



Nr. 4 | 36. årg | December 2024

Guldgåsen



Sommernatsblink

Skyerne flyve, og Bølgerne gaae.
Foroven de funklende Stjerner staae;
De glimte paa Skyer og Bølger.
Skyen vil seile til Stjernernes Havn;
Hver Bølge vil tage Himlen i Favn -
Et Blink - og Natten dem dølger.

Tekst: B.S. Ingemann

Foto: Per Rasmussen

Lokalhistorisk Forening for Vordingborg



1999

I jubilæumsåret

2024

Fjernvarme

Red. Lars Lyngskov

Vordingborg varmeforsyning begyndte at sende fjernvarme ud i ledningerne den 1. oktober 1964, og inden for de første 25 år var 90% af fjernvarmebehovet dækket i byen.



Allerede i 1953 lavede man nogle spæde forsøg med fælles kedelcentral i flere ejendomme omkring Kirketorvet og i Torvestræde.

Forud for beslutningen om etableringen var der flere positive tilkendegivelser for projektet. Blandt andet fremgår det af nogle avisudklip, at nogle borgere ligefrem mente, at det kunne være af afgørende betydning for byens udvikling, at man kunne tilbyde nuværende og kommende beboere mulighed for fjernvarme. Fjernvarmen kunne ligefrem sætte skub i byens udvikling. Andre kunne se fordelene i at undgå de mange osende skorstene.



Som værkudvalgsformand var Børge Lundgaard primus motor for De kommunale Værker, for, at man i 1963 besluttede at opføre et varmeværk på Bødkervænget, som derfor stod klar til indvielse året efter.

Udviklingen var så tilfredsstillende, at man i 1967 opførte centralen på Nyvej til forsyning af Masnedsund og Ore.

Fjernvarme var i starten baseret på fuelolie og kul og forbeholdt købstæderne. Udenfor disse måtte man forsyne sig med eget oliefyr eller elvarme. Fra slutningen af 1980`erne kom naturgassen som den nye og renere energikilde.

Med udviklingen og i miljøets interesse har andre muligheder tilbudt sig i de senere år, hvor udbygningen af fjernvarmenettet er vokset gevaldigt. Kastrup og Ndr. Vindinge kom med i 2016 og 2017. I Ørslev blev anlæggelsen startet i 2021 og Nyråd gennemgraves fra 2023-2026.

Fjernvarmeforsyningen aftager overskudsvarme fra det biomassefyrede kraftvarmeværk på Masnedø, og værket dækker 100 procent af varmebehovet. Kun ved nedbrud kan det i nogle tilfælde være nødvendigt at supplere med varme fra de 2 naturgasfyrede varmecentraler.

Kilde: De kommunale Værkers jubilæumsskrift 1989 og Vordingborg forsyning.dk



Dalstrøget i Nyråd april 2024



En fragtmandstur til København

Af fhv. købmand Jørgen Theisen - red. Brian Devantie

3. og sidste del

En mere alvorlig Forskrækkelse havde en Kusk, der boede i Rønnede Kro. Han gik en mørk Vinteraften over i Stalden for at give sine Heste et Foder. I Mørket og ved Tranlampens dunkle Skin syntes han nok, at det var en sær stor Hund, der gik hen og snusede til hans Træskostøvler. Han sparkede ud efter den med et: „Gaa væk, Hund!“ hvilket havde til Følge, at den formentlige Hund rejste sig op paa Bagbenene og lod en dyb og ildevarslende Brummen høre, medens den samtidig langede ud efter Kusken med sin ene Forlab. Et Rædselsskrig undslap den forfærdede Mand, der søgte Tilflugt i Stalden. I yderste Øjeblik fik han slaet Stangen for indvendig for Døren, medens Bjørnen kradsede og bed i denne udvendig. Til al Held kom Bjørnetrækkeren til og tog Bamsen i Nakken og fik den forsvarlig bundet. Den havde været tøjret i den store Kornlade for Natten, men havde revet sig løs ved at smøge Halsremmen af sig.

Naar en Tur skulde foretages pr. Vogn til København, var der stor Tarvlighed Dagen lang med at faa Vognen læsset og alt bragt i Orden. Var det et stort, tungt og højt Læs, maatte det stuves forsvarligt og til Slut snøres med Reb, saaledes at Kusken ikke kunde risikere, at Læsset forskubbede sig, saa han midt paa Landevejen maatte holde og læsse om, det betød Forsinkelse og Tidsspilde. Hestene fik en særlig Omgang Røgt og Pleje, Skoene blev efterset, at de laa fast og ikke skulde gaa løse paa Vejen. Seletøjet fik et ekstra Eftersyn om alt var helt og godt, det blev smurt med Tran for at holde sig blødt og smidigt. Vognens Beskaffenhed var Genstand for en særlig Omhu, det gjaldt om, at Hjulringene ikke var løse, at der var Splitter for alle Boltene. Akslerne blev smurt med god, fed Vognsmørelse. For en Sikkerheds Skyld blev der hængt en lille Beholder op under Vognen med Kultjære, for det Tilfælde, at en Aksel skulde løbe varm.

Dette var noget af det værste, der kunde ske, for saa stod det hele stille. Vognen maatte klodses op, Akslerne afkøles, og saa var der ikke andet at gøre end at smøre med Kultjære, det var den eneste Smørelse, der vilde bide paa Akslen efter en Varmløbning. Naar saa alt det var færdigt, og en Kasse med Søm, Reservesko, Hammer og Knibtang, om Vinteren tillige en Krukke med grøn Sæbe til at smøre Hestenes Hove indvendig med, for at Sneen ikke skulde klampe, var sat op foran under Sædet, kunde Afrejsen finde Sted.

Kusken var om Vinteren iført islandsk Trøje og Strømper, en strikket Hue eller en Stormhue paa Hovedet, Vadmelskappe og et Par Træskostøvler med Halmviske i



Bunden, for at holde Fødderne varme under den lange Tur, samt tykke, strikkede islandske Vanter paa Hænderne. Til Slut kom Husherren med Bøgerne, Pengene

og Riflen med paasat Bajonet. „Skyd for Himlens Skyld ikke før i yderste Øjeblik, om det bliver nødvendigt,“ formanede han, og saa kørte Vognen ud af Gaarden, med den halsende og gøende Hund foran.

Turen gik lige direkte til Rønnede, hvor der blev holdt det første store Hvil. Den nyopbyggede Rønnede Kro var opført, hvor Fakse—Næstvedvejen skærer Hovedlandevejen fra Køge til Vordingborg, og havde faaet kongelig Bevilling 1825. Videre til Køge, en Afstand paa 24 km, var det næste Stræk, og det Stykke af Vejen før og efter Køge kaldtes for „det kolde Stykke“, hvor Østenvinden rigtig kunde være skarp og bidende i den kolde Aarstid. Næste Bedested var Taastrup Kro, her var ogsaa en Bom med en Bommand, hvor der skulde betales Bompeng for at faa Lov til at køre igennem. Ved Vejen ind til Hovedstaden laa de forskellige Kroer: Korporalskroen, Kildebrønde og Røde Vejrmølle Kro.

Ved Foden af den høje og stejle Frederiksberg Bakke ved Pilealléen var der igen en Bom, den sidste, og her havde Bommanden en ekstra Fortjeneste af Fragtmands-kuskene. Han havde nemlig en vældig stor, engelsk Bryggerhest, en Hoppe, der var 12 Kvarter høj, og hed Lotte. Den kunde med sine vældige Kræfter trække lige saa meget som to almindelige Heste tilsammen, dens Forhove maalte 8 Tommer i Diameter. Den stod altid med Selen paa i en Stald lige ved Siden af Bomhuset, og naar saa Fragtmændene kom fra København med stort og tungt Læs og skulde op ad Bakken, saa lejede de Lotte af Bommanden. Betalingen var efter Antallet af 1000 Pund. Hesten blev spændt foran Stangen med et særligt Kædetræk, Bommanden gav den et Slag med sin flade Haand paa Lænden: „Saa Lotte,“ og saa lagde det vældige Dyr sig i Seletøjet og trak til af alle Kræfter. Men naar Læsset var naaet op til, hvor Indgangen til Zoologisk Have nu er, satte Lotte alle fire Ben fast i Vejen, saa vilde den ikke mere. Kusken hængte Træktøjet af og hængte det paa Siden af Hesten, og saa gik den selv tilbage til Bommanden for at gentage Turen, naar den næste Fragtmand kom fra København.

En særlig Tur kunde Vognmændene faa, naar der blev drevet Slagtekvæg eller Faar til København fra Vordingborg, med at køre Fouragen ind til Dyrene, og saa køre for Driverne tilbage til Byen igen. I Vordingborg var der dengang en stor Drankestald, der kunde rumme ca. 60 Kvier og Stude, der stod og aad sig fede og trinde i Dranken og Masken fra Brændevinsbrænderierne. Disse blev solgt til den store Kreaturkommissionær Mølvig paa Vestergade, der i sit store Slagteri havde 16 Slagtersvende i sit Arbejde. Dyrene blev drevet ad den gamle Vej gennem Lekkende Skov over Præstø, Vindbyholt til Køge, da Dyrene ikke kunde



taale at gaa paa den nye Vejs skarpe Skærver. Der var saa Folde ved Kroerne, hvor Dyrene blev drevet ind om Natten, og Folkene gik Vagt om dem med Hunde for at passe paa eventuelle Tyve, der vilde stjæle ud af Flokken i Nattens Mulm

og Mørke. Undertiden blev der ogsaa drevet 200 Faar og Lam ind til København ad den gamle Vej, og her lykkedes det en Gang et Par Gavtyve, trods al Paapasselighed, at stjæle to store, fede Gimmerlam ud af Flokken om Natten ved Kildebrønde, til stor Ærgrelse for Vogterne. Tyven blev selvfølgelig ikke paagrebet og aldrig fundet, og Lammene var væk. Det var et vanskeligt Arbejde at holde sammen paa saadan en stor Flok Faar, naar de skulde drives over Voldgraven, gennem Vesterport og ad Vestergade ind i Slagtermester Mølvigs store Stalde. I Drivningen deltog ca. 10 Drengene fra Vordingborg, det var en Festtur for disse Gutter, og de fik fire Mark foruden Kosten pr. Mand.

Faarehyrderne havde nok at gøre med at holde sammen paa Drengene, naar Hjorden var vel afleveret. De skulde jo køre hjem med Ledsagervognen næste Morgen, det gjaldt om, at Drengene ikke blev borte for dem i den store By med de mange snævre og indviklede Gader. Næste Morgen fandt Hjemkørselen Sted, Køreturen foregik paa den stive Vogn, og Sæderne var Halmknipper i Bunden af Vognen, men Humøret var højt og Datidens Fordringer smaa. Om Aftenen, naar Solen gik ildrød ned i Vest over Smaalandshavets blaa Bølger og sendte sine sidste gyldne Straaler paa den lille Bys røde Tage, nærmede Vognen sig Vordingborg. Og medens de gamle Klokker fra Maria Magdalena Kirkens Taarn sendte sine dybe Malmtoner ud over By og Land, vendte Københavnerfarerne tilbage, og de trætte Folk og ikke mindre udmattede Heste kunde faa et velfortjent Hvil. Rejsen var endt.

Cambridge Tromler — Agerslæbere
— Plove — Kultivatorer — Harver
 paa Lager

Vordingborg Jernhandel

Jern . Staal . Bjælker . Rør . Sanitet . Centralvarme

Telefoner : 155 — 277



Der var masser af morskab

Red. Brian Devantie

Ser vi igen tilbage til tiden fra 1890, set i lyset af, hvad de unge kan foretage sig i dag, var der ikke de store adspredelser for byens ungdom i Vordingborg. Organiseret sport kendte man ikke til, og nutidens spil og computere fandtes slet ikke. Når vinteren satte ind, og det gjorde den rent faktisk den gang, ofte voldsomt, havde drengene selv fundet en vintersport der kunne fornøje dem. Det var at stå på meder, det vil sige på mederne af de kaner der forlod byen. Det hed så dengang at vippe, kom man op, så gik turen i susende fart. Der kom godt nok ikke huller i lydturen, men børnene syntes sikkert farten var svimlende. Man løb på isflager, når tøvejret satte ind, og gaderne stod under vand, kunne man på grund af den dårlige kloakering, hvor vandet ikke kunne komme væk, surfe på de mange rendestensbrædder, der skulle lette ind- og udkørslen til ejendommene.

Vandet stod stille, eller også flød det som Don på sin vej ned til Noret, der i daglig tale blev kaldt skidtnoret, netop på grund af den dårlige kloakering.



Hotel Færegården i Masnedsund

Som tidligere omtalt, blev hestevognene opstaldet på hotellet, eller i en af de mange købmandsgårde. De tilrejsende og især bønderne fra omegnen, kunne så nyde deres medbragte mad og dertil vankede der i købmandsforretningerne, der



havde spiritusbevilling, gratis øl og snaps til maden. Det var ikke fordi snapsen var dyr på restauranterne heller. Købte man en spisning, fulgte snapsen gerne gratis med, eller også betalte man 10 øre for den første, og kunne så drikke gratis ad libitum.

Der var 2 hoteller, nemlig Jernbanehotellet (hotel Prins Jørgen) og hotel Valdemar, dengang i Algade 83, desværre nedbrændt i 1961, og desuden et hav af beværtninger. Langt flere end der er i dag, og i disse glædernes templer, hvor der blev drukket tæt dengang, hed i daglig tale: Nr. 1, Bagslaget, Madam Brask, Skansen, Det blå øje, Cafe Vingehjulet. I Masnedsund var der Færgegården, Øjet, Løven, Zigøjnerhallen, Maven og Det skæve hjørne.

Der var rig lejlighed til at forsyne sig med spiritus, der var billig (da der senere blev tale om beskatning), kom det til at hedde "den fattige mands snaps" Butikkerne holdt åbent 16-18 timer i døgnet, med en lille indskrænkning om søndagen.

Skulle en fører af et hestekøretøj, have fået lidt for meget under vesten - det hændte jo - var det ikke den store katastrofe, hesten eller hestene, kendte vejen og det skete ofte, at når kusken vågnede af sin rus, holdt han ofte hjemme i gården. Hvor nævenyttige gendarmerne ellers kunne være, skrive rapport om en slig bagatel, nedlod de sig under ingen omstændigheder til at notere de førerløse hestevogne. Men det skal siges, at var værtshusene meget stærkere besøgt dengang, så gælder det samme kirken, som var et vigtigt led i borgernes liv og præsten kom aldrig til at prædike for tomme stole.

Souvenir — Sommerlegetøj!

*Gaasetaarnet og Storstrømsbroen i smukkeste Udførelse.
Huer med Solskærme . Sommerspil . Sandlegetøj . Spande
og Skovle . Sejlskibe og Baade . Havelygter.*

Henkogningsglas . Krukker . Sylteglas.

Legetøjsforretningen

(ved Apoteket)

Telefon 431



”Stærkodders” rejse fra Masnedø til Orehoved

Red. Lars Lyngskov

For nogle lokale vil navnet Stærkodder muligvis alene være kendt som kranen, der i 1930'erne løftede brofagene til datidens Storstrømsbrobyggeri.

Men ”Stærkodder” var også Danmarks første dampisbryder, bygget på Burmeister & Wain skibsværft A/S i København og leveret til Storebælt med hjemsted i Korsør 16. oktober 1883. Herfra sejlede den under flere forskellige rederier indtil 26. juni 1937.

Her følger en artikel fra *Kallundborg Avis* 8. februar 1924, hvor isbryderen assisterede i Storstrømmen.

Kaptajn Rask-Larsen på ”Stærkodder” fortæller om turen:

I går morges havde Lolland-Falsters Stiftstidende ombord på ”Stærkodder” i Orehoved havn en samtale med kaptajn Rask-Larsen, der fortalte følgende om den afsluttede 24 timers sejltur mellem Sjælland og Falster.

I går morges ved 8-tiden afgik ”Stærkodder” fra Masnedø med 185 passagerer. Isen bestod af pakis med svære skruninger og dannede en kompakt masse, som det var umuligt at forcere, og midt i Strømmen skruede isen sig op omkring ”Stærkodder”. Ismasserne blev dog større og større, og kl. 3 sad ”Stærkodder” fuldstændig fast og måtte give sig skæbnen i vold og lade stå til.

Der arbejdedes på kraft for atter at komme fra af ismasserne. Maskinen blev sat i fuld fart skiftevis fremad og tilbage, og ankeret blev gang på gang slået ned mod isen. Ved 4-tiden slap den fri - for i løbet af et øjeblik atter at blive bundet til isen. Strømmen tog stadig til, og med rasende fart førtes ”Stærkodder” med isen mod Sortsøgabets.

Man rekvirerede isbryderen ”Tyr”, som afgik fra Korsør kl. 5.

Kl. 7.10 var ”Stærkodder” nået ud for Bogø Fyr, og vi frygtede en tid for, at vi skulle grundstøde, idet vi med stærk fart blev ført over mod grunden i Sortsø Gab. I det allermest kritiske øjeblik, da vi stod aldeles hjælpeløs og ingen redning så til at undgå grundstødning, slap vi imidlertid pludselig løs, og det lykkedes os at klare os udenom Sortsø.

Isen begyndte at lette og stormen tog til, og vi havde nu intet valg, men måtte søge ind i Grønsund. Mørket begyndte at falde på, og det nyttede ikke at tænke på at vende om og søge ind til Orehoved. Vi holdt os i farvandet mellem den



grønne lyskegle fra Stubbekøbing havn og den hvide fra fyret ved Hårbølle, og skibet arbejdede og sejlede rundt hele natten. At lægge os for anker turde vi ikke, idet vi risikerede, at isen på ny ville binde os og føre os med sig. Ismasserne sejlede med 7-8 mils fart i timen ind på os, og en gang imellem måtte vi med fuld fart sejle frem og bryde den voldsomme strøm.



Isbryderen "Stærkodder"

Stormen var voldsom hele natten, og vi fik også et par stærke snebyger, men vi red stolt det hele af. Ved 12½-tiden (01.30-tiden, red.) kom "Tyr" til farvandet mellem Orehoved og Masnedø. "Stærkodder" prajede den om, hvorledes isforholdene nu var der. Der blev svaret, at den var pakket og "Stærkodder" besluttede derfor at blive, hvor den var, til dagslyset brød frem.

Fra Stubbekøbing signaleredes der til isbryderen om at søge i havn der, men på grund af mørket og den stærke isgang ville vi ikke forlade et godt opholdssted for at gå ind til noget ukendt.

Ud på natten svingede vinden over i nord. Denne vinddrejning hjalp mere end alle landets isbrydere, og da det i morges begyndte at lysne, var farvandet mellem Falster og Sjælland fuldstændig rensat for is, og onsdag morgen ved 7-tiden sejlede de to isbrydere ad Orehoved til i åbent vand. Kl. 7.55 lagde "Stærkodder" til ved Orehoved Havn og afsatte sine passagerer efter en uafbrudt sejlads i 24 timer.



Livet ombord forløb hele dagen og natten på den allerbedste og mest fornøjelige måde. Alle de 185 rejsende var alle i godt humør, selv om de for fleres vedkommende havde været tre dage om rejsen fra København, og de omtrent havde fået fuldskæg på turen.

Turen i drivisen var besværlig, men på ingen måde livsfarlig, og selv en grundstødning kunne sikkert ikke have forårsaget nogen ulykke af nogen art. Der herskede derfor heller ikke den mindste nervøsitet blandt hverken herrer eller damer.

Der var restauration ombord, og der var rigeligt med levnedsmidler for en 2 eller 4 timers rejse, men da rejsen varede hele dagen, ebbede det efterhånden betydelig ud i forråds-kamrene. Der blev drukket 800 pilsnere samt hele beholdningen af sodavand og dobbeltøl.

For natten arrangerede man sig på den måde, at damer og børn fik overladt sovekahytterne, medens herrerne søgte at få sig en lille skraber i spise- og rygesalonerne. Fra besætningens side blev der gjort alt for at gøre det så behageligt som vel muligt for passagererne, og alle officerslukafer, der ikke benyttedes, overlodes de rejsende.

Kaptajnen var hele natten på kommandobroen, og alle officererne var i fuld aktivitet.

Da "Stærkodder" i morges havde lagt til i Orehoved, udbragtes der et kraftigt leve efterfulgt af et nifoldigt hurra for kaptajn Rask-Larsen.

Nye, moderne Tapeter er hjemkommet!

Mal væk!

ABRAHAM

har Malervarene!





Historien om Kallehavebanens åbning

Red. Brian Devantie

Fra en gammel historie i Præstø Amts-og Avertissementstidende, søndagen den 3- die oktober 1897, 40 årgang, har jeg fundet denne herlige artikel om Kallehavebanens åbning. Det er helt bevidst at jeg skriver artiklen med ord, der ikke bruges eller findes i dag, men som kunne læses i dagens avis.

Den fremrykkede Aarstid og det sørgelige Ulykkestilfælde for et par uger siden, ved hvilket Banens Anlægsentreprenør Ingeniør Hvidt, kom af dage, var tilsammen Aarsag til den beslutning, Banens Bestyrelse havde taget om, at Kallehavebanens Aabning, foregik uden højtidelighed og i al stilhed. Fredag morgen hejstes da Dannebrog på samtlige Stationers Flagstænger og fra Statsbanernes Mast i Masnedsund, og klokken 6,25 formiddag rullede det første planmæssige Tog fra Kallehave Færgebro. Det førtes af Driftsinspektør Rischel, og som repræsentant for Bevillingshaverne deltog Redaktør Jensen Stege, i Kjørselen. Udover de rejsende som steg på Toget ved enkelte Landstationer, vakte det ingen opmærksomhed langs Linien, før det naede Vordingborg.

Idet toget rullede ind for Slotsstaionens Perron, paa hvilken et mindre kontingent af Byens Borgerskab og en større skare interesseret ungdom, havde givet møde, fløj Flagene på Stang fra de fleste huse i Strandgade og kvarteret omkring Stationen.

På dette tidspunkt besteg vi toget og kørte til Masnedsund, for fra denne Banens ene Endestation at befare Anlægget med det første østgaaende Tog. Dette forlod Masnedsund kl. 8.10 formiddag. Foruden Passagerer befandt sig i toget, forskjellige i Banens interesserede, ingeniører med flere, samt Postmester Krarup, der med en stab af Postfunktionærer begav sig ud på Linien for at at inspicere Brevsamlingsstedernes Betjening. Der var blandt samtlige de rejsende, kun ens mening om Materiellet og Baneanlægget i sin helhed, nemlig den, at de udvendigt fixe og indvendigt komfortable vogne, rullede med en lethed og lydløshed hen over skinnerne, som gjorde Rejsen til en Fornøjelse.

Tredjeklasses vognene, der giver plads til ti personer i hver kupe, ere holdte i lyse Farver og Sæderne, gjøre indtryk af at være bekvemme. Anden Klasses Waggonerne ere polstrede og hyggelige. Samtlige vogne er Bogglevogne med gjenngang, og de brede udsigtsvinduer, der tillader den rejsende et glimrende Vue over de smukke Enge, Banen gjenngskærer, ere en udnærket Ide. Man kan, som bemærket, under kjørslen gaa gennem Toget i hele dets Længde og Opholdet paa vognenes Platform- der *på den rejsendes egen risikoer tilladt*- vil sikkert ved Sommertide blive en yndet Sport.



Foto: Det Kgl. Bibliotek, 1956



I postvognen der indrangeres i alle Tog, findes til de Rejsenes Bekvemmelighed tvende Toiletrum. Det saa under første forsøg Togs fart til Kallehave, ud som om onde Tunger, der af og til, havde forlystet sig med at hviske om, at Lokomotiverne, ikke var stærke nok, til at trække Togene op ad de til tider stærke Stigninger, der findes på Baneanlægget, skulde faa ret. Midtvejs mellem Vordingborg og Nyråd nægtede Lokomotivet, nemlig at gjøre tjeneste, men det kom simpelthen af den Omstændighed, at skinnerne på dette sted (hvor der for øvrigt er særlig stigning, for at Dæmningen kan sætte sig) at Natteduggen vare meget fedtede. Såsnart der var kastet Sand på Skinnerne, kunde der kjøres videre, og dette lille uheld, gentog sig ikke oftere. Under turen til Kallehave, Kastede vi et hurtigt blik på samtlige Stationsbygninger i Masnedsund, hvor Statsbanerne expederer Banen, findes en lang med halvtag, ventehal, som ved aftenstide vil blive særlig glimrende oplyst.

Vordingborg Slotsstation er næst efter Hovestationen i Kallehave, den flottest indrettede af samtlige Bygninger. Her findes to ventesale, Postkontor, Toldkontor, Samlingsværelse for Banens Bestyrelse og Stationsforstanderens, Banens hidtidige Politiaassistent Hr. Bertelsens Expeditionskontor. Desuden ligesom ved samtlige Landstationer, en efter forholdene, bekvem lejlighed for Stationsforstanderen. I Nyråd og Langebæk er der i Stationsbygningerne indrettet to ventesale i hver bygning. I Stensved og Viemose, derimod kun én. Ved Bakkebølle Holdeplads, hvor publikum, der ønsker at tage med toget, selv må angive dette ved at hejse vingen på Signalposten, findes en lille ventesal.

Hovestationen er i Kallehave. Foruden stor forhal og store ventesale, Toiletrum, med videre, findes her Postkontor, Toldkontor, Expeditionskontorer og Driftsbestyrens Administrationskontor. Denne sidstes private lejlighed paa første sal i den virkelig smukke og imponerede Stationsbygning.

For at nævne alt, hvad der hører til Banens Anlæg, bør sluttelig noteres, at der på Kallehave Færgebro, hvor den nye elegante og komfortable Damper findes liggende, parat ved hvert Persontogs ankomst, er bygget en Færgehal.

Med Åbningsdagens første Tog fra Kallehave til Masnedsund, var der 36 betalende Rejsende, med første Tog i den modsatte retning var der 35. Iøvrigt meddeles der os, at trafikken Hele Aabningsdagen igjennem var betydelig. Og i dag, ville sikkert store skarer, give banen den rette indvielse ved i de skønne vogne på de jævne skinner at tage ud langs linien og personlig forvise os om, at vi her i Oplandet, med Dansk materiel, her i landet havde fået vistnok skønneste og fixeste Privat bane.

Sådan slutter artiklen der er mere end 127 år gammel, og siden er der sket en masse, banen er nedlagt, en del af områderne, blandet andet Bakkebøllestien er bevaret som et evigt minde om noget der var engang. Nutidens borgere bruger i øvrigt det smukke område og nyder den herlige natur.



Fotograf Per Rasmussen fortalte om sine oplevelser

Red. Lars Lyngskov



Foto: Per Rasmussen

Torsdag den 12. september lod knap hundrede personer sig fascinere af Per Rasmussens beretning i tale og ikke mindst i flotte fotos. Det skete i et foredrag i Kulturarkaden, som Lokalhistorisk Forening havde arrangeret i samarbejde med Vordingborg Bibliotek.

Per Rasmussen sendes ofte af pressen med kort varsel til udlandet, for at foto-dokumentere aktuelle hændelser. Disse kan ofte være af ret voldsom karakter, også for at kompensere for disse, drager han ofte - året rundt - før solopgang på vandet i havkajak. Her møder han den nye dag, naturen og ikke mindst "vennerne" - dyrene og fuglene, som han har fulgt gennem flere år. Tålmodighed, dyrenes tillid og hans egen dygtighed resulterer så i fantastiske flotte fotos, som publikum her oplevede et utal af.



Blandt fiskere og fattigfolk i Vordingborg

Red. Brian Devantie

Små huse i stejle gader. Togstation, havneliv og beværtninger, hvor man fik en på tæven. Her boede håndværkere og fiskere med deres familier - ofte med et hav af unger og flere generationer under samme tag. Sådan var kvarteret omkring Riddergade og Strandgade i Vordingborg omkring århundredeskiftet. Et område, der kom øget fokus på, da udgravningen til et nye borgcenter begyndte, og de fire gamle huse på Havnevej måtte lade livet for at give luft til ruinerne efter Kong Valdemars bo.

Dengang var det et ydmygt kvarter, hvor der kunne bo rigtig mange i hvert hus. Siden er det blevet moderne at bo i gammelt, autentisk byggeri, og det er blevet et "fint" kvarter. Men i dag bor man jo også under helt andre forhold. To personer kan sagtens have 200 kvadratmeter til rådighed. Undervejs er nogle af husene også revet ned. I dag ligger Brænderigården på det sted, der dengang, med Riddersminde, som var et livligt hjørne med hotel, fattiggård og beværtning, hvor stolene ofte fløj gennem luften. Det gør de nok ikke så meget i dag, hvor der er dagcenter.

Robert Larsens erindringer.

Han blev født i 1887 og voksede op i Riddergade 25. Han lavede en så minutiøs beskrivelse af sit barndomshjem og kvarteret - ja faktisk af hele byen - at man i dag kan sætte sig ned og tegne det hus, han boede i. Det gjorde Else Gade Gyldenkærne, tidligere leder i Lokalarkivet, hun troede simpelthen ikke på, at man kunne få så meget ind på så få kvadratmeter. Familien boede i en toværelses lejlighed - to voksne og fem børn. Dengang havde man en stadsstue, som kun blev brugt ved særlige lejligheder. Så i soveværelset var der en dobbeltseng til forældrene, en slagbænk og en lille barneseng til børnene, et servantebord, så de kunne vaske sig og et klappbord med stole, hvor de kunne sidde og spise. I en etværelses lejlighed ved siden af boede bedsteforældrene. De sov i køkkenet og lejede værelset ud til en anden familie, fortæller Else Gade Gyldenkærne, der dog retfærdigvis tilføjer, at drengene i familien - efterhånden som de blev større - fik lov til at sove i bedsteforældrenes køkken, hvorefter bedsteforældrene selv flyttede ind i stuen.



Kullosning af skibe i Masnedsund

Red. Brian Devantie

I Arkivets gemmer findes en del afskrifter fra snedkermester Emanuel Gedde Christiansen, født 1921 på Ore. Han brugte meget tid på at gennemgå aviserne og lave notater derfra, men der er også en del mere personlige erindringer, som en del kommende artikler fortæller.

En lille beretning om hvordan skibe der kom til Masnedsund havn fra omkring sidste i 20'erne og frem til mekaniseringen slog igennem. Jeg er født i 1921 og boede på Orevej 3, min far arbejdede på Masnedø Færgehavn med kullosning på færgerne, som alle var dampfærger. Han var entreprenør for DSB og skulle hver dag have besked fra overfartslederen, hvor mange tons der skulle overføres til næste dag. Så skulle far sørge for værktøj og mandskab, og det blev udført i den tid der var til rådighed. Det var for det meste fra kl. 5½ a 6.00 til kl. 9.00. Kullene blev bestilt i Masnedsund Station, hvor der fra remiserne og ud mod DSB-bolværket var en kulgård, hvor kullene, som kom med skib, blev losset af med trillebøre, blev kørt ind fra kajen og tippet af. Der var på havnepladsen længst mod vest et skur, stort syntes jeg dengang, i den ende mod vest var der en stor port ud mod kajen. Her havde marinen depot af forskelligt grej til deres flåde, det var smøreolie til maskinerne, tovværk m.m. Det havde ellers været på Masnedø ved færgehavnen. Den anden ende havde skibsmægler Christensen til opbevaring af bukke, løbebroer, brohoveder, trillebøre, kultønder m.m. Bukkene var fra 1 til 3 m i højden, skibene var ikke så store dengang. Der kom dampere og der kom også sejlskibe med hjælpemotor, desuden var der 2 post- og passagerdampere, en der sejlede til Stubbekøbing med post og passagerer, desuden havde Masnedsund Andelssvineslagteri en lille damper, som sejlede til Stege, Bogø, Præstø, Petersværft, Fejø og Femø efter grise, kalve og køer til slagteriet.



... gaa til
Hansen & Rasmussen,
Algade 15 Telf. 566



Færgefarten Gåbense-Masned Sund havde lokal skipper

Red. Brian Devantie

I relation til forsidebilledet på Guldgåsens augustnummer, gik der ikke mere end et par dage før jeg fik en opringning fra Major Allan Huglstad, der med glæde kunne meddele mig, at skipperen på færgen Masned Sund var hans far - ja verden er lille.



Skibsfører O.J. Huglstad på færgen "Masned Sund" først i 1930'erne.

Den egentlige færgefart mellem Masnedø og Gåbense på Falster går langt tilbage i tiden. Det siges, at det var dronning Margrethe 1353-1412, som etablerede overfarten første gang idet hun etablerede og opførte den første anløbsbro. Men i 1523 var det lensmanden på Nykøbing slot, der lod opføre en færggård. I 1850 indsatte postvæsenet dampskibet "Vildanden" på overfarten. Færgen "Vildanden" sejlede en gang daglig fra Masned Sund til Gåbense og retur medbringende dagens post, samt de passagerer som var kommet med Postvognen. Der var plads til andre passagerer, samt et par heste og en vogn.



Tak for den fine opbakning til foreningens
arrangementer i året der er gået

Bestyrelsen ønsker alle en glædelig jul og
et godt nytår.



Foto: Berit Christensen



Guldgåsen

udgives af Lokalhistorisk Forening for Vordingborg
Tryk: Partnerprint

FORENINGENS ADRESSE:

Lokalhistorisk Forening for Vordingborg, Jørgen Roedsvej 8, 4760 Vordingborg
e-mail: hebri@mail.dk · CVR-nr. 43698133

BESTYRELSE

Brian Devantie (formand)	2946 9786	hebri@mail.dk
Jørgen Larsen (kasserer)	2323 0570	mads.jensensvej3@gmail.com
Ulrik Jensen (sekretær)	6091 5867	ulrikjensen@nyraad.net
Peder Lundgaard	2175 3942	peder393@gmail.com
Lars Lyngskov (redaktør)	2521 5575	ll@nyraad.net
Søren Andersen (suppl.)	9133 4792	soean@mst.dk
Dorthe Wille-Jørgensen (suppl.)	2970 5227	d.willejorgensen@gmail.com

VORDINGBORG LOKALHISTORISKE ARKIV

Lokalarkivet og arkivleder: Berit Christensen, tlf. 2168 6594
e-mail: bc@museerne.dk

Lokalarkivet har til huse i Kulturarkaden på Sydhavnen i Vordingborg.

Åbningstider: Tirsdag 10 - 16 ellers efter aftale med arkivaren.

I arkivets læserum og lokalsamling er der åbent i
bibliotekets almindelige åbningstid