

To sammenslyngede navne

og lad dem bare blive ved med at være det, men her skal gøres et forsøg på at klarlægge baggrunden derfor.

Yderødstrup
Vemmelm

Af Carl Olsen

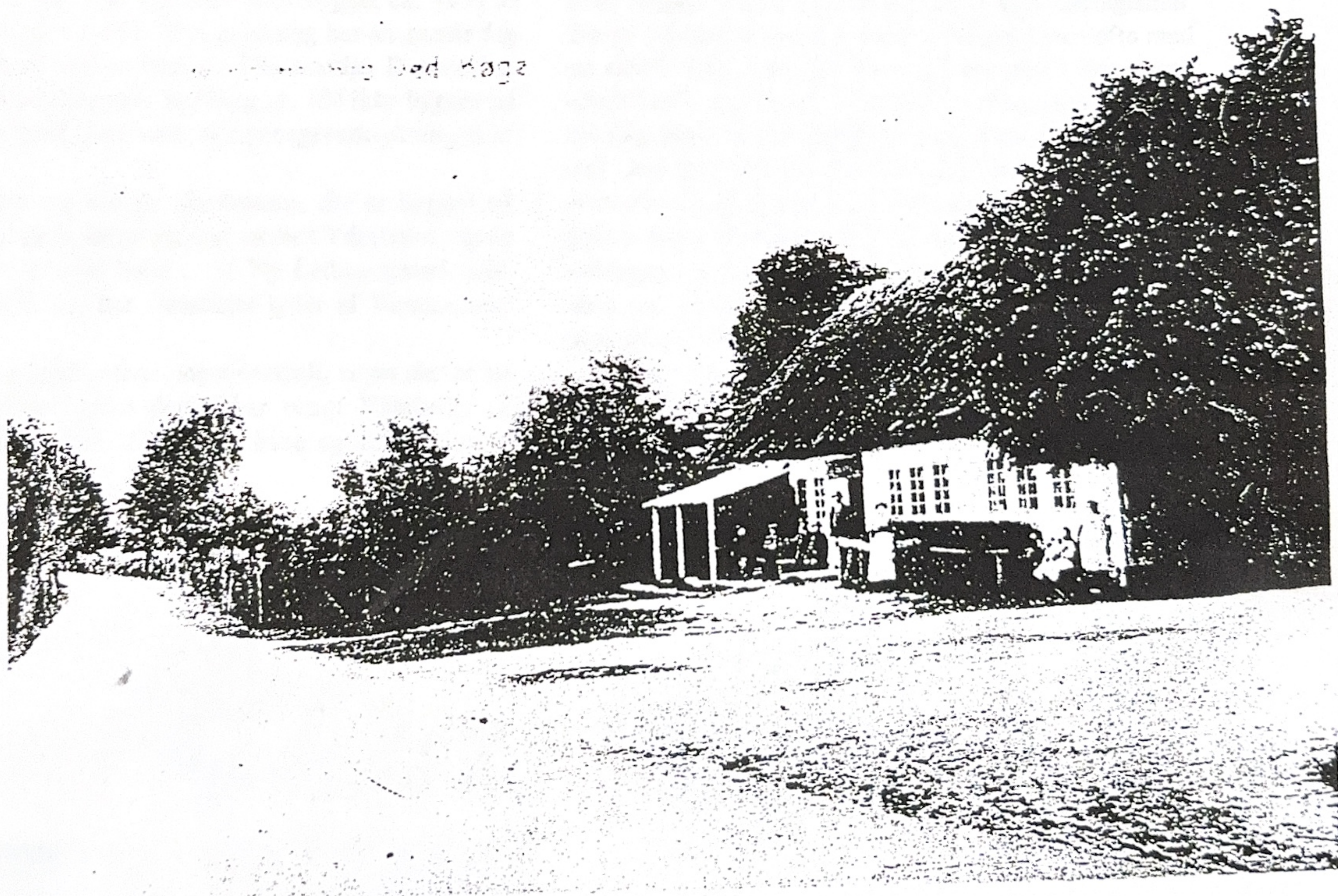
Alle århundrede gamle kroer var oprindelig - og mange helt til vor tid - almindelige store bøndergårde, ofte var der vind eller vandmølle ved dem eller en høkerbutik.

Yderholm kro drev sin bondegård til 1913. Da blev kroen med haven solgt for 25.000 kr. Den tidligere ejer beholdt al landbrugsjorden, som han solgte for 700 kr. pr. tdl. = (5525 m²) til udstykning, der blev fire landbrug. En ung tømrer, der først havde bygget sig et af disse fire, solgte det straks og tog en grund fra, og byggede sig hus med værksted, helt tæt ved Lellingskoven, nu Skovhusvænget 33. Her drev han en lille tømrer- og snedkervirksomhed, der først ebbede helt ud omkring 1960. (Det kan nævnes, at et af stederne - gartneriet Ejbyvej 111 kostede 5.500 kr. at bygge, og en arbejdsmand fik 16 kr. pr. uge).

Den tidligere kroer beholdt selv ca. 2 tdl. over for

kroen på hjørnet af den daværende Ejbyvej, nu Skovhusvængets sidevej. Her lå den store gamle rejsestald, til overnatning for hestekøretøjer, og med det lille rum til »gratis overnatning i halm for de farende svende og de fattige rejsende«, som den kgl. bevilling til de gamle kroer bød det. Denne rejsestald, blev nu revet ned, og huset på hjørnet, nu Skovhusvænget 25, blev bygget. De to mellemliggende huse er klart af yngre dato, fra ca. 1930 og ca. 1950. Det sidste areal, den lille granplantage, mellem den gamle og den ny Køge-Ringsted landevej, er nu under udstykning.

Kroens jord strakte sig altså fra gl. Køge-Ringsted landevej langs med Lellingskoven helt ned til åen - det første korte stykke kun øst for den ved Køge-Ringstedvejens ændring afbrudte stump Ejbyvej. De tre huse vest for denne nu Skovhusvænget sidevej nr. 9-11 og 13



Yderholm Kro



Yderholm Kro Have

ligger altså ikke på gammel krojord. På den anden - den nordre side af det nye stykke Køge-Ringstedvej er det gammel krojord på begge sider af Ejbyvej helt ned til åen, gartneriet Ejbyvej nr. 111, de to små landbrug nr. 109 og 107 - et på hver side af motorvejen, der vest for Ejbyvej med sin udfletning helt ødelagde det lidt større landbrug »Aaholm« Ejbyvej nr. 108.

Desuden er der et beboelseshus næsten ved bækens udløb i åen, nr. 106. Det blev først bygget ca. 1931 af en fhv. ejer af nr. 107. Han genoptog her sit gamle fag og virkede en del år med sin lille smedie. Derimod er det herved højtliggende landbrug nr. 104 ikke bygget på gammel krojord. Det hører til Spanagerudstykningsen af 1923.

Kun kroen og alle de ejendomme, der er bygget på gammel krojord, bærer og ejer navnet Yderholm, og de har matrkl. nr. der lyder ...af Ny Lellingegaard. Alle andre matrkl. nr. her i området lyder af Vemmedrup by.

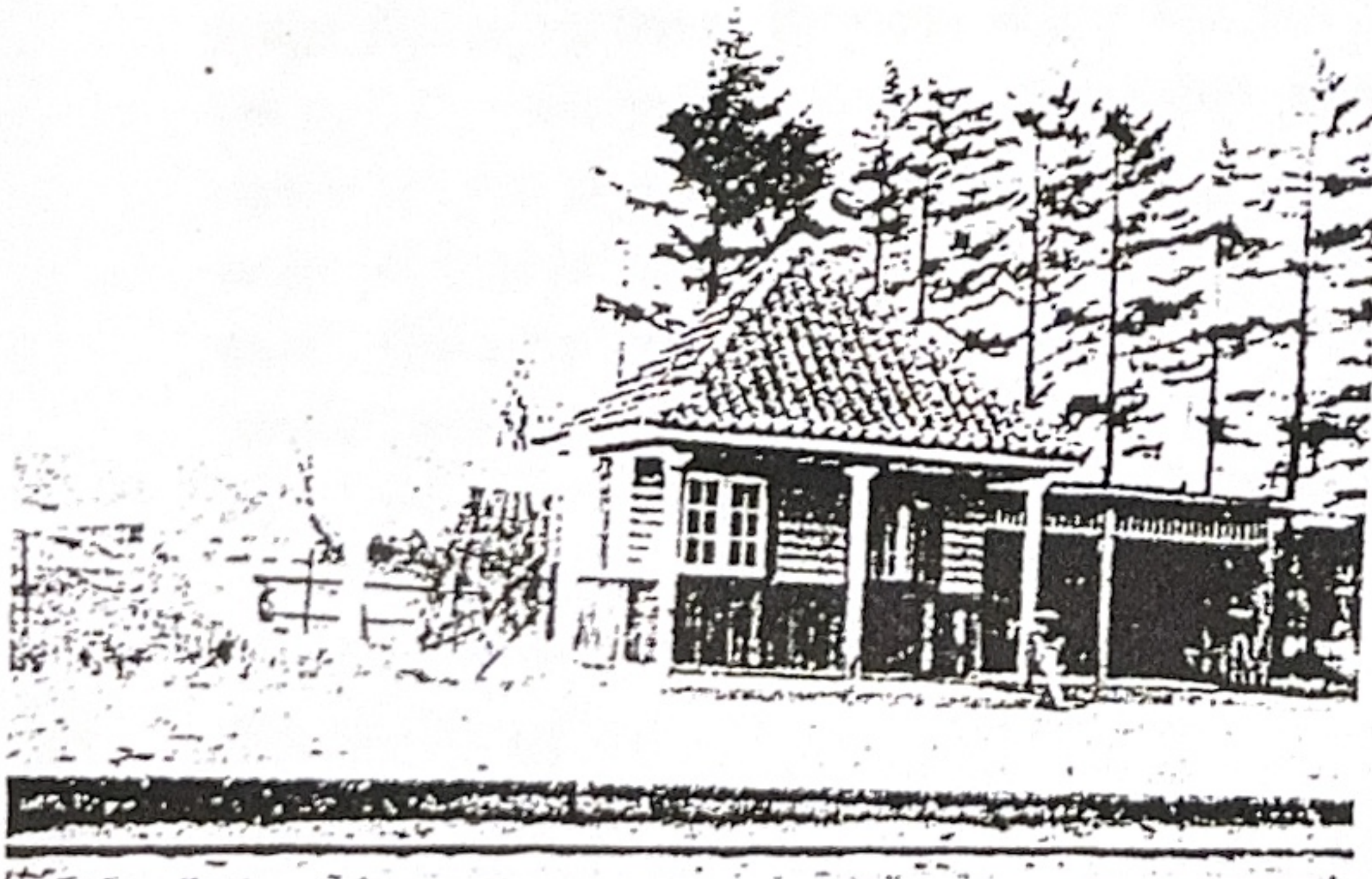
En kro har altid været noget centralt, noget der er let at finde. Måske man derfor har brugt Yderholm til stadfæstelse af den lille klynge huse og smålandbrug,

der lå her et stykke fra selve Vemmedrup by - oprindeligt hed det Vemmedrup mark. Særlig betydning for fæstnelsen af navnet Yderholm fik dog Køge-Ringsted jernbanen, der åbnedes i 1917. Der blev nemlig lavet et trinbræt, som det rent teknisk kaldes her på den åbne Vemmedrup mark, og det gav banen navnet Yderholm. Der var et hyggeligt lukket venteværelse med bræddegulv og bænke, ret store, men smårudede vinduer mod øst og vest og i døren ud til en forgang, taget løb ud over, båret af slanke stolper med indskæring.

På perronpladsen var der en signalstander, vi selv skulle dreje til stop. En flagstang savnedes heller ikke. Den var malet skiftevis 1m hvid og 1m rød. Et ret langt halvtagskur lå åbent mod syd - mod banen. Al denne herlighed lå på Bøgevej 15, mod nordsiden med udløber til Bøgevej 14 og Ahornvej 16. Vi kaldte den »Holdpladsen« eller »Stationen«. Der lå da også den realitet bag, at det var banens plan, at her senere skulle bygges en station, og et sidespor, hvor der vel kunne stå en 6-7 godsvogne, var også lagt. En del trafik var her da også, indtil lastbilerne helt slog sig igennem. Her læssedes især kævler, brænde og sukkerroer. Og da de ca. 50 husmandssteder ved Spanagers udstykning i 1923 blev bygget, kom mange materialer, særlig mursten og tegl hertil.

Yderholm var i en årrække især i 20'erne, 30'erne og efter krigen frem i 50'erne et meget søgt udflugtsmål. Skoler og foreninger kom med de daglige tog - ofte med en ekstra vogn, der blev sat af på sidesporet. Men også »Politikens« den gang så populære udflugtstog med det blå flag eller vimpel påmalet, de såkaldte »blå tog« eller »ud i det blå tog« var velkendt gæst her. Det holdt så ventende på sidesporet mens folk nød den skønne Lellingeskov med åkløftens stejle skrænter, de syv høje ved rødbøgen - og spiste godt på kroen - eller det medbragte mad ved festpladsens faste borde og bænke under de høje træers kroner.

Sukkerroeaflald til kreaturfoder kom med banen til Ny Lellingegaard og fik en ejendommelig - vistnok enestående men praktisk aflæsningsform. Ved vejen op



Yderholm Kro

til Ny Lellingegaard havde gården langs med og tæt på banen støbt en ret lang og godt 1m dyb grube. Når toget kom fra Ringsted, kobledes vognene fra her, og mens toget kørte til Køge, hvor det holdt en tid, satte gården et stort mandskab på og fik sukkerroesnitteerne læsset af - ned i gruben. Når toget så kom tilbage fra Køge, skubbede det de tomme vogne foran sig til Yderholm på Ahornvej 16 og Bøgevej 15 og 14. Togføreren - han var næsten altid ene mand - måtte så af toget og skifte spor, så skubbedes de tomme vogne ind på sidesporet, så bakkede han sig fri af sidesporet, måtte atter af og skifte sporet tilbage, derpå kørte toget frem til det var helt forbi sidesporet mod vest, det vil sige på tværs af den nye Vemmedrupvej. Så gentog ceremonien sig, atter skifte spor, bakke ind, af og koble vognene bag på toget. Så atter frem, af og skifte sporet tilbage og så endelig afsted mod Ringsted.

Hvor mange var der så med toget? Ja, nogen var der da gerne med. Folk var vistnok tålmodige - selv om de vel ikke ligefrem tog det som en ekstra fornøjelse for pengene - jo måske helt tilfældige fremmede. Banens personale var hyggelige og flinke folk. De kunne godt selv komme med en lun bemærkning om »den kære gris« som vi kaldte den. Den blev længere mod Ringsted kaldt »Hulda«. Det kneb svært at komme op af en bakke i modvind.

Fra landevejen langs med og øst for bækken var en privat fællesvej ned til de to Bækhus, hvoraf det største ligger der endnu som Vemmedrupvej 66a. Ved banens anlæg blev der bygget en ret høj dæmning over lavningen og bækken, der helt afbrød denne vej, som så blev flyttet op til holdepladsområdet sydvestlige hjørne og her nyanlagt udfra den nye vej, der fra landevejen var anlagt til holdepladsen. Denne vej fik allerede dengang Ahornvejs forløb. Vi kaldte den »Stationsvejen«. Lige før sporene krydsede den, drejede en vej fra og løb i Ahornvej 14's sydside det korte stykke hen til »stationen«, hvor den som en hyggelig sti halvskjult mellem buske endte på perronpladsen - en lige så hyggelig vinkelsti sluttede også her, den gav forbindelse mod vest til Bakkelys markvej og hermed helt ned til landevejen langs Bakkelys have. Bøgevej følger den her et stykke fra nr. 11 som havde færdselsret på den, men mange andre brugte den også på gåben eller cykle til »stationen«. Vi brugte det særdeles rammende og velklingende navn »Den grønne vej«. Lige på den anden side af jernbanesporet - før det skarpe sving med Ahornvej 1c og 3 - der blev bygget ca. 1920 - drejede så et vejspor ind langs læssesporet. Det drejede så fra Bøgevej 14 ud på vejen igen ved Ahornvejs slutningsstolper. Herfra var det så den nylagte private fællesvej ned til Bækhusene begyndte. På dette stykke er den nuværende Vemmedrupvej altså bygget over denne.

Yderholm kroområdet hørte til Lellinge og kom her-

ved sammen med Lellinge frivilligt til Køge i 1962. Efter den store kommunalreform i 1970 viste det sig snart, at nogle grænseændringer kunne blive praktiske og derved kom »Yderholm« til Skovbo. Der skete også nogle småændringer med nogen Assendrup-jord ved Ejby-St. Ladager vejen og med et landbrug i Fløjterup. Den sydlige del af kroens have havde kroejeren ved salg af kroen i 1965 selv beholdt, den købte Skovbo kommune nu og byggede børnehaven; der kaldes Vemmedrup børnehaven. Det er da også derfra børnene kommer, men den hører ellers helt klart til og er medejer af navnet Yderholm og har da også mtr. nr. der lyder af Ny Lellingegaard - og så må det lige nævnes, at der vest for bækken på selve Vemmedrup gamle byjord er etableret en grundejerforening der hedder »Yderholm«.

Det vil da være meget passende at bruge noget af begyndelsen til dette afsnit som slutning.

Yderholm
Vemmedrup

to sammenslyngede navne

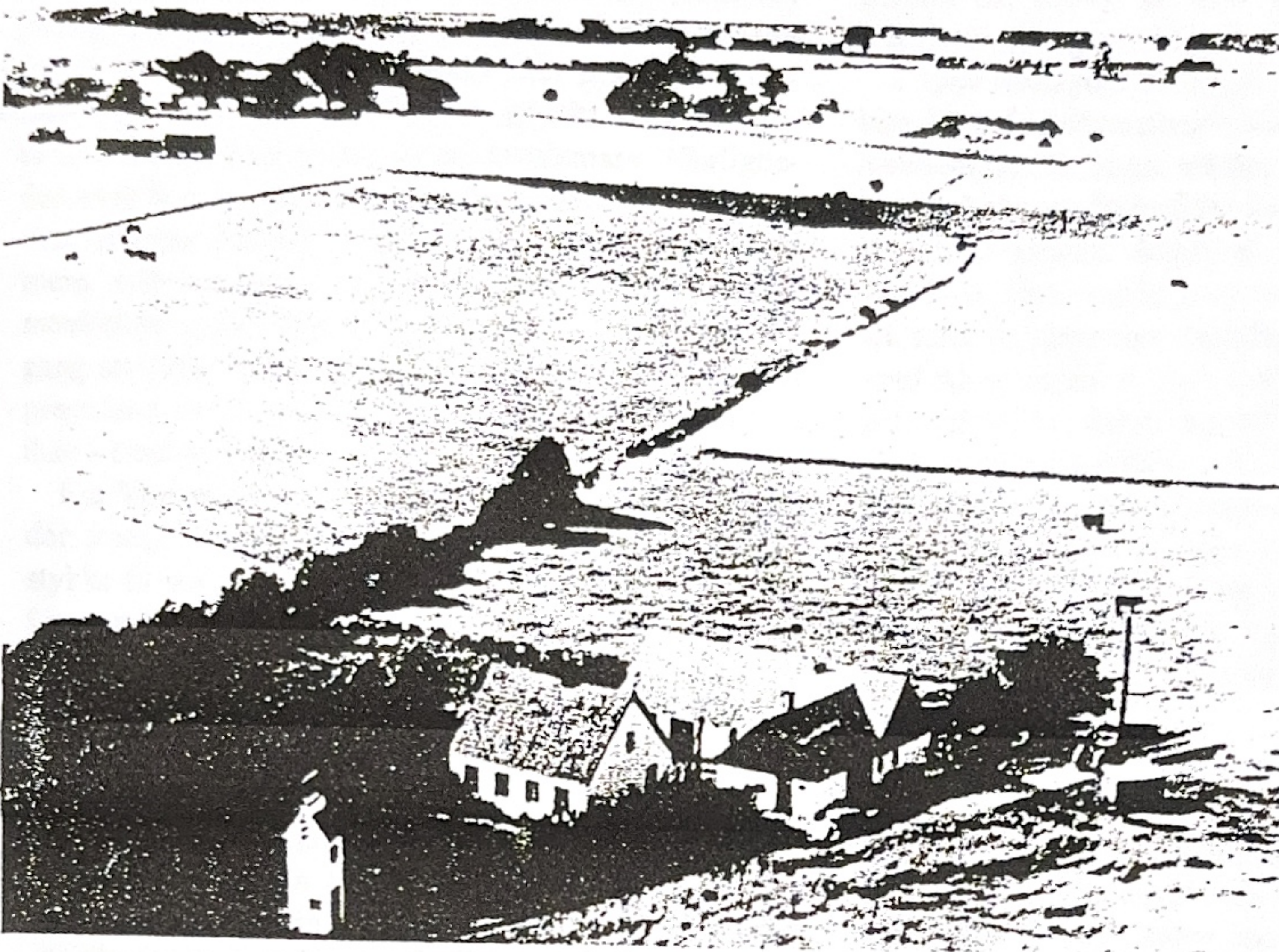
og lad dem bare blive ved med at være det!

Jernbanetur fra Yderholm til Bjæverskov

Så prøver vi at følge banen til Bjæverskov station. Fra Yderholm holdeplads, der altså strakte sig over Ahornvej 16, Bøgevej 15 og 14 løb jernbanen ad Vemmedrupvejs stikvej 2-32 langs med eller på sydrækkehusenes forhaver og på nr. 18 - eller mellem 18 og 20 på den høje dæmning over lavningen og bækken til Egevej 13, og videre over alle denne sydrækkes huse eller haver, over selve Egevej til nr. 16-14 og halvt på 12. Her begyndte banen så at buede sig til en mere sydvestlig retning - ind på stikvejs nordrække, halvt nr. 22 så 24 og 26, over stien til Fyrre-stikvej i sydrækken nr. 9 og 11 over i sidevejs nordrække nr. 23-21 og 19, her over selve Fyrrevej med strejf til nr 24, så sidevejs nordrække nr 26-28-30 og over til nr 34 ved legepladsen og over denne til Granvejs sidevej over hjørnet af nr 27, så nordrækken nr 37-35-33 og hjørnet af 45 over selve Granvej til sydrækken nr 70 og 68 og så til nr 76-78 og endelig over 84, måske strejfende 86 - ud over Vindegaardsvej 15a 20 m. nord for gangbroen.

Vindegaardsvejen - som vi kaldte Lundsgaardsvejen - er dels udrettet noget, dels flyttet lidt af et par gange. Oprindeligt løb den i et par mægtige sving halvt uden om og vest for en gammel gård - »Lille Lundsgaard« - og slog så et par mindre sving for at komme nogenlunde lige over banen. Denne stråttækte og velholdte skønne gamle gård med malet bindingsværk og stuehusets rundbuede kviste i taget og bislaget udover døre, var en prydding for landskabet. Det malede bindingsværk var ikke

Et kig ud over Vemmedrup med »Grisen« i baggrunden.



typisk for egnen, men det var også en fynsk familie, der havde boet på gården. Den lå ca. 30 m vest for skeldet til Granvejshusene nr 82 og 60. Fjerde juledag 1944 brændte den og blev genopbygget oppe ved landevejen.

Lidt længere tilbage i tiden - før århundredeskiftet -



Mor til to, indkøbschef for fire og familiekonto i Handelsbanken

En familiekonto betyder, at banken betaler alle de faste udgifter. Man ser ikke engang regningerne. Det er en virkelig lettelse i dagligdagen. Det er slut med at stå i kø for at betale, det er slut med de hårde måneder, og man får fuldt overblik over sin økonomi.

Og skulle der nogle måneder være »underskud« på budgettet, lægger Handelsbanken ud.

Det letter at have Handelsbanken med i billedet.



HANDELSBANKEN
altid med i billedet

lå Store og Lille Lundsgaard tæt sammen her ved Vemmedrupvejs udmunding i Vindegaardsvej. Den gik kun fra landevejen til de 2 gårde og kaldes som nævnt Lundsgaardsvejen helt frem til udstykningerne. De 2 Store og Lille Vindegaarde lå også tæt sammen og »Vindegaardsvejen« gik kun til dem fra Lidemarksvej. Mellem disse to gange tvillingegårde var forbindelsen deres markveje, der lidt efter lidt forbedredes og blev til offentlig vej »af tredje klasse«.

Hvor Fyrrevej stamvejen krydsedes - (her må jeg lige nævne at Fyrrevej var vor Vemmedrupvej, og den eneste tilkørselsvej til Vemmedrup by) - var et rigtigt trinbrædt, d.v.s. en ca. 2x4 m. stor jordforhøjning belagt med gamle sveller, her stod vi så og rakte en hånd ud til stop - i mørke med en lommelygte, en flagermuslygte kunne også bruges, man slukkede den når toget standsede, og satte den ned i grøften ved siden af trinbrættet til man kom tilbage. Det skete en dreng kom løbende og lige fik standset toget og så forpustet sagde: »Jeg skulle spørge fra mor, om du ikke nok vil vente lidt. Hun kommer oppe ved landevejen«.

Når »Grisen« så lige ved vor Vemmedrupvej havde haft besvær med at snøfte sig pustende igang, var der ikke ret langt til Vindegårdsvej, hvor der også var et trinbrædt, som den så til gengæld trods ihærdig hvinen ikke kunne få standset lige ud for, og så var der højt op til toget, men som nævnt, banens funktionærer var altid hyggelige og hjælpsomme folk, en stærk arm blev rakt ned og hjalp os op. Det er også sket, togføreren måtte ned og løfte en snæverkjolet pige op.

Et muntert lille indslag i banens drift var der straks

efter krigen - vist nok i 1947-48 - der var blevet sat jernbanehjul på en gammel rutebil. Det bedste navneforslag i »Østsjællands Folkeblad« blev præmieret. Det blev »Midtsjællænderen«. Det var ganske sjovt at køre så lavt ved jorden gennem en høj hvedemark. Herligheden varede dog ikke så længe, de »ædlere dele« kunne ikke tåle jernhjulene. Toget bestod meget sjældent af mere end een vogn, og det var derfor ofte meget mærkelige sager, der kunne være i førerkabinen. En gang stod der en stor pattegris - ganske vist var det et præmieret vordende avlsdyr - men alligevel, tæt var den ikke - træmmekassen.

Fra Vindegaardsvejen løb banen i en lille udgravning, der stadig ses som en lavning over marken det korte stykke til stiens skarpe sving nedenfor Lundsgaardsbakken, og herfra løber stien på den lille voldning, der er selve jernbanens leje op til den delvise vildtvoksende kirsebærplantage, der venter på bebyggelse, og videre mellem Egetofte og den lille gamle bebyggelse udover Lidemarksvej.

Dideriksens maskinfabrik ligger på det gl. Bjæverskov stationsområde og selve stationsbygningen ligger delvis frit og med sin ydre stil velbevaret. Overfor i det gl. afholdshotel er der en tekstilvirksomhed.

I 1960 begyndte den første udstykning af grunde, det var den lille æbleplantage over for kroens have, (den var

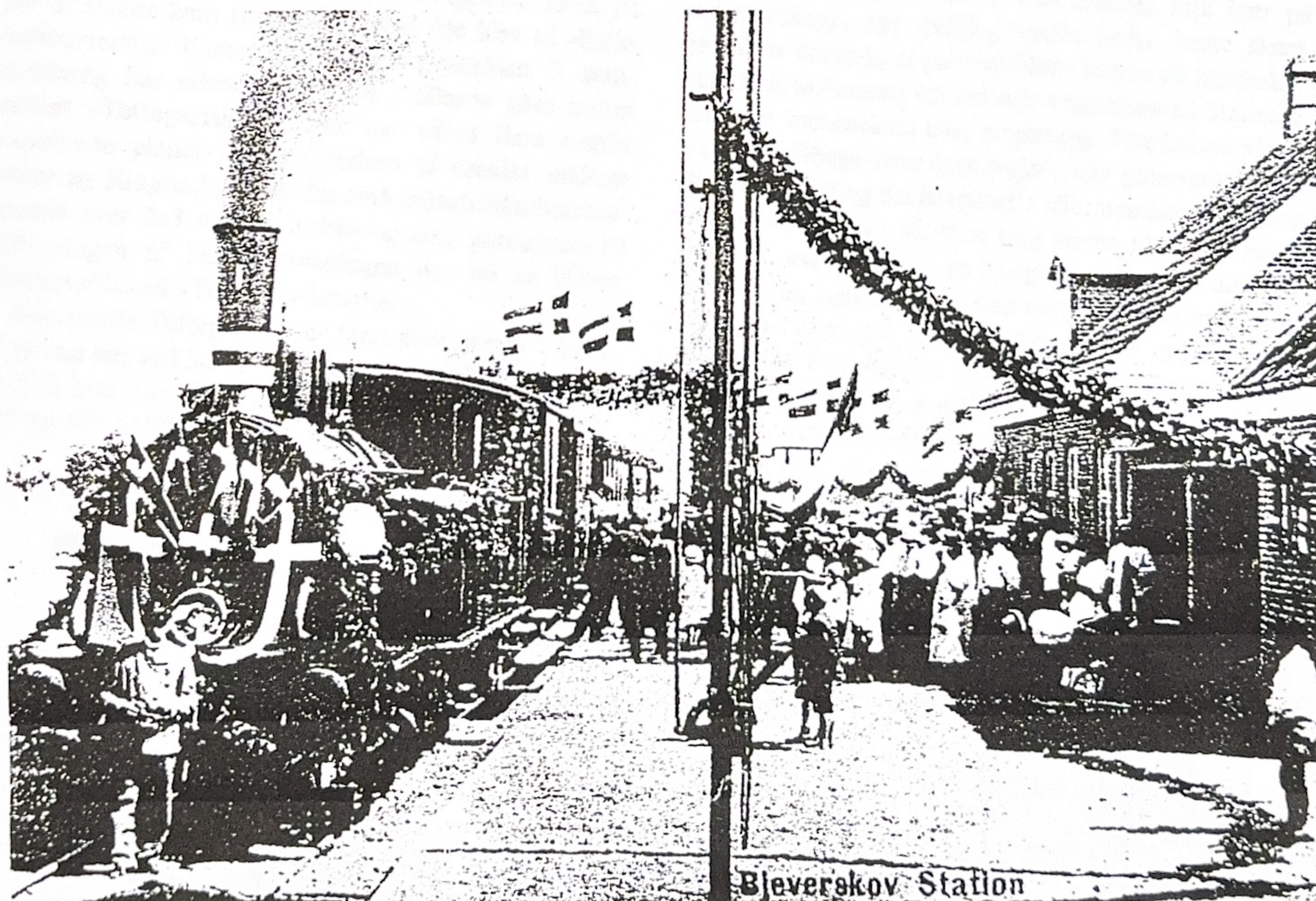
plantet ca. 1934), nu blev den til Ahornvej nr. 6 - Yderholm garager - Ahornvej 8-10 og 12.

I 1963 nedlagdes banen, og det meste af dens arealer blev efter forkøbsretsbestemmelser af 1915, købt af de ejendomme der havde afstået jord til den.

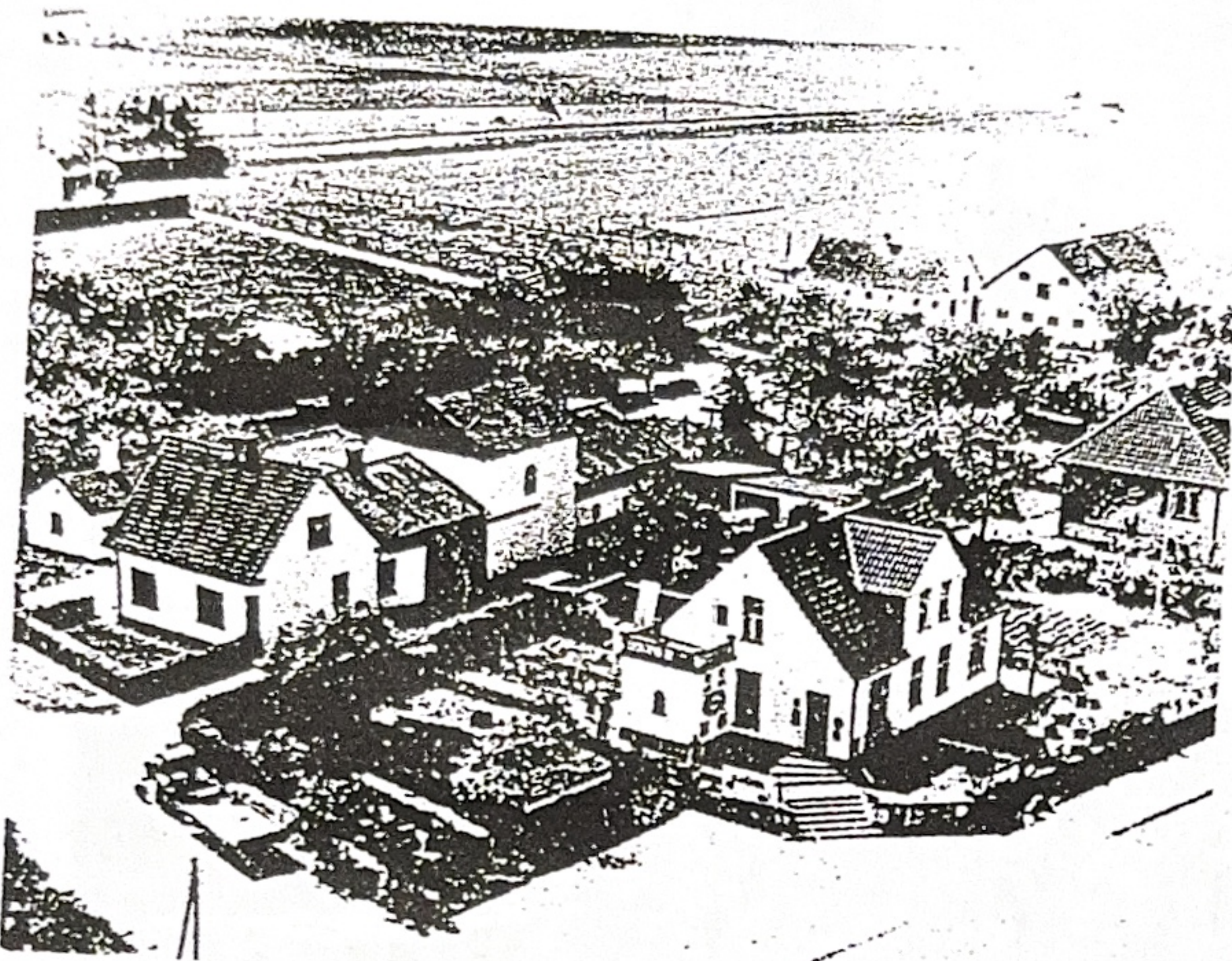
Yderholm pladsområdet kom tilbage til Bakkely, og blev til 5 grunde. Ahornvej nr. 14-16 og Bøgevej nr. 14-15-16. De to første huse blev bygget i 1965. På jord fra selve Bakkely blev den lille gruppe året efter forøget med Ahornvej nr. 5-7-9, samt hele Bøgevej med undtagelse af nr. 11, der er bygget lige efter banens åbning, vistnok på spekulation i den kommende station, der aldrig kom, en slags begyndelse til et afholdshotel. (Ahornvej 1 og 3 er bygget ca. 1920). Der var nemlig bygget afholdshoteller langs banen i Lellinge, Bjæverskov, Østervang og Ørslev. Deres levetid blev ikke lang - ca. en snes år. Kun Østervang fungerede til fornylig, men uden afhold.

Udstykningen

I 1964-65 blev Toftegården solgt til udstykning. Men der blev besværligheder med at få tilkørselsvej ind fra landevejen. I 1967 købte jordlovsudvalget »Højstrupgaard« til gartnerier, og der blev anlagt vej fra Vindegaardsvejen til dem - og hermed åbnedes vejmuligheden den vej ind fra vest. Så begyndte byggemodning og de



Bjæverskov station ved indvielsen af Køge-Ringsted Jernbanen i 1917.



Det gamle Vemmedrup før udstykningen.

to små Vemmedrupgårde blev købt i 1967 og 1969. Bakkely begyndte delvis selv udstykningen ca. 1972. Et par år senere kom Bækhusene med. De blev til »Bæk-højkvarteret«. Kastanievej-Poppelvej-strækket i sammenhæng har ellers siden sidst i 60'erne gået under navnet »Toftegaardsvej«. Der har været flere stærkt varierende planer om udnyttelsen af arealet mellem denne og Ringstedvej, lige fra små industrihåndværkergrunde over 2x3 etagers blokke og alm. parcelhuse til afslutningen af hele udstykningen der nu er blevet gårdhavehusene »Toftegaardsparken«.

Den gamle Toftegaard, der først blev jævnet i 1977, lå ganske tæt ved landevejen og var nabo til Ringstedvej nr. 465 hvor der indtil ca. 1960 var en tømrvirksomhed og lidt savskæreri, lige her overfor var der på nr.

Na til vi jo ikke blande os i hvor De skal bo i fremtiden!
-Men hvis det ikke er Dem helt ligegyldigt, skulle De læse denne brochure igennem - omhyggeligt og mindst et par gange!



Og sådan kunne man også sælge Vemmedrup

458 en smedie indtil 1954. Her mødtes folk især på regnvejrsdage, når småting skulle laves, heste skoer, plovskær skærpes, et par nye blade sættes på binderkniven. Hos tømmeren var det nye vingearme til binderen, knækket hammelstøj eller vognstang. Det kunne klares frem og tilbage over landevejen, når gammelt beslag skulle tages af og det istandsatte eller nye sættes på. Det var jo praktisk når sådanne ting kunne klares en regnvejrsdag, mens folk fik en hyggelig snak bl.a. om flæske-smør og ægnoteringer, som dengang kom hver uge.

Man mødtes også med sine kornsække ved Vemmedrup mølle. Her holdtes også hestesyn af den lokale hesteforsikring forår og efterår. Det gav samtalestof og vurdering med lidt drilleri imellem. Så faldt der også en handel af i den lille købmandsbutik nu Ahornsvej 2.

PRIMA KØDVARER - LÆKKERT PÅLÆG



Man køber da kødet hos -
den rigtige slagter

Vollerslev Slagterforretning

Finn Olaf Petersen
Vollerslevvej 38, Vollerslev, 4100 Ringsted
Telefon (03) 67 90 22

JULEGAVE-IDEER
TIL HELE
FAMILIEN
FINDER DE HOS



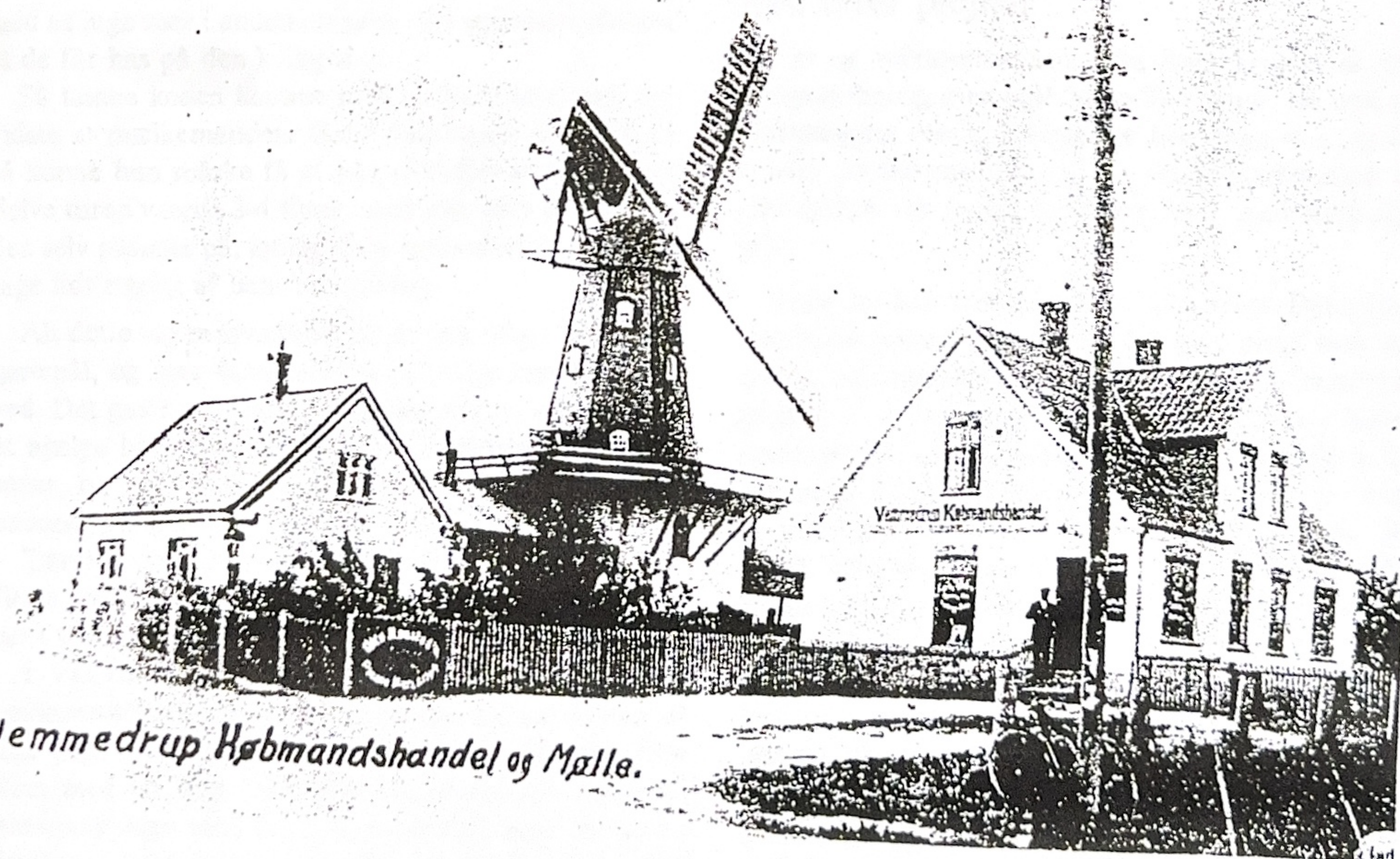
Birthe Lillebro Hansen
HOVEDGADEN 23 . BORUP
TELEFON (03) 62 62 91



Vemmedrup Mølle og Købmandshandel.

Møllen er ikke gammel. Den blev først bygget på bar jord i 1909 og dens stuehus blev lagt på hjørnet nu Ahornvej 2. Allerede i 1913 brændte selve møllen men blev genopført. En ny ejer lavede en lille købmandsbutik i stuehuset. Den gik meget dårligt, ca. 1918 blev så det

nuværende stuehus ved møllen bygget og et par år senere solgtes købmandsforretningen fra. Billedet med pigen ved stakittet er fra ca. 1917. Pigen er møllerenes datter, Ellen. Mølleren selv, Chr. Hansen, og hans svend, Aage Isaksen, skimtes på mølleomgangen. Det andet billede af møllen er fra ca. 1921.



Vemmedrup Købmandshandel og Mølle.

Mælkeemanden

Mælkeemanden er et helt kapitel for sig. Så godt som alle landbrug havde køer og leverede mælk til andelsmejeriet Fuglebæk. Hertil kom hver dag ca. 20 mælkeruter. De blev næsten alle kørt af folk, der selv leverede mælk, ofte var de to om ruten, en uge af gangen. Det foregik med heste og vogne, der kunne tage 30-40 jungere.

Om morgenen stod så et par jungere eller flere ved indkørslen til de forskellige ejendomme, parat til at blive samlet af mælkeemanden. Hist og her sad en blafrende seddel i pres ved låget, det var bestillingsseddel på smør, ost og god kernemælk, der stod også en lille kurv, evt. en spand. Det blev så leveret ind på mejeriet. Når mælken var indvejet og skummemælk og valle var udvejet, kunne mælkeemanden så tage de bestilte varer med tilbage.

Det kunne også ske, at der stod en kurv med en brugsbog i, og konen kom ud og spurgte, om mælkeemanden ville tage den med til brugsen, og tage varerne med hjem, så skulle kedlen nok være ved at fløjte, når han kom tilbage. Et barn kunne også være sendt ind med brugsbogen, når det skulle i skole eller der var bestilt pr. tlf. som flere og flere fik, så holdt brugsmanden øje med vejen og kom springende med pakken.

Ved formiddagskaffen snakkede man om det sidste nye. »Havde regnen mon slået Per's byg ned, der er jo så mægtigt et lag på, at det ligefrem hænger«. Eller »Lagde du mærke til om de nede på Skovgaarden havde fået sat høet i stak inden regnen«. »Er Jens snart færdig med at luge roer i anden omgang, det ser alligevel ud til at de får has på den kvikgræs«.

Så kunne konen komme med en kurv bær, som hun vidste at mælkeemandens Sofie ikke havde så meget af, så kunne hun måske få et par af Sofies store græskar. Selve turen varede 3-4 timer, men hvis ikke mælkeemanden selv passede på, kunne disse småsinkerier meget vel tage lidt rigelig af hans arbejdsdag.

Alt dette var medvirkende til at folk fulgte hinandens gøremål, og med forståelse og god vilje kom hinanden ved. Det gav sig udtryk på mange måder, ved gensidig at hjælpe hinanden med arbejdet i spidsbelastende sæsoner, og ved at passe hinandens dyr og malke, når naboen skulle have en fridag.

Tærskningen efter høsten, var noget helt for sig. De fleste steder stod kornet i stakke, og ventede på deres tur i tærskværksturen rundt.

I Vemmedrup-Spanager området var der 4 tærskværksselskaber, med hver 15-25 ejere. De havde hver til 1a2 dages tærskning. En traktor var drivkraften. Den kom med en lang hale efter sig: tærskværk, presser, skrammelvogn med korn og avnblæser med deres rørlængder, halmslidsker, remme, donkraft, stopklodser

o.s.v. Det kunne tage sin tid at få det hele sat op mellem stakkene, især de steder hvor stakkene stod nær ved møddingen, hvor jorden var blød.

Der var en særlig atmosfære over en tærskedag. Hvor mange tønder (100 kg) ville manden høste i år? En god tærskedag klarede ca. 125-150 tønder. Det foregik ude, og selv om man havde presseninger, kunne en stak man var halvt nede i, godt blive rigelig våd.

Der skulle ca. 12 mand til, for at det hele kunne fungere. Det var naboer og venner, der skiftedes til at hjælpe hinanden. En lang regnbyge var ærgerlig nok, men den kunne også være hyggelig, når vi stod eller sad på de mærkeligste ting i redskabsskuret med regnens trummen på bliktaget og så ud over græsmarkerne og roerne der måske trængte til den. Og med en øl i hånden blev mange erfaringer udvekslet og drøftet.

Der lå en god samarbejdsvilje bag dette, bl.a. bestyrelsesmøder og generalforsamling, hvor ansættelse af de 2 faste mænd sammen med meget andet blev klargjort til tærskesæsonen. De fleste gårde havde selv tærskværk. Nogle tærskede da også helt eller delvis fra marken med 2-3 vogne, resten blev kørt i lade, og tærsket i løbet af efterår og vinter. Da lød der på kolde dage med regn og sne en hyggelig brummen blandet med presserens taktfaste stød ud fra lukkede eller halvåbne porte og døre ud over vejene - ind til naboerne og i stille vejr langt ud over egnen.

Tærskning før el og traktortiden - men efter plejlen

Før el og traktorerne helt kom frem brugtes en del damptærskning, men også heste blev brugt. De trak en hesteomgang rundt. 2 heste for hver bom = 4, og de kendte petroleumsmotorer, der skulle startes med en glødelampe var meget lunefulde både med start og i drift.

Dette var kun kraft til små tærskværker. Damplokomobilerne havde helt anderledes god magt over det døde tunge tærskværkstræk. De blev flyttet fra gård til gård og var meget tunge. De store jern eller jernringede træfælgehjul skar sig dybt ned i grus og stenvejene, der var meget ujævne og gav slinger snart til den ene - snart til den anden side, så det truede med at vælte. Der skulle årvågne kuske til og et par mand med solide stænger til at stive det af med i en vanskelig situation. Der skulle 4 særdeles gode heste - helst 5 til at trække dem. Tærskværket kunne 2 klare. Men når man kom ind på en mark eller markveje, skete det ofte, at man »kørte i sæk«, og da måtte der flere heste til samt brug af donkraft, løftstænger, planker, klodser, og svære jernkæder hvis man måtte prøve at trække det lidt efter siden eller tilbage ved hjælp af heste. Det kunne godt

give store anstrengelser for 5-6 mand en lille halv dags tid, og der måtte ekstra formiddagskaffe til.

Reglen - vist nok efter brandloven - bød at når lokomobilen blev standset og skulle flyttes, skulle vandet tappes af, dels for at lette transporten, dels for at tilbageblevet brændsel i fyret ikke skulle koge vandet til damp, hvis det blussede op. Vandet skulle man stående på en trappestige påfylde med spande - og det skulle pumpes op med håndkraft og hentes ved brønden. Ganske vist blev det kørt til stakhaven i en ajletønde eller i den lave flade vandvogn, man brugte til at køre med til kreaturerne, der stod i tøj på marken. Men der skulle bruges meget vand, så det kunne ske lokomobilføreren »snød« med at lukke det ud, når nu man bare skulle et lille stykke vej. Men hvis der kørtes i sæk, var kuskene ikke længe om at opdage om vandet var på, det kunne også ske sikkerhedsventilen gav et lille forræderisk pift - og da skulle han - lokomobilføreren - være glad, hvis han fik lov at slippe med én omgang øl.

Der var andre brandsikringsregler, der skulle overholdes ved starten og under tærskningen. Der skulle være flere lange stiger, fyldte vandkar skulle stå med gamle sække i, og andre skulle ligge våde på jorden der ved, så der kunne handles hurtigt, hvis gnister fra skorstensrøret skulle antænde stakke eller stråtage. Lokomobilføreren og ilæggeren - de 2 faste folk - måtte ikke gå med ind til spisningerne på gården, de måtte være sikkerhedsvagter, et bord blev sat ud til dem, og her fik de serveret maden - omgivet af en flok nysgerrige unger, der gerne ville pille, undersøge og spørge - og stege æbler på lokomobilen. Det gjorde mandskabet også indimellem, og et par unger kunne også opfordret gå runden med et par nævefulde varme stegte æbler til mandskabet under arbejdet.

Der var også lokomobiler som var selvtransportable - faktisk et lokomotiv på alm. veje og jord. De trak selv det meget store tærskværk med sig fra gård til gård - især meget store gårde. Beboerne langs vejene, det skulle passere, var opmærksomme og holdt »et vågent øje« med deres stråtage en god tid efter monstret havde passeret dem med røg og gnister op af skorstenen i rigeligere mængde, end når det stod og trak tærskværket.

Fra begyndelsen var der ikke presser til disse værker med start omkring århundredskiftet, eller noget før. Den løse halm væltede ud af rysteren på disse store 54 tommer i »sluget« - eller 2 alen som det kaldtes. 5-6 mand lagde halmen i reb til store knipper, som de så bar på ryggen hen til og op af stigen til stænget eller stak, hvor de løstes og manden gik ned med sit reb, mens andre jævtede halmen ud - satte stak. De første pressere bandt ikke halmen. Med fra nøglet fulgte en streng bånd med halmen under slidsken, og på den sad så en hånd og bandt knipperne med en krognål og en kniv til

hjælp. De kunne variere stærkt i størrelse efter hans forgodtforbindende og opmærksomhed. Han skulle holde sig et bestemt lille stykke fra presseren, altså hele tiden trække sig lidt tilbage fra halmens fremdrift. Det var et meget let arbejde for en snild mand - men kedeligt. Det var derfor ikke så mærkeligt, han indimellem lod sig friste af et nærstående træ og smuttede hen efter æbler eller blommer - og at der så blev et meget stort knippe halm, virkningen heraf hos folkene der tog halm fra afbødede han ved at kaste æbler eller blommer op til dem.

Før kørerne forsvandt

Tidligere havde landskabet et livligere præg både af farver og lyde. En kalvs spæde brægen blandet med lærkens triller eller vibens vi-vit og så et par bas-brøl eller rusklyde fra køernes bid i græsset efterhånden som mandens tøjrekølleslag ved flytningen af tøjrpælene kom igennem rækken.

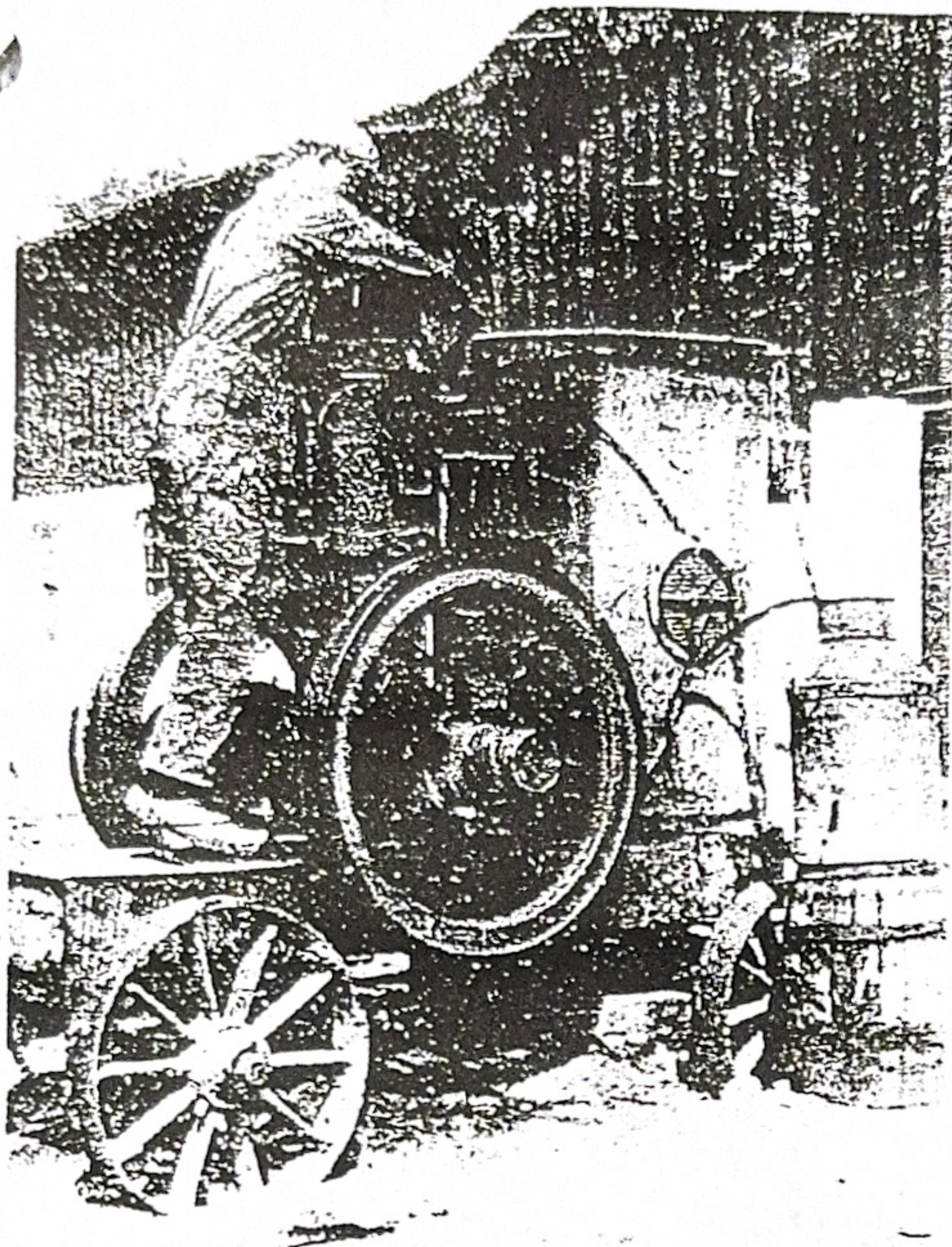
Det var alsidig drift. De enkelte brugs mark var delt i mange felter og mellem dem løb smalle markspor, køernes vandring fra stald til græsmarken.

Ved de hyggelige aftenkomsammen gik vi ofte om sommeren på markvandring ad disse markveje eller spor, eller tæt langs grøftevoldsskeld. Vi drøftede afgrøderne, udvekslede erfaringer med nye sorter af korn og roer, om forskellige græs-kløverfrøblandinger og om lucerne, der så lunefuld ikke altid ville trives. Nye fremgangsmåder i bedriften kunne også give meget livligt samtalestof f.eks. om hø i stak eller på stativer, ensilering af roetop med eller uden AJVsyre, om kørerne stående i tøj, gående løse over hele folden eller kun på stribegræsning osv. Vi havde også store markvandring under ledelse af en konsulent. Det sluttedes med kaffe og foredrag i forsamlingshuset eller på kroen. Konsulenten havde samlet en meget blandet buket og viste de forskellige planters svagheder frem med gode råd.

Et eks. på hvordan et brug kunne have inddelt sin mark i skifter skal nævnes. Det kunne variere meget fra sted til sted.

Vi vælger en 9 skiftes drift.

1. skifte er hvede, 2. skifte er kálroer, 3. skifte er byg, 4. skifte er med roer af forskellig slags, 5. skifte er igen byg, men nu med udlæg, d.v.s. at der i byggen sås en græskløver frøblanding, der efter at byggen er høstet kommer rigtigt frem og den skulle helst gnaves af kørerne i septembers midte. 6. skifte bliver så førsteårsgræs, også kaldet grøn jord. 7. skifte andet års grøn jord, der sidst på efteråret blev pløjet op. 8. skifte blev så havre, og kredsen var sluttet. 9. skifte blev brugt frit og forskelligt, måske det halve med lucerne i 6-7 år, den anden halvdel med roer, det kunne også bruges til vikker og ærter blandet med havre, det kunne evt. slås grønt til kørerne.



Encylindret råoliemotor med direkte indsprøjtning. Trak tærskværk og kværn.

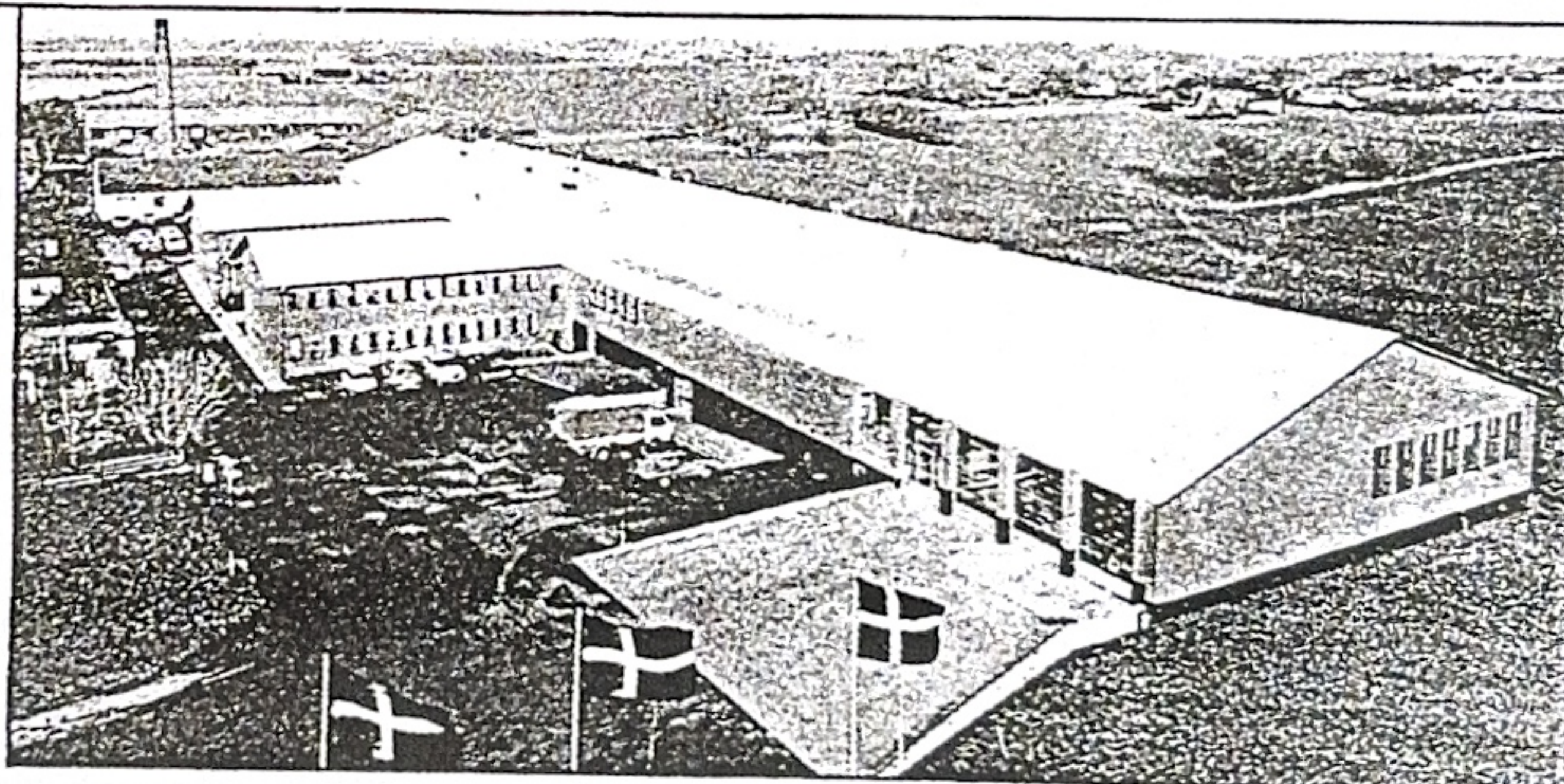
Alle disse småfelter på hvert landbrug, gav landskabet et smukt og livligt præg. ved farvespillet mellem de forskellige afgrøder, med farver i alle nuancer fra tidligt forår til sent efterår. Den store gartnerisamling på Højstrupgaards mark, der sidst i 60'erne begyndte at tone frem, har det samme skiftende og livlige præg. Der er over frugtplantagen i Vemmedrup gl. by og over de mange små lodder imellem gartneriernes drivhuse en skøn farveveksling fra tidlig vår og året ud, der sammen med farvespillet mellem alle de dyrkede grøntsager og frugter er en ganske dejlig bræmme syd for Vemmedrup-husene ud mod syd - mod Nørreskoven.

Det ville være dejligt, hvis den hyggelige »Vanggården« Plantagevej 8, det lille skovbrugssted vest for bækken nr. 10 og det lille landbrug øst for bækken nr. 12 sammen med de øvrige arealer ved bækken kunne få lov at ligge uændret. Skovbo kommune har dog for en del år siden taget »Vanggården« med i sine fremtidsplaner mod år 90 - men dog kun delvis, således at selve gården med ca. det halve af arealet på 2 steder skulle være grønt område. Vi har vel lov at håbe, at udviklingens delvise opbremsning især her syd for Lellinge åen medfører at denne plan opgives med et par meget sorte streger. Og det er godt, at vor nabo mod øst Ny Lellingegaard i Køge kommune har størstedelen af sine marker beliggende inden for den landsfredede 300 m grænse fra skovbryn.

2 ting du skal kigge efter...

Ja, 2 ting du skal kigge efter fordi vor tids overbehandlede kost er med til at sætte sundheden over styr. Derfor er det godt at kende navnet NUTANA HELSEKOST som står for ernæringsrigtige og sunde produkter, hvor der i fabrikationsprocessen er gjort ALT for at råde bod på vore helt vitale behov for vitamin- protein og mineralrige fødevarer.

Det er aldrig naturens skyld når helbredet svigter



Helseprodukter

fra Nutana købes i Skovbo

Spar
Bjæverskov

Brugsen
Borup

Superland
Borup

Brugsen
Bjæverskov

Nutana for sundheden

DK- 4632 Bjæverskov - Danmark - Telefon (03) 67 00 19