavns hovedbanegård som hovedværk. Han fik dog flere forslag forkastet af Rigsdagen pga. ødselhed, inden den nuværende hovedbanegård stod færdig i 1911. Om denne sagde han: "Hovedbanegården skal være passende for Danmark - for vort folks forhold og karakter ..."

Inspiration fra lokale kvaliteter

Præstø Station var måske ikke helt passende for Præstø. Til en lille bane og en lille by med 1500 indbyggere var den nok lovlig stor. Men Wench holdt af at lade sine byggerier inspirere af historiske bygninger i nærheden. Enhver, der har været på eller bare set Helsingør Station, må komme til at tænke på Rosenborg. Det er helt tydeligt, at banegårdens stil henviser til naboskabet med Kronborg.

Således også i Præstø. Det er svært ikke at se ligheden mellem Nysø og stationsbygningen. Nysø fra 1673 blev formentlig tegnet af den hollandsk-danske arkitekt Ewert Janssen, som var mester for bl.a. Charlottenborg på Kongens Nytorv. Begge de to bygninger er eksempler på den tidlige enevældes stil. Det er den hollandske barok med sin symmetri, fremskudte sidefløje, store regelmæssigt placerede

vinduer og et centrum i dørpartiet omgivet af sandstenssøjler, der bærer den trekantede portal. Alt dette ses både på Charlottenborg og Nysø, som dog har et stejlere, valmet tag.

Ligheden mellem Nysø og stationsbygningen er slående - symmetrien, de fremskudte sidefløje, de valmede tage, de store vinduer (der dog i stationsbygningen er buede foroven), midterpartiet med den trekantede fronton (prydgavl) og guirlandedekorationen.

I betragtning af at Nysø er blevet kaldt "Danmarks ældste, mindste og smukkeste barokbygning", må man sige, at det

ikke har været nogen dårlig model for stationsbyggeriet. Wench har da nok også selv været ganske tilfreds med det, for i 1901 færdiggjordes Ebeltoft Station, som blev nedrevet efter Ebeltoft - Trustrup banens lukning i 1968 (efter sigende allerede dagen efter det sidste tog). Fotografier viser, at de to stationsbygninger på det nærmeste har været identiske, så Wench har meget fornuftigt genbrugt tegningerne.

Han var ved siden af sin arkitektkarriere også maler. Hans akvareller var smukke og meget efterspurgt, og han udstillede netop på Charlottenborg i



en lang årrække, ligesom han var professor på Kunstakademiet - også Charlottenborg.

En flot modpol til Grønvolds magasinbygninger

Det er i dag lidt utroligt at tænke på situationen for bygningen, da den for en halv snes år siden stod tom og blev udsat for hærværk og ildspåsættelse. Da man samtidig havde store problemer med at finde en passende anvendelse for bygningen, hørte man flere mennesker, der sagde: "Så riv dog

lortet ned og byg noget nyt! "Hvilken skam ville det ikke have været! Heldigvis dukkede Tom Andersen op, reddede bygningen og fik den smukt istandsat, så den i dag står som en flot modpol til Grønvolds magasinbygninger og tilbyder både boliger og behandlinger i begge ender med såvel tandklinik som fodterapi.





Præstø Lokalhistoriske Arkiv

Fmd. Lis Rathsach, Hjørnehusvej 21,
4720 Præstø. Tlf.: 5599 2626,
E-mail: lis.rathsach@c.dk

Arkivleder Ove Rye Jørgensen, Ugledigevej
19, 4720 Præstø. Tlf. 5599 6016.
E-mail: overye@post.tele.dk

Kasserer Ole Sørensen, Ronesbanke 12 a
4720 Præstø Tlf. 5599 1173
E-mail cokse@adr.dk

Styrelsesmedl. Bent U. Mortensen, Spurve-
vej 9, 4720 Præstø. Tlf. 5599 1755,
E-mail: beum@dbmail.dk

Styrelsesmedl. H.C. Hemmingsen, Fasanvej
6, Præstø, Tlf.: 5599 2416,
E-mail hcnaebbet@hotmail.com

Styrelsesmedl. Hans Chr. Thomsen,
Egestræde 3, Skibinge. 4720 Præstø
Tlf.: 5599 1494. E-mail: hctka@mail.dk

Styrelsesmedl. Anni Reichel, Juulsvej 29,
4720 Præstø. Tlf. 20281803, mail: annirei-
chel@turbopost.dk

**Styrelsesmedl. (For Lokalhistorisk For-
ening) Ole E. Hansen**, Ved Gadekæret 2,
Skibinge. 4720 Præstø Tlf. 5599 1464

Lokalhistorisk forening for Præstø

Fmd. Dorte Worsøe, Faksevej 8,
4720 Præstø. Tlf. 5599 3724.
E-mail: lystskovhuset8@mail.dk

Næstfmd. Ole E. Hansen,
Ved Gadekæret 2, Skibinge. 4720 Præstø
Tlf. 5599 1464

Kasserer Knud Holm Nielsen,
Havnevej 12, 4720 Præstø. Tlf. 5599
1895.
E-mail: knuboholm@yahoo.dk

Best.medl. Bodil Møller, Spurvevej 5,
4720 Præstø. Tlf. 3216 1314
bm@dbmail.dk

Best.medl. Ralf Søgård Mortensen,
Adelgade 49A, Tlf.: 5599 1407

Redaktør af ”Præstø Lokalhistorie”:
Hans Chr. Thomsen, Egestræde 3,
Skibinge. 4720 Præstø Tlf.: 5599 1494.
E-mail: hctka@mail.dk

Suppl. Inge Knudsen, Jernbanevej 14
st.tv., 4720 Præstø. Tlf. 5672 5161.
E-mail: wesse@lic-mail.dk

Suppl. Peter Frandsen, Kirkeagerstræde
23, Skibinge 4720. Tlf. 5599 3936
E-mail: pf@turbopost.dk

