

## Kalk og byer

### Råstofudnyttelse og byudvikling i Faxe-området, især ca. 1850-1900

AF JØRGEN MIKKELSEN

Denne artikel handler både om byhistorie og erhvervshistorie, men hovedvægten ligger på det første, idet hensigten er at belyse hvilken betydning den store ekspansion for kalkbrydningen i Østsjælland i anden halvdel af 1800-tallet fik for den gamle landsby Faxe og den nye bebyggelse Faxe Ladeplads. De to lokaliteter repræsenterer forskellige typer blandt de mange byer, der voksede frem i løbet af 1800-tallet. Artiklen indledes og afsluttes derfor med diskussioner af bytypologi, og inden for denne ramme er der først en redegørelse for hovedlinjerne i historien om udnyttelsen af Faxe-kalken, især i 1800-tallet, og derefter en analyse af befolknings- og erhvervsstrukturerne og den sociale spredning i de to byer i 1880 og 1901.

#### Bytyper blandt 1800-tallets nye bydannelser

Det store antal nye byer, som opstod i Danmark i anden halvdel af 1800-tallet, er traditionelt gået under fællesbetegnelsen stationsbyer. Der er da også mange eksempler på, at en landsby oplevede en kraftig vækst i befolkningstal i tiden efter, at den blev forsynet med en station, ligesom nogle byer så at sige opstod ud af intet i forbindelse med en jernbaneanlæggelse. Imidlertid er det langt fra alle småbebyggelser med en station, der har udviklet den erhvervsmæssige differentiering og den flerhed af administrative og servicemæssige funktioner, man normalt forbinder med en by. Til gengæld kan man pege på adskillige steder, hvor der opstod en bydannelse i årtierne omkring 1900, uden at der blev etableret en station på stedet. Dette er baggrunden for, at nogle forskere finder udtryk såsom ”de nye byer” og ”rurale byer” mere dækkende, når de skal beskrive, hvad der skete i denne, danmarkshistoriens anden store urbaniseringsbølge.<sup>1</sup>

Begrebet ”rurale byer” blev vist nok opfundet af geografen Viggo Hansen, der i en artikel fra 1965 pegede på, at de nye byer med jernbane ofte først fik gang i deres udvikling en del år efter, at stationen var blevet bygget. Det var derfor ikke jernbanen som sådan, der skabte byen, men derimod ”en række voksende behov hos befolkningen” (f.eks. øget efterspørgsel efter ungdomsuddannelser, telegraf- og postbesørgelse, lægehjælp og et større vareudbud tættere på ens bopæl), der ”kom til udløsning” i årene efter ca. 1880, og bebyggelser med jernbanestation havde da alt andet lige bedre forudsætninger for at dække disse behov end andre tætsteder på landet.<sup>2</sup>

Udtrykket ”rurale byer” er siden bl.a. blevet anvendt af Niels Peter Stilling i afhandlingen *De nye byer*, der blev til som en del af 1980'ernes store forskningsprogram om stationsbyer. I sin analyse af befolkningsstørrelse og -sammensætning samt økonomiske og administrative funktioner i udvalgte byer mellem 1840 og 1940 nåede Stilling frem til en funktionsbaseret opdeling af de nye byer i disse fem kategorier:

---

Jørgen Mikkelsen, f. 1959. Ph.d. 1996 (afhandling om by-land-relationer på Sjælland 1740-1814), arkivar ved Statens Arkiver/Rigsarkivet siden 1993 og seniorforsker sammesteds siden 2000. Har især forsket i dansk og europæisk byhistorie indtil 1800-tallet, men også skrevet artikler om bl.a. medicinal-, rets-, koloni- og migrationshistorie m.m. Formand for Dansk Komité for Byhistorie siden 2005.

1. Trafikbyer eller jernbanebyer, dvs. byer, hvor en større del af befolkningen var ansat i transportsektoren.
2. Institutionsbyer, hvor f.eks. en eller flere sociale institutioner eller skoler satte et stærkt præg på byen.
3. Industribyer eller produktionscentre – typisk byer med større fabriksanlæg.
4. Oplandsbyer eller handelscentre, dvs. byer, hvor ”det økonomiske og sociale samkvem med de omgivende landbrugsområders befolkning var den væsentligste forudsætning for disse byers eksistens”.
5. Rurale byer – et begreb, som her blev forbeholdt ”de bymæssige bebyggelser, hvor det direkte landbrugserhverv spiller en stor rolle”. Det drejede sig typisk om mindre byer med en station og små virksomheder samt adskillige gårde og husmandssteder.

Stilling argumenterede også for, at de nye byer gennemgik en udvikling fra landsbystadiet via den rurale bys stadium til oplandsstadiet, og at nogle af byerne herfra avancerede til institutions- og industribystadiet, der bl.a. var karakteriseret ved, at et større antal personer arbejdede inden for servicefagene (undervisning, social- og sundhedsvæsen og kontorarbejde m.m.). ”Man kan måske sige, at jo flere af byens indbyggere, der var beskæftiget med immateriel virksomhed, jo højere status og prestige fik stationsbyen”, skrev Stilling, som også bemærkede, at byer på institutions- og industribystadiet gennemgående havde et højere indbyggertal end byer på de lavere stadier.<sup>3</sup>

Mette Ladegaard Thøgersen har også arbejdet med typologisering i sin ph.d.-afhandling om landdistrikternes urbanisering ca. 1840-1960, hvor hun har analyseret de nye byers opståen, udvikling og karakteristika i Frederiksborg, Vejle og Ringkøbing amter.<sup>4</sup> Hun er her nået frem til en grundlæggende skelnen mellem oplandsbyer og specialbyer, idet sidstnævnte bliver opdelt i en række undergrupper. Udover industribyer, institutions- og administrationsbyer samt transportbyer drejer det sig om slotsbyer, kystbyer (hvor fiskeriet ofte spillede en stor rolle), fritids- og rekreativebyer, boligbyer (f.eks. byer, der primært bestod af huse til arbejdere på en nært beliggende større virksomhed såsom Kyndbyværket eller Skærbækværket) og forstæder. Ligesom Stilling fandt hun, at oplandsbyerne dominerede i alle de tre amter, men hun påviste også, at adskillige byer kunne indplaceres i to kategorier og nogle endda i 3-4.<sup>5</sup>

Hvis Thøgersen havde inddraget Præstø Amt, ville de to byer, som bliver behandlet i denne artikel, Faxe og Faxe Ladeplads, også have været indplaceret i flere kategorier. Faxe, der kendes fra 1280, har altid været den vigtigste bebyggelse i sognet af samme navn, og som hjemsted for tinget i Fakse Herred<sup>6</sup> må landsbyen gennem århundreder have haft en vigtig centralstedsfunktion for de omgivende sogne.<sup>7</sup> Faxe var også en af de nye byer, som tidligst udviklede sig til en oplandsby, hvis man følger Stillings og Thøgersens terminologi. Et opslag i kapitlet om Præstø Amt i *Trap Danmarks* 2. udgave fra 1872 viser således, at Faxe da havde kirke, præstegård, kapellanbolig, skole, kro med handelsprivilegium, jernstøberi, bageri, boghandel, fem købmandshandler, lægebolig og – hvad der er mest bemærkelsesværdigt – et bogtrykkeri, hvorfra der tre gange ugentligt udgik en lokal avis.<sup>8</sup> Hertil kommer, at Faxe og omegn fik sin egen sparekasse i 1869. Efter Stillings opfattelse var Faxe også en af de første nye byer, der betrødte institutions- og industribystadiet, men dette skyldtes dog ikke blot de mange handels- og servicefunktioner, men især den markante udvikling, som byen gennemgik som kalkproducent i de sidste årtier af 1800-tallet. Den betød, at 40 % af beboerne i 1890 var beskæftiget inden for industri og håndværk, hvad der var usædvanligt meget for nye byer på denne tid. Faxe var blandt de hurtigst voksende byer i årtierne omkring 1900.<sup>9</sup> Ved folketællingen i 1870 blev der registreret 872 beboere; i 1901 var det steget til 1158, og efter et lille fald i de følgende år nåede det i 1916 op på 1449 og i 1930 på 2015.<sup>10</sup> Herefter lå tallet i mange år ret konstant på ca. 1800-2000, og først efter 1960 indtrådte der på ny en stigning. Denne vækst har til gengæld været meget stabil, og byen har nu 4165 indbyggere.



På dette matrikelkort, som formentlig er udarbejdet i 1870'erne, fremstår Faxø by som en velvoksen landsby midt i sognet, hvorimod Faxø Ladeplads endnu ikke synes af ret meget, bortset fra de to havne, der blev anlagt i 1863-64 og 1870. RA, Landsarkivet for Sjælland m.m., Arkivfunktionen for samlinger: Kort/tegninger, Præstø Amt, Vordingborg by m.v., 20-97 – 20-119 (kort 20-97).

Mens kalkbrydningen ved Faxe fik afgørende betydning for denne by, er det rimeligt at sige, at det var kalken – eller mere præcist: den stærkt stigende kalkudførsel i anden halvdel af 1800-tallet – der skabte grundlaget for Faxe Ladeplads, om end der i forvejen eksisterende en landsby, Hylleholt, ganske tæt ved den nye by. Kirken, der blev opført i Faxe Ladeplads i 1878, og flere af de institutioner, som er kommet til siden da, bærer da også den gamle landsbys navn. Det samme er tilfældet med den kommune, der blev etableret i 1902, da den hidtidige Fakse-Hylleholt Kommune blev opdelt. I 1870 havde Faxe Ladeplads blot 113 indbyggere. I 1901 var tallet kommet op på 679, i 1916 var det 919 og i 1930: 1363. Fra midten af 1930'erne til 1960 lå befolkningstallet stabilt omkring 1600, men siden har der også her været tale om en jævn vækst, så der nu er ca. 2900 indbyggere. Kalkudførslen via byens havn har til stadighed spillet en meget stor rolle for byen, om end der også har været en række industrier. Desuden har de gode badestrande og naturskønne områder tiltrukket mange turister, især fra Københavns-området og vist nok mest i tiden fra ca. 1920 til 1960, hvor man angiveligt visse år kunne tælle op mod 3000 sommergæster.<sup>11</sup> Faxe Ladeplads kan altså, med brug af Mette Ladegaard Thøgersens begreber, både betegnes som en transportby, en industriby og en fritids- og rekreationsby – en kombination, som vist er ret sjælden.

I sidste del af denne artikel vil jeg komme nærmere ind på befolkningsforholdene og erhvervsstrukturerne i de to byer, især i de sidste årtier af 1800-tallet, men da brydningen og transporten af kalk spillede så stor en rolle, vil jeg inden da give en redegørelse for udviklingen på dette felt. Artiklen bygger på lokal- og erhvervshistorisk litteratur samt arkivalier fra Rigsarkivet, hvor især en række fyldige pakker i Vemmetofte Klosters Gods' arkiv har været til stor nytte.<sup>12</sup>

## **Faxe kalkbjerg – et ressourcerigt og omstridt område**

Der er kalk i undergrunden mange steder i Danmark, men koncentrationen er usædvanligt stor i et højdedrag mellem Faxe og landsbyen Stubberup, og dette område har derfor ofte gået under betegnelsen Faxe kalkbjerg. I en tidsskriftartikel om Faxe-sten fra ca. 1886<sup>13</sup> skrev Sofus Jørgensen, som da var direktør for Aktieselskabet Faxe Kalkbrud, således, at der var kalksten overalt på de ca. 120 tdr. land, som selskabet ejede, og at man endnu intetsteds var nået til bunden af kalkaflejringerne, selv om man havde gravet ca. 70 fod (mere end 20 meter) ned visse steder.<sup>14</sup>

I denne artikel fortalte Sofus Jørgensen også om Faxe-kalkens mange anvendelsesmuligheder, afhængig af materialets stærkt varierende hårdhed og tæthed. Han fremhævede bl.a., at kalkstenene kunne være særdeles velegnede som byggemateriale, da de kunne formgives med stor præcision og tillige havde vist sig langt mere bestandige i det danske klima end f.eks. importeret sandsten. I denne forbindelse henviste han til nogle kalkstensornamenter på ydersiden af Spjellerup Kirke, der ”endnu ere aldeles friske og ubeskadigede”, selv om de blev sat op i 1300-tallet. Som andre eksempler på udendørs brug af Faxe-kalk nævnte han en del af stenene i Faxe Kirke, ”talrige ornamentale Prydelser i Bregentved Slotspark” og alle milepælene ved landevejen mellem Køge og Rønnede. Derudover var Faxe-kalk ifølge Jørgensen mere velegnet som mørtel og hvidtekalk end andre kalksorter, og kalkaffaldet kunne bl.a. bruges til belægning af spadserestier og ballast på jernbaner. Endvidere kunne Faxe-kalken anvendes i landbruget som gødningskalk og i mange industrier såsom roe-, papir- og klædefabriker samt kemiske fabrikker, glasværker, garverier og jernstøberier m.m. På denne baggrund er det ikke så overraskende, at Jørgensen kunne oplyse, at der nu var beskæftiget ca. 500 funktionærer og arbejdere hos aktieselskabet, og hertil kom de mange, der levede af ”den store Trafik, der er ved Faxe”.<sup>15</sup>

Selv om der var brugt Faxe-kalk gennem mange hundrede år, var det først i 1700-tallet, at lokale erhvervsfolk for alvor fik øjnene op for værdien af denne ressource. Pioneren var Holger Rosenkrantz, der fra 1731 til 1785 var ejer af godset Totterupholm (senere Rosendal). Dette gods ejede nogle af de fæstegårde, på hvis jorder det var muligt at bryde kalk, og Rosenkrantz satte

allerede få år efter sin godsovertagelse gang i dette arbejde, idet bønderne også fik pålæg om at transportere kalken til stranden, ca. 5 km mod syd, hvorfra kalken kunne føres bort med skib. Da Rosenkrantz åbenbart fik en rimelig fortjeneste ud af dette, henvendte han sig i 1739 til en anden af kalkbjergets lodsejere, Vemmetofte Kloster, der også udførte kalkbrydning, for at forhøre sig om muligheden for at afkøbe klostret den kalk, som det ikke selv havde brug for. Det endte med, at de to lodsejere indgik en kontrakt om fælleshandel, idet Rosenkrantz tog sig af al transport og afsætning. Til dette formål blev et hus ved stranden indrettet til beboelse for en mand, der kunne holde opsyn med de kalksten, som var bragt ned fra kalkbruddene, og bistå med at få dem solgt til skippere, der kom forbi. Kontrakten blev fornyet adskillige gange, senest i 1787 – to år efter Holger Rosenkrantz' død.<sup>16</sup>

Bregentved og Gavnø, som også ejede fæstegårde ved kalkbjerget, begyndte efterhånden også at bryde kalk i større omfang. I 1830'erne skal Gavnø således året rundt have anvendt ca. 10 af godsets husmænd til kalkarbejdet.<sup>17</sup> Udnyttelsen af de rige ressourcer var imidlertid hæmmet af mange problematiske omstændigheder. For det første stillede det store krav til heste, vogne og kuske at få kalkstenene trukket op af de enkelte brud og ført dem ned ad små veje, der kunne være hullede og mudrede. For det andet var udskibningen en flerleddet proces, idet kalken først skulle læsses på hestevogne og køres så langt ud i vandet, som heste og vogne kunne klare, og derpå flyttes over i mindre pramme, som blev roet ud til sejlskibe, der lå på reden et stykke fra kysten.<sup>18</sup>



*Der er brugt kalk til opførelsen af mange ældre og nyere bygninger i området omkring Faxe. F.eks. indgår der kalk i bygningskomplekserne for både Bregentved, Rosendal og Vemmetofte – tre godser, som til sammen ejede en meget stor del af kalkbrudsarealerne indtil 1884. Her er det en af Bregentveds store avlsbygninger fra 1880'erne. Foto: Jørgen Mikkelsen.*

Men den største hindring for en effektiv udnyttelse af kalkproduktionen var landbrugets struktur. Fæstebønderne havde et stort antal agre spredt udover vangene, og den omstændighed, at undergrunden var langt mere værd end jordoverfladen, men ingen vidste, hvor der var mest og bedst kalk, betød, at en udskiftning var langt mere kompliceret end de fleste andre steder i Danmark, for ingen ønskede at blive sorteper ved en omfordeling af jorden. I 1794 måtte man derfor opgive at gennemføre en udskiftning i området. O.D. Lütken lagde bestemt ikke fingrene imellem, da han i 1839 udgav sit bidrag til Landhusholdningsselskabets bogrække om de enkelte amters aktuelle økonomiske tilstand. De 20 gårde i Faxe, 10 i Stubberup og to i Reinstrup befandt sig ”i det ynkeligste Fælledsskab”, skrev han, idet han bemærkede, at de tre landsbyer havde ”deres Agre paa den forunderligste Maade sammenblandede”. Og da:<sup>19</sup>

enhver Lodseier bryder paa sin Ager, og disse Agre ofte ere smaa, lægge Arbeiderne, som bryde Steen for den ene Lodseier, meget ofte den afgravede Jord, Kalkgruset og Battingerne [små kalksten] saaledes til Side, at de ligge iveien for Brydningen paa Naboens Ager. Da der saaledes brydes fort paa mange forskjellige Steder, uden at der kan lægges een Plan for hele Arbeidet eller indføres en bestemt Orden ved samme, bliver Arbeidet derved langt besværligere og kostbarere, end det behøvede at være, dersom Lodseierne enedes om at lade det drive for fælleds Regning, og deelte Udbyttet efter Actier eller Lodder, som burde tillægges enhver i Forhold til den Andeel han eiede i Bjerget.


Disse bemærkninger skal ses i lyset af, at der i slutningen af 1830'erne ifølge Lütken i alt blev brudt ca. 1600 kubikfavne sten (á 6,7 kubikmeter, dvs. i alt 10.720 kubikmeter). Heraf tegnede Rosendal sig for de 600, mens Vemmetofte, Strandegård (under Gavnø) og Jomfruens Egede (under Bregentved) hver producerede 300 favne, og præsten i Faxe stod for 100 favne. Derimod nævnes Faxe Kro, der også var lodsejer, ikke. Det fremgår tillige, at 64 personer på denne tid var beskæftiget med stenbrydning, heraf 30 på Rosendal, og at man som tommelfingerregel regnede med, at en dygtig arbejder kunne bryde og opstille en favn på en uge.<sup>20</sup>

## Da kalkproduktionen kom på skinner

I 1842 lykkedes det endelig for lodsejerne at nå til enighed om en udskiftning af jorderne,<sup>21</sup> og året efter etablerede Vemmetofte og Bregentved den første form for havn i Hylleholt.<sup>22</sup> Det drejede sig om en mole, der blev opført på grænsen mellem de to godsers opstillingssteder for kalksten. I 1850 blev molen forlænget så meget, at skibe med en dybgang på op til ca. 2,2 meter kunne lægge til. I 1859-1860 anlagde Rosendal en tilsvarende mole 300 meter derfra. Disse anlæg betød, at det nu blev lettere at omlæsse kalksten fra hestevogn til fartøj, men man kunne stadigvæk ikke helt undvære prammene, fordi sejlskibene ikke altid havde mulighed for at ligge ved molerne. Først da Vemmetofte og Bregentved i 1863-1864 udbyggede deres mole til et egentligt havneanlæg med læmoler, som kunne skærme mod høje bølger, og med en vanddybde på op til ca. 2,8 meter og et bassin på ca. 2,2 hektar, blev det altid muligt for skibene at søge havn. Også denne gang fulgte Rosendal efter ved at udbygge sin mole til et lille havneanlæg i 1870, men her blev vanddybden til gengæld ca. 3,5 meter. Gavnø løste sit problem med afsætning af kalk ved at indgå en aftale med Vemmetofte og Bregentved om at benytte deres store havn.<sup>23</sup>

Også på landsiden blev der gjort mange overvejelser om effektivisering af transporten i disse årtier. I årene 1851-1857 modtog lodsejerne således hele fire projektbeskrivelser vedrørende anlæggelse og drift af en jernbane mellem kalkbruddene og stranden.<sup>24</sup> Selv om flere af planerne er meget detaljerede og vidner om en betydelig indsats fra projektmagernes side, var lodsejerne generelt forbeholdne. Flere projekter blev således afvist med, at idémændene ikke kunne dokumentere erfaringer med baneanlæggelse og -drift, eller at estimerne ikke virkede troværdige.

ad No. 944  
1857

**Æ 6.**  **1857**

**Første Klasse**  
for Sum af over 400 til ikke over  
500 Ud.

3 Ningsdaler 32 Skilling.

**No. 17**

Mottlevning 1857. *Sagning* *Suwallau indbrugsmand:*

Adamo Mikkelus Sonus af Skotte til Oramskub Pre.  
sultud, Oramskubmanfarnu, Oramskubskuller, Hiddan af  
Galsudau, Horkoni af Rammelroye og Aamulroye og  
lillige Linn af Soubricus laede og Pinnelromau for  
Vemmetofte Kloster gav den som, saet Juiromand  
Ole Pedersen af Saxo gav den anden Side, an om  
gaaende *Madkjorsel af Galkstau for Soubricus laede  
og Vemmetofte Klosters Galkbord med Saxo Lijn til de  
natjagtime Jandlogladn med Saxo Hrauid, indgaaet  
folgande:*

**Contract**

*1. Stk.*

Juiromand Ole Pedersen foraukaltan madkjorsel med  
saxo egne Folk, Heste og Vognredskaber aarlig for 1 Sde.  
den 1. d. for Soubricus laede og Vemmetofte Klosters  
Galkbord med Saxo Lijn til dets 2<sup>de</sup> Landmann gav,  
Indlogladn med Saxo Hrauid, som mindst 100, Arimer det.  
Hundredo Siviklamau Galkstau, Inommed det so gav til.  
sagt at madkjorsel at Hiron Amantiuu, dog Jandn at Juis  
Alstovingau af Galkstau Jandn blim saadau, at man gav  
Jandlogladnau ikke beforned al den Galkstau Ole Pe.  
dersen ville blim i Hrauid til at lade madkjorsel, skal gav  
sida Udarleg nonu indankastet den Indbrugsmand, ikke  
at lade madkjorsel til Hrauid det Amantiuu Galkstau Og.

1857/11/17-1858.

Fra tiden før anleggelsen af Gardes jernbane er der bevaret en del kontrakter, hvor lokale beboere påtog sig at transportere kalksten fra bruddene til stranden. I denne kontrakt fra 1857 lovede husmand Ole Pedersen at udføre denne opgave for Vemmetofte Kloster og Jomfruens Egede med "hans egne Folk, Heste og Vognredskaber". RA, Vemmetofte Klosters Gods: Sager vedr. kalkbruddet 1705-1884 (20-01).

Endelig i 1863 dukkede et projektforslag op, som vakte lodsejernes tillid. Det var udarbejdet af den landmåleruddannede løjtnant C.F. Garde og handlede om at etablere en hestedrevet smalsporsbane.

Garde foreslog, at man udnyttede tyngdekraften og kalkbruddenes høje beliggenhed til at anlægge banen således, at de læssede vogne selv kunne køre det første stykke vej ned til lavlandet. Her skulle hestene tage sig af den videre transport, som dog ville blive lettet af, at vognene kørte på skinner. Returkørslen skulle også udføres af heste. Garde tilbød ikke blot at anlægge banen, men også at drive den på egen bekostning i ikke færre end 20 år, idet han forpligtede sig til at transportere en bestemt mængde kalk hver dag for hver af lodsejerne. Til gengæld krævede han et fast årligt beløb på 12.000 rigsdaler. Efter en del forhandlinger om detaljerne i udspillet gik lodsejerne med på forslaget, som bl.a. indebar, at Garde skulle færdiggøre arbejdet med at etablere banen inden 1. december 1864, og at banen og den jordstrimmel, som den blev anlagt på, herefter var hans personlige ejendom.<sup>25</sup>

Det lykkedes Garde at få anlagt banen til tiden, og den kom tilsyneladende til at fungere ganske godt, selv om den særlige forhandlingsprotokol, som lodsejerne havde indført til møder om spørgsmål vedrørende kalkbrydning, vidner om visse problemer i startfasen.<sup>26</sup> Måske var det noget af baggrunden for, at Garde allerede i 1866 udskiftede hestene med et lokomotiv som trækraft ved kørslerne til og fra havnene. Derimod blev der langt op i 1900-tallet anvendt heste til transportopgaver i bruddene.

De mange forbedringer af logistikken siden 1840'erne førte til en stor stigning i kalkproduktionen. En opgørelse, der blev lavet i 1866, viser således, at den samlede udskibning af kalk var steget fra ca. 1400 kubikfavne i midten af 1840'erne til mere end 6000.<sup>27</sup> Imidlertid var der store udsving fra år, viser en opgørelse fra 1882, som ganske vist kun vedrører udførslen fra Vemmetofte og Bregentved, men til gengæld omfatter alle årene 1846-82. Det fremgår her bl.a., at de to godser, der drev "fælleshandel", i 1863/64, 1864/65 og 1865/66 udskibede hhv. 2252, 1519 og 3734 kubikfavne.<sup>28</sup> I disse år var der også en stigende konkurrence på kalkmarkedet, og det var tilsyneladende baggrunden for, at direktionen for Vemmetofte Kloster i 1867 bad Sofus Jørgensen om at gennemføre en rundrejse til kalkforhandlere i Slesvig-Holsten og byer langs Østersøen, hvor han skulle gøre reklame for Faxe-kalken, men også skaffe sig viden om, i hvor høj grad man gjorde brug af kalk fra Annetorp ved Malmø.<sup>29</sup> Jørgensen udvidede imidlertid sin rejse til også at omfatte alle byerne på Jyllands østkyst, da han forventede, at de følgende års jernbaneanlæggelser ville give

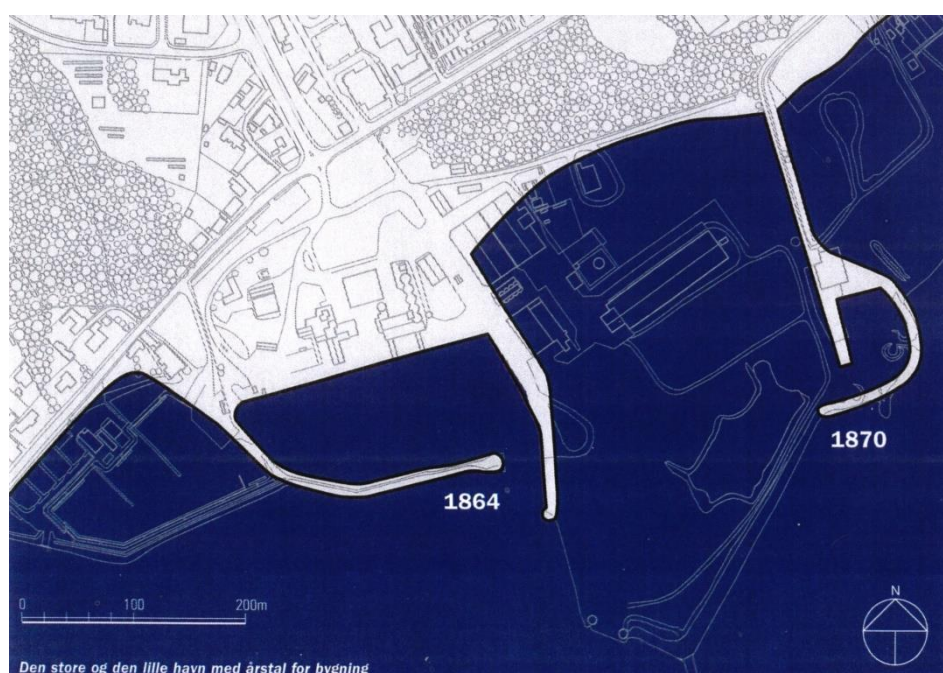


*Christian Frederik Garde (1829-1912) var søn af en søofficer og gjorde selv militær karriere indtil 1865. Derudover tog han en landmåleruddannelse, og med denne som ballast kom han til at gøre en stor indsats som jernbaneentreprenør, ikke blot i Faxe, men også flere andre steder i Østdanmark. I 1893 tog han også initiativ til det, der udviklede sig til bådarten på Bagsværd Sø. RA, Forsvarets Arkiver: Officersportrætter – alfabetisk 1803-1990, pk. G1.*



anledning til en stærk forøgelse af kalkforbruget. Rejsen viste, at de kalkforhandlere, som havde erfaring med Faxe-kalken, var meget tilfredse med kvaliteten, men at den østsjællandske kalk prismæssigt havde svært ved at klare sig i konkurrencen med kalken fra Annetorp, Thisted-egnen, området syd for Aalborg, Glatved (syd for Grenaa) og Rüdersdorf ved Berlin, hvorfra kalken blev ført med floder eller jernbane op til byerne ved Østersøkysten. Den skånske og tyske kalk var også af fin kvalitet, hvorimod nogle af de jyske produkter havde en meget svag bindekraft og næsten ikke egnede sig til pudning. Men ”det at et lige stort Quantum sælges for det halve af Prisen paa god Kalk, gjør Consumenterne blinde for dens slette Qvalitet”, bemærkede Jørgensen, som tydeligvis ærgrede sig over, at ”fælleshandelen” ikke havde kunder i Aalborg, Randers, Aarhus eller Horsens. Det så lidt bedre ud i byerne længere mod syd.

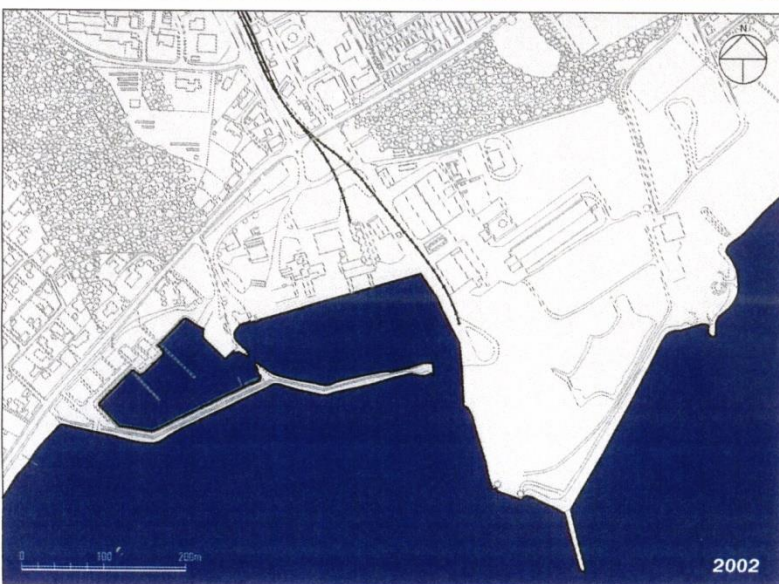
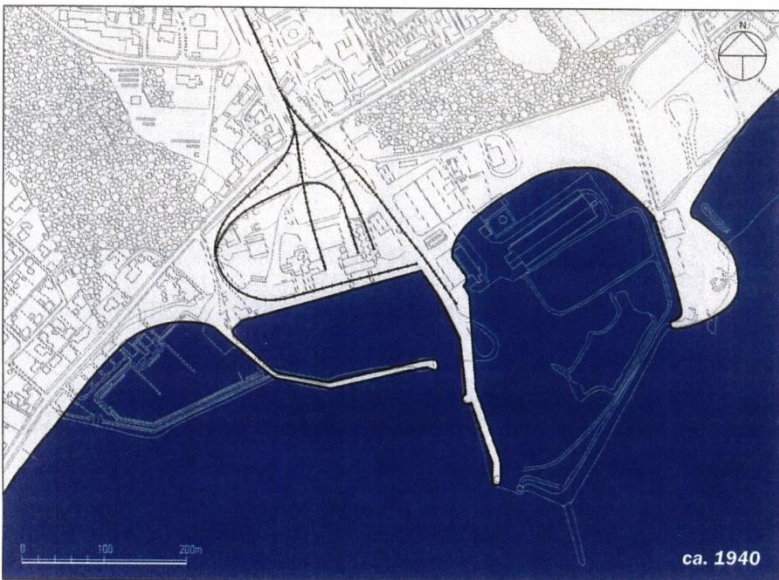
Fra begyndelsen af 1870'erne foreligger der flere lister over alle de skibsafgange med kalk, som fandt sted i den store havn i Faxe. En analyse af den oversigt, som havnefogeden lavede for perioden 1.4.1872-31.3.1873, viser, at Vemmetofte og Bregentved i denne periode fik afskibet 3810 kubikfavne, mens Gavnø stod for 1529  $\frac{1}{4}$ .<sup>30</sup> Det fremgår også, at det stadig kneb med afsætningen til flere af de større jyske byer, om end der dette år blev afsendt 13 ladninger til Aarhus. Alt i alt giver fortegnelsen dog indtryk af, at der var blevet opbygget et ganske imponerende handelsnetværk med udgangspunkt i Faxe, idet de 989 skibsafgange fra den store havn fordelte sig på 82 destinationer, heraf 43 i Danmark og 22 i Slesvig-Holsten. Men der nævnes også mindst 7 lokaliteter i andre dele af Nordtyskland og 6 i det nuværende Polen, Litauen og Rusland,<sup>31</sup> og det er bemærkelsesværdigt, at den fjernest beliggende havneby, Königsberg (i dag Kaliningrad) var bestemmelsessted ved hele 56 sejlads. Den ubetingede topscorer var dog Kiel, som var destination 190 gange, og hertil kommer Holtenau (i dag en bydel i Kiel) med 6 sejlads. I det hele taget var handelen med udlandet i ret høj grad koncentreret til bestemte byer, mens den indenlandske afsætning fordelte sig lidt mere jævnt, dog med overvægt på øerne. Men under alle omstændigheder vidner udskibningstallene om, at der nu for alvor var kommet gang i havneomsætningen i Faxe Ladeplads. Og så var regnskabsåret 1872/73 endda kun et middelhøjt år at dømme ud fra opgørelsen over Vemmetofte og Bregentveds salg af kalk fra 1846 til 1882. Ifølge denne oversigt fik de to godser i 1872/73 solgt i alt 4078 kubikfavne kalksten, mens tallet i både 1875/76 og 1876/77 kom op over 5500. Til gengæld var det i 1878/79 nede på 2704 kubikfavne og i 1880/81 på 2821 kubikfavne.<sup>32</sup>



*Havneanlæggene i Faxe  
Ladeplads 1864 og 1870.  
Se tekst på næste side.*



Som i så mange andre byer har havneanlægget i Faxe Ladeplads ændret størrelse og form mange gange i løbet af de sidste 150 år. Disse tegninger giver bl.a. et indtryk af den betydelige opfyldning, der er sket siden 1940, hvorved Rosendals lille havn fra 1870 er forsvundet. Derimod eksisterer Vemmetoftes og Bregentveds havn fra 1864 stadig, og den er nu blevet udvidet mod vest. Tegninger fra Aasbjerg: Fakse Ladeplads, s. 9 og 23. Formentlig udarbejdet i forbindelse med lokalplan.



<b>De vigtigste destinationer for fartøjer med kalk, afgået fra Faxe Ladeplads 1.4.1872 - 31.3.1873</b>	
	<i>Antal sejladser</i>
<b>Til havne i Danmark (43 destinationer), heraf:</b>	<b>369</b>
Bandholm	39
Holbæk	31
Stege	24
Rønne	21
Svendborg	21
Vejle	18
Rudkøbing	16
Kalundborg	14
Skælskør	13
Aarhus	13
Bogense	12
Frederikshavn	12
Helsingør	11
Kolding	11
Nykøbing F.	11
<b>Til havne i Slesvig-Holsten (22 destinationer), heraf:</b>	<b>435</b>
Kiel	190
Flensborg	70
Rendsborg	46
Aabenraa	21
Haderslev	20
Eckernförde	13
Slesvig	11
Kappeln	10
<b>Til havne i andre dele af Nordtyskland (7 destinationer), heraf:</b>	<b>64</b>
Lübeck	44
Rostock	11
<b>Til andre havne (6 destinationer), heraf:</b>	<b>114</b>
Königsberg	56
Danzig	38
Stolpemünde	11
<i>Kilde: RA, Vemmetofte Klosters Gods: Regnskabs- og korrespondancesager vedr. kalkbrud og havn 1864-1933, pk. 20-08.</i>	

Løben nr. Kalkbr. fane	Skibsnavn	Skibsførers Navn	Løfte Dag	Indladte Kalksten		Afsættelse til
				Faldet gentle	Gant oi	
"	Jørgen Christa Drein	M. Raimundin	10 1/2	529 1/4	283	Skil
555	Laguna	C. Nathaniam	15	1/2	5 1/2	Stychoe
556	Murota	H. Wallenberg	16	1/2		Mendberg
"	De 3 Brodre	C. Paulsen	12	0	5	Skil
557	Dorothua Eleonora	H. Christoffersen	9 1/4	4		Nybyøbing
558	De 2 Søskende	H. C. Røyer	8	3 1/4		Søndberg
"	De 4 Søskende	N. Wellersen	15	0	1 1/4	Mandholm

Et uddrag af fortegnelsen over skibsafgange med kalk i 1872-73. Listen giver ikke blot oplysninger om destination, men også om skibsnavn, skibsførers navn, skibets drægtighed og mængden af indladte kalksten for hver sejlads. RA, Vemmetofte Klosters Gods: Regnskabs- og korrespondancesager vedr. kalkbrud og havn 1864-1933 (20-08).

I 1870'erne blev Faxe Ladeplads også et vigtigt center for råstofferarbejdning. Sofus Jørgensen, der fra midten af 1860'erne til 1887 var hovedkraften i det daglige, praktiske arbejde i forbindelse med håndteringen af Faxe-kalk, var initiativtager til nogle stenværksteder, hvor man ved damp- og håndkraft kunne save, høvle, dreje og eventuelt polere kalkstenen, og resultatet blev "de mest forskelligartede Bygningsartikler, f. Eks. Dæksten, Kvadre, Trappesten, Fliser, Vægplader, Badekar, Ornamentter, Indgangsportaler og Dørindfatninger", skrev C.A. Clemmensen i Faxe Kalkbruds jubilæumsskrift fra 1934, hvor han også bemærkede, at der blev leveret "nogle Hundreder Gravmæler" fra værkstederne i årene 1872-83.<sup>33</sup> Men stenværkerne påtog sig også mange opgaver til større byggerier, f.eks. kongeslottet i Christiania (nu Oslo), Det Kongelige Teater, kunstudstillingsbygningen ved Charlottenlund samt flere herregårde og kirker.

## Tietgen og A/S Faxe Kalkbruds første årtier

Da løjtnant Garde forhandlede med lodsejerne i 1863, havde han sikret sig støtte fra Privatbankens direktør, C.F. Tietgen, og i kontrakten om anlæggelsen af hestebanen henviste Garde til en skriftlig erklæring fra Tietgen om, at han ville få stillet det fornødne beløb til rådighed, efterhånden som der ville blive brug for det.<sup>34</sup> Det var i disse år, at Privatbanken begyndte at gå aktivt ind i selskabsgrundlæggelser og langtidsinvesteringer, og i det, der er blevet kaldt "den store Gründerperiode 1865-73" var Tietgen hovedaktør ved etableringen af en række store handels-, industri- og trafikselskaber.<sup>35</sup>

Tietgen har utvivlsomt også fulgt udviklingen i Faxe på nært hold – ikke mindst, fordi han var gift med en søster til Sofus Jørgensen, og der er næppe tvivl om, at bankdirektøren har haft en finger med i spillet ved flere af de store opgaver, som Jørgensens stenværker fik i 1870'erne. Det

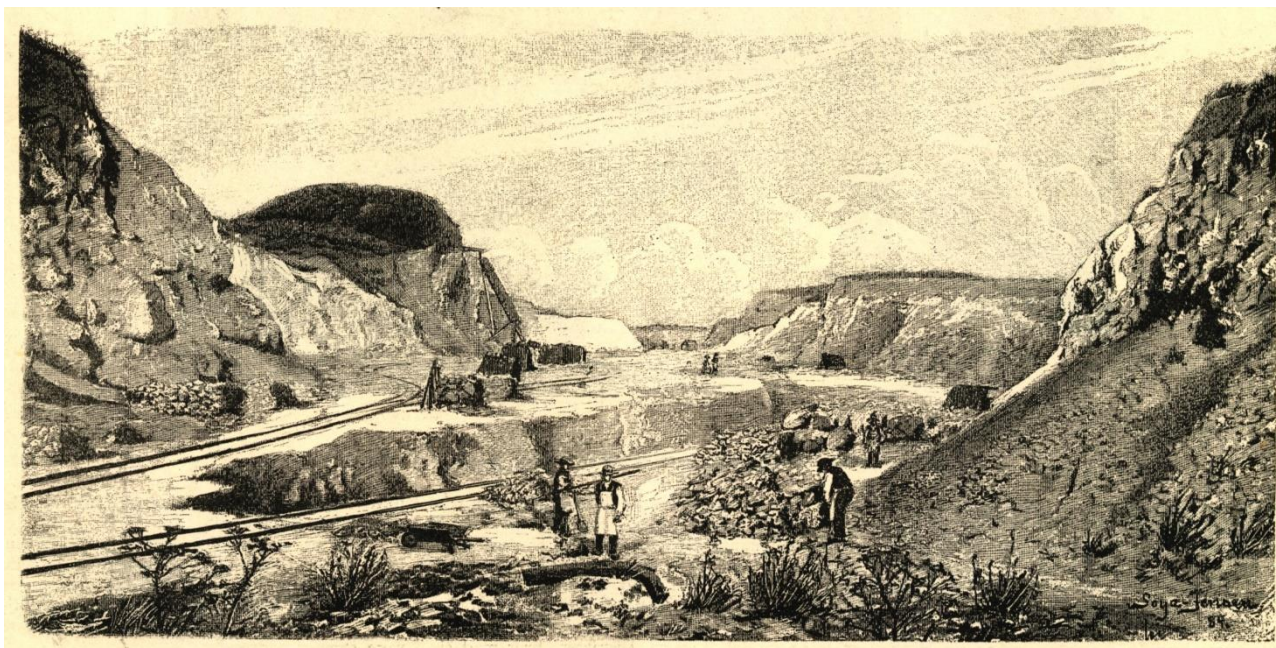
mest oplagte eksempel er leverancer til Marmorkirken – et byggeprojekt, som Tietgen satte i gang i 1874, og som først blev færdiggjort 20 år senere.

Der er heller ingen tvivl om, at den måde, hvorpå arbejdet var organiseret i Faxe – hvor man ganske vist nu havde en fælles jernbane til kalktransport, men hvor brydningen stadig blev gennemført af flere aktører uden overordnet plan, og hvor udførslen skete via to havne – stemte meget dårligt med Tietgens ønsker om øget produktivitet og effektivitet gennem sammenlægning af mindre virksomheder. Så da Gardes 20-årige kontraktperiode nærmede sig sin afslutning, begyndte de parter, der havde interesser i kalkproduktionen, at forhandle om en ny organisering af arbejdet, og efter alt at dømme var Tietgen den udfarende kraft. Betegnende nok lagde Privatbanken lokaler til, da der d. 29. oktober 1883 blev etableret et aktieselskab, som for fremtiden skulle have ansvar for al brydning og transport af kalk fra bruddene til Faxe Ladeplads.<sup>36</sup> Inden da var der indgået en række overenskomster, som betød, at det nye selskab kunne overtage alle bruddene, Gardes bane med tilhørende jord, de to havneanlæg, stenværkstederne samt de kalkovne, der var blevet opført ved ladepladsen. Der var dog også indgået aftale med sælgerne om, at de lod 2/3 af købesummen, der blev opgjort til ca. 5 mio. kr., blive stående i virksomheden mod en årlig rente på 4 %, således at den sidste del af beløbet først ville blive afdraget efter 32 år. Den resterende del af det nye selskabs kapitalbehov måtte skaffes ved salg af aktier på 1000 kr. pr. stk.

Der deltog kun fire personer i selskabets stiftende møde, og de kom også kom til at udgøre den første bestyrelse. Udover Tietgen var det ejeren af Gavnø, Tage Reedtz-Thott, tømremester J.A. Blom – en mand med stor erfaring fra organisationsarbejde – og juristen Vilhelm Lindberg, der bl.a. havde været sagførerfuldmægtig, regnskabsfører for Ordenskapitlet og sekretær ved Vemmetofte Kloster. På denne måde sikrede man sig muligheden for at trække på et stort netværk i indflydelsesrige kredse, samtidig med at der var en vis kontinuitet i forhold til den hidtidige drift. Det var bestemt også udtryk for kontinuitet, at Sofus Jørgensen blev ansat som den ene af de to direktører.<sup>37</sup>



*I 1886 publicerede Illustreret Tidende en reportage fra Faxe Kalkbrud, hvor læserne fik et indblik i, hvad de 300-400 mand, der næsten alle var iført blå bukser og store hvide forklæder, foretog sig i bruddene. Artiklen indledes med denne tegning, som giver et indtryk af, hvor tæt bruddene befinder sig ved kirken og gårdene. Illustreret Tidende, 21.3.1886.*



*”En er i Færd med at ”bore” Huller til ny Sprængninger, en anden med at kløve løssprængte Kalksten, et Sted kjøres der Grus fra Kalkklippens Overflade hen til den saakaldte ”Slisk”, hvorigjennem det rutscher ned i Jærnbanevogne, et andet Sted læsses der Kalk paa Vognene, som paa de skraanende Skinner af sig selv løbe hen til Lokomotivet”. Således blev det travle kalkbrudsarbejde skildret af Illustreret Tidendes reporter, og Soya Jensen forsynede beskrivelsen med denne tegning. Illustreret Tidende, 21.3.1886.*

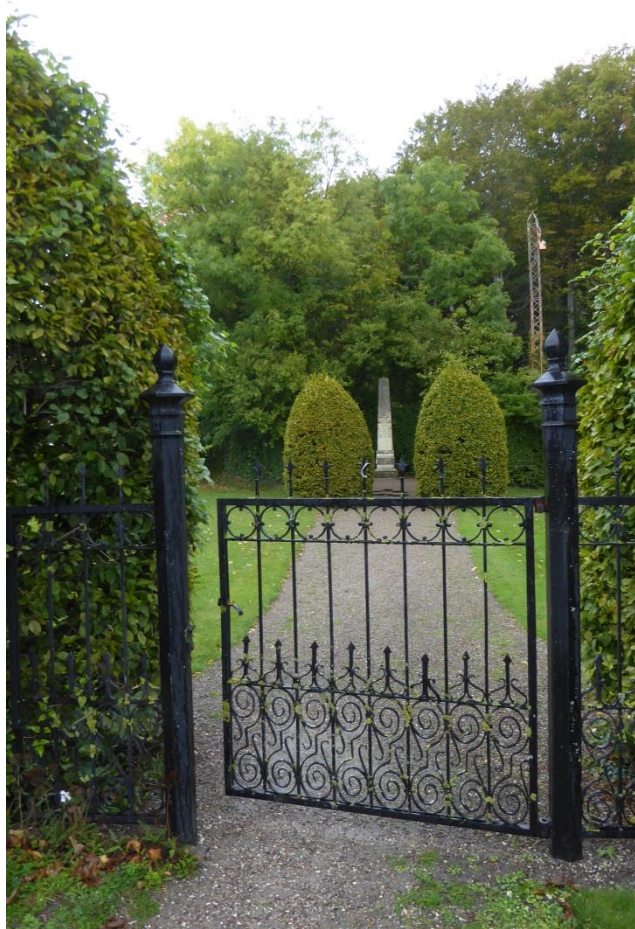
Som man kunne forvente, anlagde aktieselskabet en offensiv linje fra starten af. Selskabet omlagde en del af jernbanesporene, anskaffede ca. 20 nye jernbanevogne og uddybede den største af havnene, mens Rosendals lille havn blev opgivet.<sup>38</sup> Desuden blev der bygget yderligere fire kalkovne ved Faxe Ladeplads for at sætte produktionen af brændt kalk, der var et af de mest salgbare produkter, i vejret. Også stenværkstederne blev udvidet i forventning om en stigende omsætning. Især et par store bestillinger til en havnemole i Gedser og St. Alban's, den engelske kirke i København, gav anledning til en betydelig optimisme.

Det kom imidlertid til at gå helt anderledes. Generelle forhold såsom dårligere konjunkturer for byggeriet og hårdere konkurrence inden for byggebranchen, der tvang A/S Faxe Kalkbrud til at reducere selskabets priser, samt nogle mere specifikke omstændigheder, bl.a. en brand i nogle af kalkovnene og et betydeligt fejlskøn af omkostningerne ved byggeriet af den engelske kirke, betød, at selskabet hvert af de første tre år måtte notere et ret anseligt underskud. Som følge deraf besluttede man at nedlægge stenværkstederne, der åbenbart havde haft en del udgifter, ved udgangen af 1886, og samtidig forlod Sofus Jørgensen selskabet, som herefter kun havde én direktør. Desuden indgik bestyrelsen en overenskomst med de tidligere kalkbrudsejere om mere lempelige afbetalingsvilkår.<sup>39</sup>

Disse beslutninger markerede det afgørende vendepunkt for selskabet, som i 1887 begyndte at få overskud på regnskabet, og i 1891 kunne man for første gang udbetale aktionærerne et udbytte, nemlig 1½ % af aktiekapitalen. Takket være den stærkt forøgede kalkproduktion under de gode konjunkturer i 1890'erne, hvor selskabet i Faxe kom til at stå for næsten 2/3 af Danmarks kalkproduktion, voksede driftsoverskuddet betragteligt i disse år, og man vovede derfor også at øge aktieudbyttet flere gange, så det i 1898 nåede op på 4 %. I 1910'erne og 20'erne voksede procenten yderligere nogle gange, og i selskabets 50-års jubilæumsbog fra 1934 kunne C.A. Clemmensen notere, at der selv i det udprægede kriseår 1932 blev udbetalt 9 % til aktionærerne.<sup>40</sup>

A/S Faxe Kalkbrud var da også blevet et særdeles velkonsolideret selskab i løbet af de 50 år, og den gode økonomi var gentagne gange blevet brugt til at opkøbe kalk- og kridtværker rundt omkring. Desuden havde selskabet flere gange styrket sin position på kalkmarkedet ved at indgå samarbejde med andre aktører. Det skete allerede i 1889, hvor der blev etableret et fælles agentur for A/S Faxe Kalkbrud og kalkproducenterne i Malmø, og i 1890, hvor selskabet i Faxe sammen med to andre virksomheder dannede aktieselskabet De Jyske Kalkværker, der drev forskellige kalkbrud i Jylland. På tilsvarende vis var A/S Faxe Kalkbrud i 1910 med til at etablere aktieselskabet Københavns Mørtelværker.<sup>41</sup>

Organisatoriske tiltag som disse har formentlig været baggrunden for, at A/S Faxe Kalkbrud i begyndelsen af 1900-tallet forlagde sit hovedkontor fra Faxe Ladeplads til København, men omdrejningspunktet for selskabets aktiviteter måtte nødvendigvis forblive i Østsjælland, hvor brydningen, transporten og de mange afledte funktioner langt op i 1900-tallet gav beskæftigelse til mange hundrede personer. Jeg vil derfor nu se lidt nærmere på erhvervsstrukturen og de forskellige servicefunktioner i de to byer, der har "levet" af kalken.



*Ingeniøren Otto Mortensen var ansat ved A/S Faxe Kalkbrud fra 1884 til sin død i 1927, fra 1889 som direktør. Han var en succesrig erhvervsmand, der udviklede et patriarkalsk forhold til sine medarbejdere, og han engagerede sig også stærkt i det lokale samfund, bl.a. som medlem af sognerådet og bestyrelsen for den lokale sparekasse. Få år efter dødsfaldet blev der rejst en obelisk for ham i en lille park, som han selv havde anlagt ca. 40 år tidligere lige over for havnen i Faxe Ladeplads. Obelisk er naturligvis af Faxe-sten. Foto: Jørgen Mikkelsen.*

## To byer med hvert sit særpræg

Som nævnt i det indledende afsnit var Faxe allerede omkring 1870 ret velforsynet med bymæssige funktioner, og ifølge samtidige artikler i den lokale avis var landsbyens købmænd på denne tid også blevet ganske gode til at tiltrække kunder, der tidligere havde gjort brug af de nærmeste købstæder.<sup>42</sup> Da 3. udgave af *Trap Danmarks* bind om Præstø Amt blev udgivet i 1898, var der sket en væsentlig forøgelse i antallet af institutioner og virksomheder m.m., og Faxe var derfor nu en af de lokaliteter, der fik prædikatet ”købstadlignende Landsby”. Opslagsværket nævner jernbanestation (oprettet i 1879, da der blev etableret en jernbane mellem Køge og Faxe Ladeplads med forbindelse til Gardes bane), telegraf- og telefonstationer, politistation, kirke, kommunal og privat skole, teknisk skole, forsamlingshus, apotek, filial af Vordingborg amtstue (til indbetaling af skatter), bank og sparekasse. Og hvad industri og handel angår, havde byen bl.a. jernstøberi og maskinbyggeri, bageri, to kroer samt boghandel og bogtrykkeri. Dertil kommer, at Faxe havde et kreaturmarked to gange om året.<sup>43</sup>

Men det mest bemærkelsesværdige er måske, at Faxe til trods for sin landsbystatus blev hjemsted for et amtssygehus i 1890. Baggrunden for oprettelsen var epidemiloven fra 1888, som gav mulighed for gratis sygehusbehandling af personer, der var angrebet af bestemte smitsomme sygdomme, og amtsrådet for Præstø Amt fandt derfor, at der var behov for yderligere et sygehus i det sydlige og østlige Sjælland udover de to eksisterende, der lå i Næstved og Store Heddinge. Sygehuset i Faxe, der blev indrettet til 24 patienter, viste sig snart at være alt for lille, og efter flere udvidelser nåede man i 1917 op på at råde over 65 senge, inklusive den særlige afdeling for tuberkulosepatienter.<sup>44</sup> Der er næppe tvivl om, at sygehuset, som hurtigt fik et glimrende omdømme, har styrket byens rolle som centralsted i forhold til lokalområdet.<sup>45</sup>

Gennem 4. og 5. udgave af *Trap Danmark*, der for Præstø Amts vedkommende blev udgivet i hhv. 1921 og 1955, kan man følge den videre udbygning af Faxe bys erhvervsliv og institutioner. I 1921 blev der således tilføjet et dampsavværk, et ting- og arresthus, en mellem- og realskole samt tre institutioner for alkoholikere, rekonvalescenter og militærfolk på rekreation, og i 1955 var byen også blevet forsynet med kommunekontor, handelsskole, folkebogssamling, alderdomshjem, vandrerhjem, sportsanlæg, lystanlæg, friluftscene, biograf, to hoteller (det ene med teatersal), garveri og det senere så velkendte bryggeri. Så karakteristikken ”købstadlignende”, der var fulgt med fra de foregående udgaver af *Trap Danmark*, var bestemt velplaceret.<sup>46</sup>

Også for Faxe Ladeplads' vedkommende giver en sammenligning af de forskellige udgaver af *Trap Danmark* et godt indtryk af funktionstilvæksten. Mens 2. udgave fra 1872 udover de to havne, to gårde og 37 huse blot nævner en toldassistentbolig, en bolig for tre forvaltere ved kalkudskibningen og to handelsetablissementer og kroer, havde byen 26 år senere også fået kirke, præstegård, grundskole, realskole, jernbanestation, telegraf- og telefonstation, skibsbyggerier, et badehotel (vist et af de første vidnesbyrd om Faxe Ladeplads som turistmål) og ”mange handlende og Haandværkere”. Dertil kommer naturligvis Faxe Kalkbruds mange aktiviteter, der udover de allerede nævnte omfattede et teglværk.<sup>47</sup> I 4. udgave fra 1921 optræder desuden en privatskole, en bank, et sømandshjem, et kystsanatorium for ”kirtelsvage” piger, et gæstgiveri, ”mange Pensionater og Sommerhoteller”, et mejeri, en cementvarefabrik og en skærvefabrik.<sup>48</sup> Den vigtigste erhvervsaktivitet udover kalktransport var dog nok J. Kofoeds træskibsværft, der i 1920 gav beskæftigelse til 60 personer. Værftet havde ligget i Faxe Ladeplads siden 1874, men blomstringstiden var fra 1901 til 1921, hvor der blev bygget et stort antal tre- og firemastede skonnerter. I 1922 måtte værftet imidlertid indstille produktionen pga. den stigende konkurrence fra stålskibene. Kofoeds skibshal og andre dele af produktionsapparatet blev dog overtaget af to andre, mindre værfter, og de fortsatte med at bygge fiskefartøjer helt frem til hhv. ca. 1970 og 1985.<sup>49</sup>

Den særlige kombination af industri-, ferie- og rekreationsby sætter også et tydeligt på beskrivelsen af Faxe Ladeplads i *Trap Danmarks* 5. udgave fra 1955. Hvad industrien angår,



omtales nu bl.a. en kalkmelsfabrik og en cigarfabrik, begge med ca. 50 ansatte, og teglværket med ca. 40 personer i beskæftigelse, og med hensyn til det rekreative nævnes udover hotellerne og børnesanatoriet også tre rekonvalescenthjem og en feriekoloni. Derudover havde byen fået et par ekstra uddannelsesinstitutioner, nemlig en arbejdsteknisk skole og Hylleholt Fredehjem (en husgerningsskole ”for unge piger med særligt behov”). Ligesom så mange andre større og middelstore byer var Faxe Ladeplads nu også forsynet med lystanlæg, sportsanlæg og biograf, og som administrativt center i Hylleholt Kommune havde byen også fået eget kommunekontor.<sup>50</sup>



*Havnen i Faxe Ladeplads, som den ser ud i dag – forrest lystbådehavn, bagved industrihavn og -bygninger. Bagest til venstre ses Hylleholt Kirke, byens kirke fra 1878, hvis opførelse blev finansieret af en del af overskuddet fra Vemmetoftes og Bregentveds kalkbrudsdrift. Foto: Jørgen Mikkelsen.*

## **Befolkningsstrukturerne i to udvalgte år**

På grundlag af det overblik, som *Trap Danmark* har givet, skal vi nu til sidst se lidt nærmere på befolknings- og erhvervsstrukturerne i de dynamiske årtier sidst i 1800-tallet. Folketællingerne og de kommunale ligningslister er gode kilder til dette formål. Her vil jeg dog nøjes med at præsentere nogle resultater af en analyse af de to sæt kilder i to år, 1880 og 1901, der ligger i hver sin del af den markante vækstperiode. Og da der for Faxes vedkommende kun viste sig at være få strukturelle forskelle mellem årene, vil jeg for denne by stort set holde mig til en beskrivelse af tilstanden i 1880, hvor Faxe ifølge folketællingen havde 1020 indbyggere, fordelt på 22 gårde og 99 huse. Allerede ved en summarisk gennemgang af denne folketælling er det tydeligt, at kalkbrydningen satte et stærkt præg på Faxe, for 58 personer blev her betegnet som enten stenbryder,

kalkbrudsarbejder, jordaflæsser eller kalkbrænder.<sup>51</sup> Der boede også en del stensbrydere andre steder i sognet, især Stubberup og Hovby. Folketællingen viser dog tillige, at der var en koncentration i bestemte dele af landsbyerne. I Faxe var der f.eks. et hus med otte familier, hvor seks familiefædre var stensbrydere.<sup>52</sup> Det har formentlig været en slags lejekaserne, opført af en kalkbrudsejer for at skaffe og fastholde arbejdskraft til kalkbruddene. I begyndelsen af 1900-tallet eksisterede der 13 sådanne arbejderboliger i Faxe by.<sup>53</sup>

Navn	Fæsteværdi		Tilskud		Fæsteværdi		Af fæsteværdi		Af fæsteværdi		L. Skatte			
	L.	N.	L.	N.	L.	N.	L.	N.	L.	N.	L.	N.		
Faxe Distrikt B.														
Kosendals Bakkens	6	3	2	23	95	142	17	59	122	87	0	00	140	46
Sjælbund. Friip	4	.	.	14	55	82	10	92	76	25	230	00	317	17
Satufundus Daldorph											37	00	37	.
Linnis Meinike											5	00	5	.
Sjælbund Jensen				27			7		45	50	00	50	52	
Korsbakkens										4	00	4	.	
Sjælbund. Grum	11	7	1	2	212	318	32	40	226	32	50	00	318	72
Lagna Spletth											80	00	80	.
Lagna Spletth											4	00	4	.
Gjofstgaard Jørgensen											36	00	36	.
Satufundus Hoffmeyer											92	00	92	.
W. Møllerbyggen Andersen.											6	00	6	.
Lind. Grund Næmmeisen											1	50	1	50
Lynega Thors Thorsen											55	00	55	.
Futensvej Johansen											0	00	.	.
W. Bønn											37	00	37	.

Et uddrag af ligningslisten for Faxe i 1880. Her omtales flere af de største skatteydere, bl.a. købmændene Prip og Grum. Det ses også, at jordejerne både skulle betale i kontant og naturalier. Sidstnævnte drejede sig om hø og halm til skolen. For Grum lød denne afgift på 212 pund hø og 318 pund halm. RA, Fakse-Hylleholt Kommune: Ligningslister for kommunale skatter 1874-1889 (30-3-01).

Men Faxe havde også mange andre strenge at spille på, og ved en analyse af ligningslisten for 1880, der nævner 219 skatteydere i byens to distrikter, når man op på ikke færre end 75 kategorier af erhvervs- eller socialgrupper, omend nogle af dem er delvis overlappende. Det er dog påfaldende, at der er registreret hele 25 håndværksfag, fordelt på 48 personer, herunder udpræget "urbane" fag som urmager- og konditor-erhvervene.<sup>54</sup> Det er også interessant, at gruppen af handlende, i alt 14

personer, bl.a. omfattede en ”modehandlerinde”, og at byen ikke blot havde en læge, men også en dyrlæge. De landbrugsorienterede erhverv satte dog stadig et helt afgørende præg på Faxe, idet 20 skatteydere kunne henregnes som gårdmænd el.lign., mens der var 41 husmænd. Dertil kom tre forvaltere.

Ligningslisten giver også et indtryk af store sociale forskelle.<sup>55</sup> Da man ved opgørelsen af det samlede skattebeløb for en person både tog hensyn til eventuel jordbesiddelse og ”formue og lejlighed” (et samlet indtryk af den økonomiske tilstand),<sup>56</sup> er det naturligt, at de personer, der ejede meget jord, generelt lå i den høje ende af skalaen. Det er da også påfaldende, at 12 af de 17 skatteydere, som blev sat til at betale mere end 100 kr., var gårdmænd. De tre største betalere var dog pastor Møller, der blev pålignet 346,15 kr. (heraf 160 kr. pga. formue og lejlighed), og købmændene Grum og Prip, der skulle betale hhv. 318,72 og 317,17 kr. Men hvor Grums høje skattebeløb primært skyldtes, at han ejede næsten 12 tdr. hartkorn, blev Prip sat til at svare hele 230 kr. af formue og lejlighed, og han ser derfor ud til at have været den mest velstående beboer i Faxe.<sup>57</sup> Men generelt lå købmændene højt, ligesom det traditionelt havde været tilfældet i købstæderne. Således finder vi hele seks købmænd i den gruppe, der blev sat til at betale mellem 50 og 100 kr., og i alle disse tilfælde byggede skatteansættelsen helt eller næsten udelukkende på formue og lejlighed. Detailhandlerne hørte derimod hjemme i mellemgrupperne, mens ”modehandlerinden” havde en placering nær bunden med en skatteansættelse på blot 1.50 kr. Ellers blev de to lavest rangerende skatte kategorier (under 2 kr.) domineret af stenbrydere, inderster og husmænd. Ikke færre end 23 af de 47 personer, der blev pålignet mindre end 1 kr., var stenbrydere, og ingen stenarbejdere blev sat højere end 4 kr. For husmændene kan der derimod noteres en påfaldende stor spredning, for ganske vist blev 27 af dem sat til mindre end 5 kr., mens 10 skulle betale mellem 5 og 10 kr., men der var også tre husmænd, som blev pålignet mellem 12 og 23 kr., hvad der måske afspejler, at nogle af dem har haft en del succes med at skaffe sig rimelige indtægter ved siden af det beskedne jordbrug. Også håndværkergruppen noterede en ret stor spredning ligesom i ældre tiders købstæder. I bunden finder vi således en murer og en tømrer, der blev sat til hhv. 1,08 og 1,50 kr., og i toppen en anden murer, der skulle betale 29,31 kr. samt urmageren med 24,32, en skrædder med 36 og to slagtere med hhv. 36 og 41 kr.

<b>Antallet af skatteydere i 1880, fordelt på betalingskategorier</b>		
<i>Betalingskategori</i>	<i>Faxe</i>	<i>Faxe Ladeplads</i>
Under 1 kr.	47 (21 %)	29 (35 %)
1,00-1,99 kr.	29 (13 %)	6 (7 %)
2,00-4,99 kr.	56 (26 %)	28 (34 %)
5,00-9,99 kr.	30 (14 %)	7 (9 %)
10,00-19,99 kr.	13 (6 %)	4 (5 %)
20,00-49,99 kr.	16 (7 %)	4 (5 %)
50,00-99,99 kr.	11 (5 %)	2 (2 %)
100 kr. eller derover	17 (8 %)	2 (2 %)
I alt	219	82

*Kilde: RA, Fakse-Hylleholt Kommune, Ligningslister for kommunale skatter 1874-1901, pk. 30-3-01*

Ved folketællingen i 1880 blev der registreret 328 indbyggere i Faxe Ladeplads, fordelt på fire gårde og 30 huse. I årets ligningsliste er husmændene også langt den største gruppe, idet 26 af de 82 skatteydere omtales som husmænd. Folketællingen karakteriserer derimod kun en eneste person som husmand, mens hele 19 bliver benævnt som arbejdsmænd ved kalkudskibningen – en erhvervsbetegnelse, som slet ikke optræder i ligningslisten. Denne iagttagelse problematiserer naturligvis en håndfast anvendelse af erhvervsstatistik i en tid, hvor det var almindeligt for en person at have flere slags beskæftigelse,<sup>58</sup> men den understreger også kalkens afgørende betydning for Faxe Ladeplads, især i byens tidlige år. For når vi medregner fabrikanten (Sofus Jørgensen), fabriksmesteren, fabriksarbejderne, magasinforvalterne, fyrbøderne, kuskene og stenhuggerne, ser det ud til, at over halvdelen af de 69 husstande helt eller i overvejende grad var forsørget via kalkarbejdet. Hertil kommer havnefogeden, toldkontrolløren, toldassistenten og de to lodser, hvis arbejde også var stærkt afhængig af den omfattende kalktransport ud af havnen. Men Faxe Ladeplads havde også to lærere, to handlende, to gæstgivere, en skibsfører og ca. 15 personer, der ernærede sig af håndværk (stenhuggeri er ikke medregnet heri). I alt optræder der otte håndværksfag i de to sæt kilder. Det er derimod bemærkelsesværdigt, at kun en enkelt person omtales som fisker, men andre kan selvfølgelig have haft det som bibeskæftigelse.

Hvis vi herefter ser på beskatningen i 1880 og sammenligner tallene fra Faxe Ladeplads med de samtidige tal fra Faxe, er det umiddelbart slående, at havnebyen havde relativt langt flere personer i den laveste skattekategori (mindre end 1 kr.) og væsentligt færre i de højeste kategorier. Kun fabrikant Jørgensen, de to forvaltere og en af gæstgiverne blev sat til at betale mere end 50 kr., og den højeste skatteansættelse lød på 128 kr. – et beløb, som blev overgået af 17 personer i Faxe. De lave tal afspejler i høj grad, at kun to husstande i Faxe Ladeplads rådede over mere end 1 tdr. hartkorn, mens gårdmændene i Faxe typisk havde 5-6 tdr. hartkorn, og at en stor del af havnebyens husmænd var helt uden jord. Men de mange, der udførte ufaglært kalkarbejde og som typisk slap med at betale 80 øre, sætter også deres tydelige præg. Ladepladsens stenhuggere blev derimod pålignet 3-4 kr. – et typisk beløb for en håndværker, hvad der i sig selv vidner om, at de udførte et mere kvalificeret arbejde end stenbryderne i Faxe, der i de fleste tilfælde blev sat til 70-80 øre.<sup>59</sup> Håndværkerne og de handlende i de to byer lå generelt på nogenlunde samme niveau, når det drejer sig om skat af formue og lejlighed.

Til sidst skal vi kaste et blik på Faxe Ladeplads i 1901, hvor byens indbyggertal var nået op på 679, dvs. mere end dobbelt så meget som i 1880. Erhvervsstrukturen var også blevet stærkt udbygget i løbet af de 21 år, så der nu var omkring 70 erhvervs kategorier, heraf 16 håndværksfag med i alt 30 udøvere. Væksten var dog mest markant inden for de immaterielle erhverv, hvor der i 1901 bl.a. blev registreret seks lærere og en skolebestyrer, en jordemoder, en translatør og en skibsmægler. Det er også påfaldende, at Faxe Ladeplads nu havde hele 11 skippere, to styrmænd og en bådfører. At dømme efter ligningslisterne lå de fleste skippere økonomisk på linje med mellemgruppen blandt håndværkerne, der betalte 15-25 kr. i skat. Men der var en stor spændvidde hos håndværkerne. Nogle af dem, f.eks. tømmerne, skrædderen og et par af skomagerne, blev kun noteret for 5-8 kr., mens de to slagtere blev sat til hhv. 40 og 77 kr., og bageren og skibsbyggeren skulle svare hhv. 60 og 80 kr. Inden for handelen var variationsbredden endnu større, for mens modehandlerinden, detailhandleren og brugsuddeleren kunne nøjes med at betale hhv. 4, 5 og 8 kr., måtte de fire købmænd af med fra 50 til 110 kr. Det var dog langt under de tre største skatteydere: provst Oksen, kalkværkets direktør Mortensen og gæstgiver Pedersen, der blev sat til hhv. 985, 550 og 204 kr. I bunden lå flere af ladepladsens husmænd, der ligesom i 1880 slap med et skattebeløb på mindre end 1 kr.

## Konklusion og afsluttende bemærkninger

I indledningen til denne artikel refererede jeg den kritik, som Viggo Hansen har fremført af den traditionelle opfattelse, at de mange jernbaneanlæggelser i sidste halvdel af 1800-tallet var den helt afgørende drivkraft bag opkomsten af en lang række nye byer. Historien om Faxe og Faxe Ladeplads underbygger denne kritik. Ganske vist fik begge byer i 1879 station på den nye østsjællandske jernbane. Men på dette tidspunkt var både Faxe og Faxe Ladeplads inde i en rivende udvikling, der primært var forårsaget af den øgede efterspørgsel efter kalk og de store forbedringer af den lokale infrastruktur siden 1840'erne. Og selv om den østsjællandske jernbane sikkert styrkede de handelsmæssige forbindelser mellem Faxe og nogle af de nærmest liggende sogne, og banen formentlig også var med til at "åbne" Faxe Ladeplads og omegn for turister nordfra, har den nok i højere grad forstærket de økonomiske relationer mellem Køge og denne købstads store opland på Stevns.

Med tiden fik Faxe en del økonomiske og administrative servicefunktioner over for det nære opland. Ligesom hovedparten af de gamle købstæder og mange af de nye byer passer Faxe derfor fint ind i centralstedsmodellen, der sætter fokus på relationerne mellem en by og de omgivende landområder og mellem større og mindre byer i en region. I Faxe Ladeplads var udviklingen derimod, især i de tidlige år, stærkt præget af det økonomiske samkvem med andre havnebyer i Danmark og udlandet. Dette gør det rimeligt at karakterisere byen som en "gateway" i overensstemmelse med netværksmodellen, som lægger vægt på betydningen af kontakter mellem byer, der ligger i større afstand fra hinanden. Modellen fokuserer på strømme – ikke blot af varer, men også af informationer og indflydelse – og byerne udgør knudepunkter i denne udveksling. Begrebet "gateway" anvendes da om en by, der forbinder to regioner gennem udveksling af varer eller andre ydelser.<sup>60</sup>

Faxe Ladeplads forblev dog ikke en by med "monokultur", sådan som man ofte ser det i udprægede "gateways". Mine studier af folketællinger og ligningslister viser, at byen allerede i 1901 havde et relativt differentieret erhvervsliv og flere uddannelsesmæssige og administrative funktioner – om end ikke nær så mange som i Faxe, der også i modsætning til ladepladsen havde et stærkt agrarisk præg takket være de mange gårde. Gennemgangen af ligningslisterne giver endvidere indtryk af, at begge byer havde en betydelig social spredning i "gründertiden" sidst i 1800-tallet, ikke mindst blandt de handlende og håndværkerne. Det er også påfaldende, at stenbryderne i Faxe og kalkarbejderne i Faxe Ladeplads lå helt i bund med hensyn til beskatning, mens stenhuggerne på ladepladsen rangerede på linje med en del håndværkere, så også inden for denne sektor synes der at have været en klar social lagdeling.

Kalkbrydning og viderebehandling af kalken spiller stadig en stor rolle i de to byer. A/S Faxe Kalkbrud er ganske vist ikke længere en selvstændig virksomhed, men eksisterer videre som et datterselskab under Lhoist Gruppen, der har mere end 100 anlæg over hele verden. I Faxe er der nu beskæftiget ca. 65 personer, og de håndterer årligt ca. 3 mio. tons kalk. Kalkbruddene har også udviklet sig til en af Faxe Kommunes største seværdigheder. Fra toppen af kalkbjerget og med ryggen til det geologiske museum har man da også et imponerende udblik over det 1,5 X 1 km store udgravningsområde. Mens man står der, kan man passende læse, hvad en medarbejder ved *Illustreret Tidende* skrev efter "en lille Fornøjelsesrejse" til stedet i 1886:<sup>61</sup>

Naar man efter en mere eller mindre mislykket Nedstigning ofte afsluttet med en ubehagelig Rutschen befinder sig nede i "Kulerne" som de kaldes af Arbejderne, kan man ikke andet end forbausnes over Skjønheden af disse paa sine Steder 70 Fod høje Kalkstensklipper, der, navnlig i Sollyset, spille i de pragtfuldeste hvide, gule og brune Farvenuancer med barokt tegnede Skygger i violet, medens de foroven er dækkede af et Par Fods Lerlag, kantet med en Brømme af Græs; og Billedets Skjønhed forøges yderligere ved Kalkens Farvemodsætning til den blaa Himmel.



*Udblik over Faxø Kalkbrud, som det ser ud i dag. Omfanget er ca. 150 hektar og dybden 45 meter. Foto: Jørgen Mikkelsen.*

## Utrykte kilder

### Rigsarkivet (RA)

#### *Danmarks Statistik*

Folketælling 1880, Landdistrikter, pk. 475 og 476.

Folketælling 1880, Landdistrikter, pk. 1308 og 1309.

#### *Fakse-Hylleholt Kommune*

Ligningslister for kommunale skatter 1874-1901 (30-3-01 og 303-3-03 – 33-02-1)

#### *Vemmetofte Klosters Gods*

Forhandlingsprotokol for lodsejerne i Fakse Kalkbrud 1860-1884 (pk. 20-02 og 20-03)

Korrespondance vedr. kalkbruddet 1863-1908 (pk. 20-04, 20-05 og 20-06)

Plan for hestebane fra kalkbrud til strand 1863 (pk. 20-11)

Regnskabs- og korrespondancesager vedr. kalkbrud og havn 1864-1933 (pk. 20-08)

Sager vedr. kalkbruddet 1705-1884 (pk. 20-01)

Udskiftningsprotokol for Fakse Kalkbrud 1842-1862 (pk. 20-09)

## Litteratur

Baad Pedersen, Margit: *De gik i bruddet. En skildring af arbejdet i Fakse kalkbrud*, 1984.

Bloch, Nils og Niels Peder Pedersen: *Omkring Fakse Jernbane 1864-1982*, 2017.

Christensen, Bent og Hjalmar Olsen: *100 år i Fakse*, 1969.

Clemmensen, C.A.: *Aktieselskabet Fakse Kalkbrud*, 1934.

Dahlström, Malin: Dansk-svenskt samarbejde inom kalkstens- og cementindustrin. 1880-tal til 1970-tal, *Fabrik & Bolig*, 2019, s. 3-31.

Falbe-Hansen, V. og Wilh. Scharling: *Danmarks Statistik*, bd. 1-5, 1878-1887.

*Folketal, areal og klima 1901-60 (Statistiske undersøgelser nr. 10)*, 1964.

Hansen, Viggo: Den rurale by. De bymæssige bebyggelses opståen og geografiske udbredelse, *Geografisk Tidsskrift*, bd. 64, 1965, s. 54-69 (genoptrykt i: *Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940*, 1980, s. 9-25).

*Illustreret Tidende*, 27. bd., 1886.

Krongaard Kristensen, Hans og Bjørn Poulsen: *Danmarks byer i middelalderen*, 2016.

Lütken, O.D.: *Bidrag til Kundskab om de danske Provindsers nærværende Tilstand i oekonomisk Henseende. Trettende Stykke, Præstøe Amt*, 1839 (repr. 1983).

Mikkelsen, Jørgen: *Urbanisering og bysystemer i Europa indtil ca. 1800. En oversigt over nyere forskningsresultater*, 2012.

Solvang, Gunnar: *Kalkudvinding på Køgeegnen: en kulturhistorisk skildring af egnens kalkværksindustri og dens kalkværksarbejdere*, 2002.

Stilling, Niels Peter: *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*, 1987.

Svenné, Hans: *Præstø Amtskommunes Sygehus i Fakse 1890-1940*, Næstved 1940 (genoptrykt i: *Amtssygehuset i Fakse efter 1940*, Fakse 1990).

Thøgersen, Mette Ladegaard: De rurale byer, i: Søren Bitsch Christensen, red.: *Den moderne by*, 2006, s. 257-284.

Thøgersen, Mette Ladegaard: *Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960*, bd. 1-2, 2007 (utrykt ph.d.-afhandling, Det Humanistiske Fakultet, Syddansk Universitet).

*Trap Danmark*, 2.-5. udgave. De relevante bind udkom i hhv. 1872, 1898, 1921 og 1955.

Aasbjerg, Arne: *Fakse Ladeplads. Lidt om havnenes historie*, 2002.

## Noter

<sup>1</sup> Den første bølge fandt sted mellem ca. 1050 og 1350, jfr. Krøngaard Kristensen og Poulsen: *Danmarks byer i middelalderen*. Om urbaniseringsbølger generelt, se Mikkelsen: *Urbanisering og bysystemer*, 2012.

<sup>2</sup> Hansen: *Den rurale by*, 1980-udgaven s. 18. Her bemærkes det også, at landevejene efter ca. 1920 overtog stationernes rolle som primær lokaliseringsfaktor ved udvikling af nye byer.

<sup>3</sup> Stilling: *De nye byer*, s. 142-144, 422-423, 461-463 og 478-479.

<sup>4</sup> Thøgersen: *Landdistrikternes urbanisering*. Se også Thøgersen: *De rurale byer*, s. 257-284, hvor Fyn er særligt undersøgelsesområde.

<sup>5</sup> Thøgersen: *Landdistrikternes urbanisering*, bd. 1, s. 254-255, 294-295 og 302-305 m.m.

<sup>6</sup> Byen har for en del år siden fået omdøbt til Faxe, hvilket medfører, at stednavne, hvori dette navn indgår, nu også staves med x. Den nye staveform anvendes derimod ikke, når det drejer sig om myndigheder, der ikke længere eksisterer.

<sup>7</sup> Herredet, der bestod af 12 sogne, blev dog siden 1694 administreret sammen med Stevns Herred. Fra 1536 til 1862 havde Fakse Herred også sit eget provsti.

<sup>8</sup> *Trap Danmark*, 2. udg., bd. 3, s. 501. Om pressen, se Stilling: *De nye byer*, s. 175.

<sup>9</sup> Stilling: *De nye byer*, s. 110, 159 og 535.

<sup>10</sup> *Folketal, areal og klima 1901-60*, s. 176.

<sup>11</sup> Bloch og Pedersen: *Omkring Faxe Jernbane*, s. 169-171.

<sup>12</sup> Pga. stofrigeligheden i de nævnte arkivalier har jeg afstået fra at bruge materiale fra Faxe Kommunes Arkiver og kalkværkets eget arkiv, men det er blevet anvendt i en del af den eksisterende litteratur. Om kalkproduktion i andre dele af landet kan bl.a. henvises til Solvang: *Kalkudvinding på Køgeegnen* og Dahlström 2019.

<sup>13</sup> Et eksemplar af artiklen "Faxe Kalksten", der blev bragt i "Den tekniske Forenings Tidsskrift", ligger i RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-08. Eksemplaret er udateret, men kan ud fra indholdet tidsfæstes med stor præcision.

<sup>14</sup> Jørgensen: *Faxe Kalksten* (se foregående note), s. 7.

<sup>15</sup> Sst. I V. Falbe-Hansens og William Scharlings store værk om dansk statistik, der udkom i 1880'erne og udmærker sig ved grundige beskrivelser af Danmarks ressourcer, er der også en omtale af Faxe-kalkens forskellige fremtrædelsesformer og egenskaber; se især bd. II, 1887, s. 635-638.

<sup>16</sup> Flere af kontrakterne, der kunne have en varighed på 3-10 år, ses i RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-01.

<sup>17</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 13.

<sup>18</sup> Denne proces er bl.a. beskrevet i Aasbjerg: *Fakse Ladeplads*, s. 7. Indtil omkring 1800 foregik lastning og losning af varer ligeså besværligt i mange købstadshavne.

<sup>19</sup> Lütken: *Bidrag til Kundskab*, s. 94 og 334.

<sup>20</sup> Lütken: *Bidrag til Kundskab*, s. 334-335. Ifølge et notat af 7.12.1868 havde en ingeniør da beregnet, at en kubikfavn havde en middelvægt på 17.278 pund (8.639 kg), mens en anden var nået frem til 19.325 pund ved at undersøge 18 stensorter, hvis vægt varierede fra 13.442 pund til 20.128. RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-08 (notat med overskriften "Faxe Kalkbrud").

<sup>21</sup> Udskiftningen blev gennemført i 1850, men udskiftningsforretningen blev først tinglyst d. 6.5.1862.

<sup>22</sup> Samarbejdet mellem de to godser må ses i lyset af, at A.W. Moltke på dette tidspunkt både var ejer af Bregentved og kurator for Vemmetofte Kloster.

<sup>23</sup> Aasbjerg: *Fakse Ladeplads*, s. 7-9; Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 17.

<sup>24</sup> Projektpapirerne er samlet i det fyldige læg O.11 i RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-01.

<sup>25</sup> Gardes projektbeskrivelse ses i RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-11. Der er tale om en 21 sider lang tekst med omtale af banens retning, længde og kurver m.m., driftsmateriel, personel, ekspropriation, anlægs- og driftsomkostninger, efterfulgt af tabeller, profiler og oversigtskort.



<sup>26</sup> RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-02.

<sup>27</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 19.

<sup>28</sup> RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-06 (læg med overskriften ”Opgjørelse”).

<sup>29</sup> Jørgensens fyldige rapport med omtale af forholdene i alle de besøgte byer ligger i RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-05.

<sup>30</sup> RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-08. Når oversigten omfatter tal fra Gavnø, men ikke Rosendal, må det skyldes, at Gavnø benyttede sig af Vemmetofte og Bregentveds havn. Gavnø-tallene er opgjort i en særlig kolonne, men jeg har her behandlet de tre godsers handel samlet.

<sup>31</sup> Fire af lokaliteterne har det ikke været muligt at stedfæste, men ud fra navnene at dømme ligger de i det nuværende Tyskland eller evt. Polen.

<sup>32</sup> RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-06 (læg med overskriften ”Opgjørelse”).

<sup>33</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 20. Clemmensen er også hovedkilde til de følgende afsnit.

<sup>34</sup> RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-02 (Forhandlingsprotokol for lodsejerne ... 1860-1878, s. 14b, § 22).

<sup>35</sup> Se bl.a. Ole Langes beskrivelse af Tietgen i *Dansk Biografisk Leksikon*, bd. 14, s. 609.

<sup>36</sup> Det følgende bygger på Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 22-28.

<sup>37</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 23 og 28. Denne bog giver også en grundig redegørelse for senere udskiftninger på bestyrelses- og direktørposterne. Mange personer beklædte deres poster i en længere årrække. En af undtagelserne var arkitekten Fr. Meldahl, der bl.a. er kendt for arbejdet med Marmorkirken. Tietgen fik ham ind i bestyrelsen i 1884, men han forlod den i 1888.

<sup>38</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 31. Rosendals havn blev dog taget i brug under højkonjunkturen i 1890’erne, men omkring 1920 var den sandet til på ny.

<sup>39</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 40-43.

<sup>40</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 44, 50 og 55. Mange årsregnskaber kan ses i RA, Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-08.

<sup>41</sup> Clemmensen: *Faxe Kalkbrud*, s. 46, 50 og 117.

<sup>42</sup> Se bl.a. et citat fra *Faxe Avis* i 1869 i Christensen og Olsen: *100 år i Fakse*, s. 3.

<sup>43</sup> *Trap Danmark*, 3. udg., bd. 2, s. 875.

<sup>44</sup> Svénné: *Præstø Amtskommunes Sygehus*, s. 5-6 m.v.

<sup>45</sup> Sygehuset i Faxe eksisterede frem til 2010-2011, hvor det blev afviklet som led i rationaliseringen af sygehusdriften i Region Sjælland. Det tidligere sygehus er nu sundhedscenter.

<sup>46</sup> *Trap Danmark*, 4. udg., bd. 3, s. 393-394; *Trap Danmark*, 5. udg., bd. 9 (IV,1), s. 204-205.

<sup>47</sup> *Trap Danmark*, 2. udg., bd. 3, s. 501; *Trap Danmark*, 3. udg., bd. 2, s. 877.

<sup>48</sup> *Trap Danmark*, 4. udg., bd. 3, s. 397. Realskolen var åbenbart den eneste institution, der var ophørt mellem 1898 og 1921, men byen fik senere realskole på ny.

<sup>49</sup> Bloch og Pedersen: *Omkring Faxe Jernbane*, s. 172-174.

<sup>50</sup> *Trap Danmark*, 5. udg., bd. 9 (IV,1), s. 209-210. Da kommunekontor-bygningen blev opført i 1918, burde den allerede have været nævnt i *Trap Danmarks* 4. udgave, medmindre den først senere fik sin administrative funktion.

<sup>51</sup> I betragtning af det krævende arbejde med stenbrydning er det i øvrigt påfaldende, hvor stor en del af stenbryderne, der var over 50 år. Flere af dem var endog ca. 70 år. Margit Baad Pedersens grundige interviewbaserede analyse af stenbrudsarbejdet efter 1920 viser også, at det på denne tid var ret almindeligt, at stenbryderne fortsatte i branchen til langt op i årene, men forklaringen er nok i mange tilfælde, at det var svært at finde anden beskæftigelse. Baad Pedersen: *De gik i bruddet*, s. 68-69.

<sup>52</sup> Folketællingens optællingsliste nr. 12. I de to øvrige husstande var faderen hhv. postbud og snedker.

<sup>53</sup> Baad Pedersen: *De gik i bruddet*, s. 71, jfr. s. 72, hvor forfatteren har søgt at indplacere 1911-folketællingens stenbrydere på et kort. Ved denne folketælling blev der i alt registreret 174 kalkbrudsarbejdere i hele sognet.

<sup>54</sup> I 1901 var antallet af håndværkere steget til 83, fordelt på 31 fag. Blandt de nye fag var erhvervene som fotograf og cykelsmed.

<sup>55</sup> RA, Fakse-Hylleholt Kommune, pk. 30-3-01. Det fremgår af en følgeseddel, at ligningslisten efter forudgående bekendtgørelse havde været fremlagt til offentligt eftersyn i 14 dage. Der er derfor grund til at tro, at listen giver et temmeligt retvisende billede af den økonomiske spredning.

<sup>56</sup> *Ordbog over det danske sprog*, 12. bind, sp. 596, indeholder denne definition af formue og lejlighed: ”en persons hele økonomiske stilling med hensyntagen til saavel indtægten og formuens størrelse som de omstændigheder, der influerer paa skatteevnen (familiens størrelse, sygdom osv.)”.

<sup>57</sup> Prip lå også klart i spidsen i 1901, hvor han i øvrigt blev tituleret som konsul, og han blev da efterfulgt af landinspektør Høeg, sygehuslæge Hertel, gæstgiver Olsen og dyrlæge Thor Straten i den nævnte rækkefølge, og først herefter fulgte præsten, de øvrige store købmænd og en række af gårdmændene. RA, Fakse-Hylleholt Kommune, pk. 30-3-03 – 33-02-1.

---

<sup>58</sup> Bortset fra det nævnte eksempel er der dog ganske god overensstemmelse mellem folketællingens og ligningslistens tituleringer.

<sup>59</sup> Det er i denne forbindelse bemærkelsesværdigt, at flere af stenhuggerne var født i Preussen og Tyrol, hvorimod kalkbryderne i Faxe i helt overvejende grad stammede fra lokalområdet. De udenlandskfødte stenhuggere i Faxe Ladeplads havde ikke egen husstand, men var indlogeret hos andre.

<sup>60</sup> Om centralsteds- og netværksmodellerne, se Mikkelsen: *Urbanisering og bysystemer*, s. 133-168.

<sup>61</sup> *Illustreret Tidende*, bd. 27, nr. 25, 21.3.1886, s. 306.