Guldgåsen

nr. 3, 21. årg.
September 2009

Lokalhistorisk Forening for Vordingborg

Mød
oberstløjtnant
Donald Thestrup

Besøg og foredrag på Avnø Naturcenter

onsdag d. 30. sept. kl. 15.30

Tidligere chef for Flyvestation Avnø, oberstløjtnant Donald Thestrup, fortæller og viser lysbilleder om flyvestationens historie og opgaver fra 1931-1993.
Hvis deltagerne tager kaffen m.m. med, kan den nydes før foredraget inde eller ude alt efter vejret.
Evt. brug for kørelejlighed vil bestyrelsesmedlemmer forsøge at formidle ved henvendelse.

Tilmelding senest d. 23. september på tlf. 55 37 03 62.
Pris: medlemmer gratis - ikke medlemmer 25 kr.
Bestyrelsen

Meddelelser fra bestyrelsen:

22. april 09 var der foredrag

- med et pænt fremmøde om "Sydsjællands godser og deres kirker". Det blev givet af museumsinspektør Berit Christensen. Hun måtte berette om de interessante områders historie uden fremvisning af de medbragte billeder grundet tekniske svigt. Efterfølgende blev der svaret på spørgsmål. - Tak til Berit Christensen.

.... og generalforsamling:

- Bestyrelsens beretninger var udsendt i "Guldgåsen" og gav ikke anledning til bemærkninger; men vi kunne sige tak til Knud P. Jensen for hans mange år som foreningens repræsentant i Facaderådet, hvorved

vi har fået meget god orientering om rådets opgaver.
- Karl Erik Møller, Vordingborg, var efter opfordring blevet vor repræsentant i Facaderådet, men har senere frasagt sig opgaven på grund af sygdom.
- Helge Kudahl havde meddelt, at han ønskede at fratræde som redaktør af "Guldgåsen" og udtræde af bestyrelsen. Vi måtte dermed sige farvel til en stor, men kortvarig indsats, som gav grundlag for nye måder at arbejde med især "Guldgåsen" på. Vi siger tak for denne inspiration til ændringer og for Helge Kudahls tilsagn om at deltage i en overdragelsesordning.
- Der var genvalg til bestyrelsen af Grethe L. Wich, Niels Krebs, Preben E. Jensen og nyvalg af Povl Erik Thomsen, Vordingborg. Genvalg af suppleanterne Knud P Jensen og Ib Hartmann.
- Ved konstitueringen efter generalforsamlingen påtog de genvalgte medlemmer sig tidligere opgaver.
- Endelig blev der valgt en redaktionskomite for vort blad "Guldgåsen" bestående af Niels Krebs, Brian Devantier og Povl Erik Thomsen med Viggo Zuschlag og Helge Kudahl som freelance støtteskribenter.
- Mvh. Preben E. Jensen.

Farvel til arkivleder Marianne Rimmen Råsted

Leder af Lokalhistorisk Arkiv i Vordingborg Kommune, Marianne Rimmen Råsted, har søgt nye udfordringer, hvorfor hun medio juli fratræder sin stilling her og som konsulent for LASA og fra 10. august er ansat som arkivleder i Fakse Kommune.
Marianne R. Råsted blev ansat 1. februar 2007 og har dermed været med til udviklingen af lokalarkivets opgaver i det nye område på Kulturarkaden. Dette gjorde hun med stort engagement, og hun har både professionelt og venligt vejledt de mange frivillige hjælpere ved registrering i Arkibas 4 m.m.
Ifølge Lokalhistorisk Forenings vedtægter er arkivlederen tilforordnet bestyrelsen, hvorved sidstnævnte bliver orienteret om arkivets aktiviteter og indgår i drøftelse af muligheder for fælles aktiviteter og evt. økonomi for anskaffelser til arkivet.
Lokalhistorisk Forenings bestyrelse har oplevet samarbejdet som meget givende og udfordrende til gavn for vor forenings formål også at være en støtte for lokalarkivet.
Vi siger tak til Marianne R. Råsted for godt samarbejde og ønsker hende stor glæde af den nye ansættelse.
- På bestyrelsens vegne, Preben E. Jensen.

Svæveflyvning i Vordingborg omkring år 1930

af Viggo Zuschlag

Flyvningens fødsel

I begyndelsen af det nittende århundrede eksperimenterede talrige personer over hele verden med at konstruere et luftfartøj, som kunne holde sig i luften ved hjælp af svævning eller motor. Særligt tyske konstruktører med Otto Lilienthal i spidsen arbejdede meget med svæveflyvning og de problemer, det kunne indebære. På baggrund af disse forsøg konstruerede brødrene Wright en flyvemaskine, som ved egen motorkraft løftede sig fra jorden. Det var den 17. dec. 1903.

Jacob Ellehammer

Også i Danmark var der pionerer i gang. Jacob Ellehammer, med tilknytning til Bakkebølle og en uddannelse som urmager, eksperimenterede i 1904-06 med bygningen af en motorflyver, som det med møje og besvær lykkedes ham af få på vingerne den 12. september 1906 på øen Lindholm ved Lollands nordkyst. Det blev en af de første motorflyvninger i Europa, og der var mange forsøg rundt i landene både med svæve- og motorflyvning.

Ildsjæle i Vordingborg

Også i Vordingborg havde vi ildsjæle. Blandt andre sodavandsfabrikant Hans Axel, som i sit hjem i Krægestræde foruden at lave forskellige former for sodavand også arbejdede med at bygge sit eget motorfly. I flere år havde han lejet en bagbygning til Algade 98, hvor et rimeligt stort og tørt lokale gav god plads til opbygning af fly af forskellig art. Her byggede man så det første svævefly.
Men først en lille sidebemærkning. Et par store drenge fra Realskolen i Algade havde fundet hinanden i fælles interesse for drage og modelflyvning. Det resulterede i bygning af ret store buedrager, som blev prøvefløjet på ruinterrænet eller på Iselingemarken, der strakte sig fra garveriet op til den nuværende rundkørsel, og hvoraf en del nu er militærets øvelsesplads ved Københavnsvej.

Hans Axel, Carl Zuschlag og Knud Flensted Jensen

Det foregik i midten af 1920'erne. Drengene var Carl Zuschlag, som boede i Algade 123 (lige over for Algade 98, hvor Hans Axel havde lejet en bagbygning), og Knud Flensted Jensen, som havde sit hjem på Københavnsvej. Deres drager vakte berettiget opsigt, men snart var det ikke

nok, og drengene begyndte at bygge modelsvæveflyvere, formodentlig efter tyske tegninger. Bygningen af planerne foregik i det gamle snedkerværksted i gården til Algade 123 og i Flensteds hjem på Københavnsvej. Snart havde de deres første modeller klar, som blev prøvefløjet på ruinterrænet og på Iselingemarken, ofte med mange tilskuere.

Henri Fugl i svæveflyveklubbens 2. Stamer fra midten af 1930'erne på Iselingemarken.

Lufttrafik på Iselingemarken

Flere andre unge vordingborgensere havde også bygget modelsvæveplaner, og søndag for- og eftermiddage kunne der være livlig lufttrafik

på Iselingemarken, Hans Axel med sin motormaskine og de unge med deres svævemodeller. Det gav publikum.
De to drenge var efterhånden begyndt på det lokale lærerseminarium i samme klasse. Knud Flensted Jensen drev sin interesse temmelig vidt og udgav i 1934 sin bog "Modelflyvning", som blev startskuddet til dansk modelflyvning. Senere hen blev flere af hans modeller meget populære under mærket FJ.

Svæveflyveklubben

I1932 fandt en del af disse unge mennesker sammen om interessen for svæveflyvning og allierede sig med Hans Axel, som blev en naturlig leder af klubben. Medlemmerne var: Knud Jensen, radioamatør og meget høj, kaldet Skæve fra hotellet Det skæve Hjørne; Knud Flensted Jensen, seminarieelev; Carl Zuschlag, seminarieelev; Wickelsø, ingeniørstuderende; Poul Lynghøj Olsen, mekaniker fra Stensved; Kaj Axel, sværvægtsbokser fra Vordingborg.

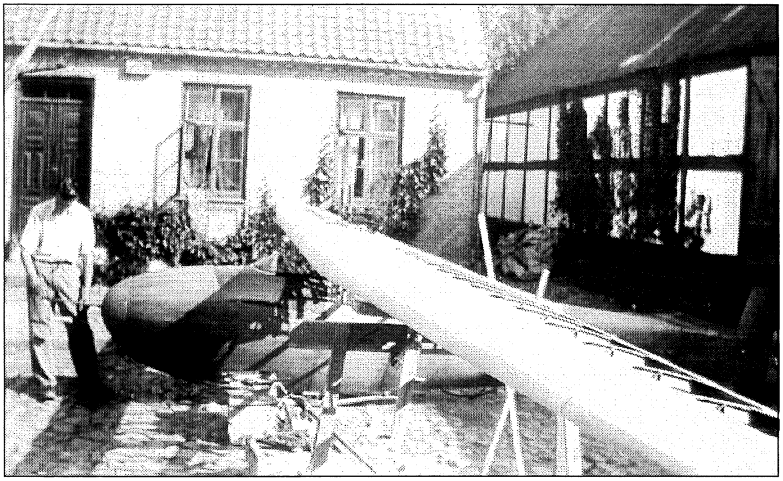
Model "Stamer"

Hans Axel, der senere blev officielt anerkendt som flyveleder, var arbejdsleder og styrede suverænt al tilgang til klubben, og der var ikke mange, der blev godkendt af Hans Axel til optagelse som nye medlemmer. I mere eller mindre fællesskab fandt man frem til en tysk konstrueret svæveflyvermodel kaldet "Stamer", som var tilpas enkel for hjemmebyggere, og for det meste blev den bygget i baghuset af Algade 98. Jeg erindrer som barn mine mange besøg i det kolde værkstedsrum, hvor det eneste varmende var det stærke sammenhold deltagerne imellem.
Arbejdet skred godt frem, da flere af deltagerne var dygtige med værktøjet. I vinteren 1933 stod så Stameren klar til prøveflyvning, og flot var den. Kun Hans Axel og Poul Olsen havde prøvet svæveflyvning, alle andre var nybegyndere eller kendte kun teorien bag flyvningens teknik. Under megen spænding og moro blev den skilt ad og læsset på en lille lastvogn. Og så gik det ellers mod Iselingemarken.

Svæveflyvningen starter i Vordingborg

Det var en søndag morgen, at svæveflyvningen i Vordingborg således tog sin begyndelse i et koldt og barskt vintervejr. Man kørte ud til eksercerpladsen til det sted, hvor politistationen nu ligger. Hele pladsen fra Københavnsvej og over til kasernen var i 1933 ren mark med lidt bakker. Man fik samlet Stameren helt oppe ved Københavnsvej, og

Axel skulle foretage den første tur. Et kraftigt gummitov på 50 m blev hæftet på Stameren, 3-4 mand fikserede planet bagfra og så strammede en halv snes mand tovet, bagstopperne slap, vindretningen gunstig og maskinen blev trukket i vejret af gummitovet. Derefter cuttede føreren tovet og Stameren gled fremad i en glidende bevægelse. Det var flot.
Hans Axel erklærede sig tilfreds med prøveflyvningen. Derefter prøvede Poul Olsen med et lige så godt resultat, og undervisningen kunne begynde for de unge mennesker. Alt forløb vel, og klubbens medlemmer var godt tilfredse med forløbet. Hele foråret forløb med øvelsesflyvnin-



Henri Fugls Rhönbussard under opbygning på Gammelgård 1942.

ger. Hver søndag gik det løs under megen opmærksomhed fra tilskuerne på Københavnsvejen. På en af disse flyvedage var også en senere berømt svæveflyver, Henri Fugl, kommet stede. Han var meget ung, og Axel var ikke ligefrem begejstret over hans medlemskab. Og Henri fik afslag. Han vendte imidlertid senere i historien kraftigt tilbage til flyvningen.

Svæveflyvningen udvikles

Senere byggede man en lukket kasse på Stameren, så føreren nu sad dækket for vinden. Tovet kunne nu ikke række mere. Poul Olsen havde købt en Studebakersedan fra 1918, som han byggede om med åbent førersæde. En wire på 350 m blev så hæftet på vognen, der trak planet

op i højden. Nu fik medlemmerne mulighed for at øve drejninger, benytte sig af opvinde og i det hele taget nyde flyveturen. Der bød sig nu muligheder for at aflægge prøver med certificater og diplomer, men da Axel ikke var interesseret i, at klubben skulle underlægges Dansk Svæveflyveunion, blev mange prøver og megen uddannelse tabt på gulvet. I 1935 fik man tilladelse til at flyve på Aunø flyveplads, og flere af medlemmerne fik prøvet pladsen.

Klubben i tilbagegang

Imidlertid var flere af medlemmerne flyttet fra byen og færdige med deres uddannelse, og da Axel solgte Stameren til Slagelse Flyveklub, var der ikke meget tilbage af klublivet. Resten bestod nu af Poul Olsen og Henri Fugl med Hans Axel som tilsynsførende. Det kan her tilføjes, at Carl Zuschlag, min broder, ved besøgene på Aunø fik interesse for en fremtid i Marinens flyvevæsen og blev optaget som elev. Stor modstand fra familie og venner hindrede imidlertid Carl i videre uddannelse som pilot, og han begyndte i stedet en lærergerning i folkeskolen i Struer.

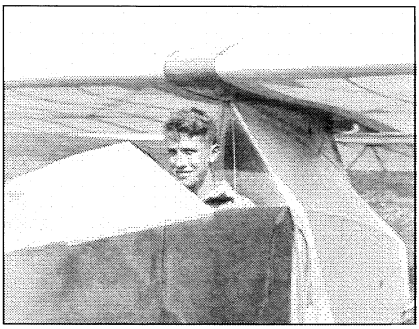
Henri Fugl

Et nyt kapitel startede med afslaget til Fugl om medlemskab. Henri var født i Vordingborg i 1918 som søn af en handelsgartner på Gammelgård. Han lærte gartnerfaget, men havde også lyst til flyvning, så med vanskeligheden ved at komme ind i svæveflyveklubben besluttede han trods sin unge alder at bygge et svævefly alene, og Poul Olsen tilbød ham al mulig hjælp indenfor metalfaget. Henri var utrolig dygtig med sine hænder og dertil meget tålmodig. Gammelgård havde pladsen til værkstedet, så kun modeltegningerne manglede.
Adskillige andre danskere arbejdede også med bygning af svæveflyvere, og i Tyskland forefandtes et ret stort udbud af tegninger. Henri valgte hjulpet af Hans Axel en tysk model, "Stamer-Lippich", som han straks gik i gang med. Adskillige forandringer hentet fra andres erfaringer med modellen medførte blandt andet, at den nødvendige samling af planet, som skulle finde sted før hver flyvedag, nu blev nemmere. Indimellem standsede samarbejdet med Hans Axel på grund af spidsfindigheder, men Axel måtte dog prøveflyve planet inden godkendelsen af det. Derefter startede Henri sine egne flyvninger og fik i 1938 sit danske A-diplom.

Rhönbussard-planet

Efterhånden som han blev dygtigere udi flyvekunsten, steg også kravet til planet, så i 1940 købte han af en mand fra Køge tegninger til det lille

tyske plan "Rhönbussard". Hans gamle Stamer blev afhændet til Slagelse Flyveklub.
I 1942 blev det nye plan færdigt og fik den officielle betegnelse OY-DIX med ret til flyvning over fremmede områder. Det var et usædvanligt smukt stykke arbejde, Fugl havde præsteret, og det blev beundret overalt, hvor Poul Olsen og Henri deltog i flyvninger. Dansk Flyveunion havde netop indstiftet en pokal for selvbyggere, og det blev Henri Fugl, der som den første fuldt fortjent blev tildelt denne høje udmærkelse. Da Poul og Henri som sagt deltog i flyvninger mange steder, måtte de fremstille en speciel anhænger til den topersoners Studebaker,og så kunne man hurtigt komme frem til nye destinationer, trække planet frem, samle stykkerne og var så klar til flyvning. I Tyskland og i Sverige førte Poul og Henri sig frem med det hjemmebyggede plan og havde mange gode placeringer. Som svæveflyvere fremstod både Poul og Henri som nogle af landets bedste og var velkendte på stævnerne.



Henri Fugl i svæveflyveklubbens 2. Stamer fra midten af 1930'erne på Iselingemarken

Slut med svæveflyvningen i Vordingborg

Efter krigen solgte Henri sit plan til Birkerød Flyveklub, og derefter havde vi ikke flere aktive svæveflyvere i Vordingborg. Den gamle, lokale klub havde i flere år haft det trangt, og det ebbede helt ud efter krigen. Af uheld i klubbens historie var der en hård landing af Carl Zuschlag, og en nedstyrtning på grund af en teknisk fejl i et plan af Poul Olsen i 1938. Ellers havde man lykkeligvis været sparet for uheld.
Henri byggede efter salget af Rhönbussarden en møbelfabrik, blev antikvitetshandler og sommerhusejer. Nød til det sidste livet med sin hustru, agtet og æret som selvbygger og som svæveflyver. Han døde i 2006.

Kilder: Fru Henri Fugl med samtale og fotos. Svæveflyvehistorisk Klub ved Niels Ebbe Gjørup med oplysninger og fotos. Gustav–Vilhelm Binderkranz: Samtale med Poul Lynghøj Olsen. Egne fotos.

Luftfyret i Stuby

af Helge Kudahl

Efter 1. verdenskrig begyndte man regelmæssig ruteflyvning, dog kun om dagen, men allerede i 1926 begyndte man at flyve om natten på ruten Berlin-Königsberg som en del af ruten fra London til Moskva, således at man om dagen fløj fra London til Berlin, om natten videre til Königsberg og næste dag til Moskva. På natruten byggede man luftfyr med ca. 30 kms mellemrum. Fra 1930 begyndte man at flyve med post om natten på ruten Malmö-København-Hannover-Amsterdam, og i den anledning blev der anlagt hjælpelandingspladser på Fedet nord for Præstø og ved Rødby Havn. Senere blev der til ruten København-Hannover bygget syv luftfyr i Danmark. Luftfyrene var placeret på en 20 m høj gittermast, der var malet rød og hvid. De lå på en ret linie med det første på Amagers sydvestlige hjørne, derefter Jernen på sydsiden af Køge Bugt, Bonderød vest for Fakse, Sjolte nord for Præstø, Stuby vest for Vordingborg, Vigsnæs på Lollands nordøstlige hjørne og endelig Rødby Havn.
Fyret i Stuby kom i drift 1. august 1933 og blev slukket 30. september samme år; der var kun natflyvning i sommerhalvåret. Fra 1936 blev der fløjet hele året indtil 5. september 1939. Luftfyrene var slukket under 2. verdenskrig og blev først tændt i sommeren 1946, men blev sat ud af drift 1. april 1949, fordi mere moderne navigationsudstyr gjorde dem overflødige.
Luftfyrene på Amager og ved Rødby Havn blev revet ned i 1975-76, men vi ved ikke,hvor længe luftfyret i Stuby blev stående.

Ore fyr

To gange grundstødte et skib på Knudskov Rev, fordi man forvekslede luftfyret med fyret ved Ore, d. 21. december 1947 var det m/s Rentala af Århus på vej fra Kolding til København med en ladning brunkul, og den 17. juli 1948 var det m/s Glittertind af Åbo på vej fra Nyborg til Gdynia.

Luftmeldekorpset og luftfyret i Stuby

I 1930erne blev der oprettet et luftmeldekorps i samarbejde med luftvåbenet, der dengang var delt mellem hæren og flåden.
I de første år efter anden verdenskrig var luftmeldekorpsets fremtid uafklaret, indtil der i forbindelse med oprettelsen af et selvstændigt

luftvåben også dannedes et flyverhjemmeværn, der afløste luftmeldekorpset.
I den forbindelse blev det nedlagte luftfyr i Stuby fra 1950 brugt som luftmeldepost i nogle år, indtil luftmeldeposten blev flyttet til mørtelværket i Stuby og senere til vandtårnet i Vordingborg, men det er ikke lykkedes at skaffe præcise årstal for disse luftmeldeposter.

I den forbindelse vil lokalarkivet i Vordingborg for øvrigt meget gerne have oplysninger om disse luftmeldeposter og også meget gerne nogle billeder af luftfyret (vi har ikke et eneste!) og af luftmeldeposterne.
Og endelig vil vi gerne vide, hvornår luftfyret i Stuby blev revet ned.

Og så til noget helt andet:

VORDINGBORG DAGBLAD 10.1.1947

L.J. Mogensen nedsatte sig 4.9.1898 som sadelmager i Vordingborg i Strarups gamle ejendom Algade 51, hvor købmand F.C. Boye tidligere havde haft forretning. Efter et par år flyttede forretningen til Algade 45, hvor cigarhandler Georg Larsen nu har forretning. I 1904 købte L.J. Mogensen Algade 44; denne forretning har han måttet udvide 7 gange, og nu 2. januar 1947 overdrager han forretningen til sine to sønner, P.E. Mogensen og Volmer Mogensen.
Vordingborg Dagblad bad den gamle håndværksmester om at fortælle lidt om dengang, han kom til byen for næsten 50 år siden:

- Ja, da var Vordingborg kun en lille by med 2.800 indbyggere. Den så noget anderledes ud, end den gør nu. Der var ikke nær så mange forretninger i Algade, og der var langs gaden dybe, åbne rendestene med

rendestensbrædder over. [...] Ruinterrænet så også noget anderledes ud. Da var der kolonihaver i Saras Have, og engen mellem Ruinen og Glambæksvej så farlig ud.[...]
Redaktør Andersen havde dengang kontor i Adolph Petersens ejendom, og hvor nu Vordingborg Dagblad ligger, boede sagfører Grønkvist, hos hvem sagfører Kjølner var ung sagførerfuldmægtig. Før sagfører Grønkvist ejedes ejendommen af farver Schmidt, der havde et stort flag vajende ud fra ejendommen, som farverne havde dengang".

- Forretningerne i Algade var vel dengang noget mere beskedne end de er nu?

- Ja, det var de. Der var f.eks. ingen, der havde vinduesbelysning. Da jeg begyndte min forretning, fik jeg fat i 4 petroleumslamper og anbragte et par i hver vindue for at lyse butikken op om aftenen, så folk kunne se mine varer. Det syntes man var noget mærkeligt noget. Hvad skulle det i grunden forestille? spurgte man, når man var på aftentur ad Algade og skævede til mine vinduer. [...]
Og det gik endnu bedre for mig efter den store udstilling i 1901, som holdtes der, hvor nu den nye kirkegård ligger. Det var en meget flot og imponerende udstilling, arrangeret af den kendte Tivoli-arkitekt Arne Petersen. Jeg var arkitekt Arne Petersens tilsynsførende ved udstillingen og udstillede en del møbler og lavede en hel del polstringsarbejder, som gjorde min forretning kendt. [...]

- Hvad fik man dengang for 50 år siden tiden til at gå med efter fyrafteen?

- Man snakkede med hinanden og om hinanden. Om sommeren sad byens gode borgere på deres høje trappestene og røg lang pibe og sludrede med hinanden.
Og så havde vi jo håndværkerforeningen og sangforeningen, der var så eksklusiv, at ikke alle og enhver kunne blive medlem af den. Endvidere havde vi Familieklubben, der var en slags selskabelig forening, og det ærværdige Fugleskydningsselskab, der havde nogle drabelige frokoster, når der var fugleskydning. Engang jeg havde været med til Fugleskydningsfrokosten, fandt jeg, da jeg var på vej hjem, en af byens kendte borgere liggende så medtaget ved kirken, at han ikke kunne komme videre, og jeg måtte hjælpe ham hjem.

GULDGÅSEN udgives af Lokalhistorisk Forening for Vordingborg

Tryk Steen Olsen, Mern

Ansvarshavende redaktør:

Povl Erik Thomsen, tlf: 20 64 73 93 - mail: povlerik@hotmail.com

B 082
Kurt Hansen
Fuglebakken 023, 2. th.
4760 Vordingborg

B

Lokalhistorisk Forening for Vordingborg

Foreningen har til formål at vække og nære interesse for egnens historie og at støtte indsamling og registrering af lokalhistorisk materiale.

Guldgåsen udkommer fire gange om året. Bladet udsendes til medlemmer og fremlægges på biblioteker og lignende steder.

Bestyrelse:

Preben E. Jensen (formand)	55370362
Niels Krebs (kass.)	55374284
Viggo Zuschlag (sekr.)	55371428
Grethe Langesøe Wich	55374120
Povl Erik Thomsen (red.)	20647393
Knud Jensen (suppl.)	55370669
Ib Hartmann (suppl.)	55372278

På bestyrelsens vegne,

Foreningens adresse:
Lokalhistorisk Forening for Vordingborg, Ingemannsvej 9, 4760 Vordingborg,
prebenejensen@oncable.dk

Vordingborg Lokalhistoriske Arkiv

Lokalarkivet, tlf: 55363817 - mail: lokalarkivet@vordingborg.dk.
Lokalarkivet har til huse i Kulturarkaden på Sydhavnen i Vordingborg.
Arkivets åbningstider: tirsdag 13 - 16 og torsdag 10 - 13.
Arkivets læserum og lokalsamling er åbent i bibliotekets almindelige åbningstid.