

# BUDSTIKKEN

1961

ÅRBOG FOR  
DANSK FOLKEMUSEUM OG  
FRILANDSMUSEET

NATIONALMUSEET · KØBENHAVN

# Kristian Kusk på Gunderslevholm

*Af Erik Kjersgaard*

DET moderne museumsarbejde omfatter ikke alene indsamling af genstande, men også af oplysninger, der belyser genstandenes milieu. Budstikkens læsere har gennem en årrække kunnet stifte bekendtskab med nogle af de optegnelser, som meddelere landet over har indsendt.

Den nedenstående beretning er opstået på anden vis – nemlig i form af et interview, der er indtalt på recorder og siden skrevet sammen. – Fremgangsmåden kan kritiseres ud fra et rent metodisk synspunkt. Når meddeleren sidder med spørgelisten foran sig og har tiden til sin rådighed, bliver fremstillingen utvivlsomt mere detailleret og præcis. Men for mange – og ikke mindst det praktiske livs folk – er den mundtlige udtryksform ofte langt naturligere end den skriftlige, og det kan ske, at selve skrivearbejdet simpelthen stiller sig hindrende i vejen for indhentningen af oplysninger. Recorderindspilningen sætter os da i stand til at skaffe underretning, der ellers ville være gået helt tabt. Desuden har den, og det er absolut værd at tage med, en vis styrke i den umiddelbare fortællerglæde, der kan bryde frem gennem den lange kæde af spørgsmål og svar.

Kristian Hansen – kaldet Kristian Kusk – er født 1882 som søn af en parcellist i Vallensved sogn. Han voksede op med heste; faderen havde to remonter, der var kommet fra dragonerne i Næstved. Efter konfirmationen kom Kristian ud at tjene på en gård, hvor han tog sig af plagene. Desuden kørte han »sognekørsel«, d. v. s.

hyrekørsel for passagerer med gårdmandens vogn. Den daværende læge i Fuglebjerg, dr. Nielsen, der ofte lod Kristian køre for sig, anbefalede ham overfor herskabet på Gunderslevholm, da man i 1906 søgte karl til herskabsstalden. Ca. halvandet år senere blev Kristian forfremmet til kusk og beklædte denne stilling i 50 år. – Beretningen afspejler dette lange tidsrum, idet hovedvægten dog er lagt på perioden indtil 1938, da hestebestanden blev væsentligt indskrænket.

Gunderslevholms ejer indtil 1921 var etatsråd, kammerherre Johan Thomas Oluf de Neergaard, hvis hustru døde 1913. 1921-1938 tilhørte gården godsejer Ferdinand Lorenz de Neergaard og efter hans død fru Marie H. D. de Neergaard. I 1947 solgte fru en godset, men disponerer endnu over hovedbygning og herskabsstald.

De sidste års indsamlingsarbejde indenfor gruppen landbefordring og -transport har bragt museet i forbindelse med fru de Neergaard, som har tilbudt at skænke vogne, seletøj, kuskeliberi etc. til samlingerne.

Folkemuseet er fru de Neergaard og Kristian Hansen megen tak skyldig for den elskværdighed, hvormed de har imødekommet vore ønsker om i fotografier, tekst og genstande at overdrage os et fuldstændigt billede af en herskabsstald – en af de sidste i landet, men repræsentant for et stort og særpræget kulturmønster. – Museets opgave bliver at videregive dette billede til eftertiden. Dette vil ske i forbindelse med den samling af vogne, kaner, seletøj, dragter, værktøj og andre genstande vedrørende landbefordringens historie, der har været under opbygning i mange år, men som først nu kan tage endelig form ved overflytningen til Brede.

Normalt stod herskabsstaldens kusk og karl op kl. 6, trak i arbejdstøjet og gik ind til hestene, der gerne kaldte med en vrinsken,

så snart de hørte træskotrin. – Det første foder bestod af ren havre; men ofte vankede der lidt ekstraforplejning i form af et stykke rugbrød, Kristian havde med i lommen. Der skulle også snakkes og klappes lidt.

Efter morgenkaffen i borgestuen begyndte det egentlige staldarbejde med rengøring af båse, fornyelse af halm og strigling. Når grimen blev smøget af, gik hesten af sig selv ud på gulvet og stillede sig med siden mod vinduet. Striglingen var ofte et ret snavset arbejde, – især når dyrene havde været svedige dagen før. På kommandoen »kom så« eller »kom her« drejede hesten rundt, så man kunne komme til på den anden side. Når der blev sagt »buk«, bøjede den hovedet og lod sig børste på panden. Siden fulgte afgnidning med et uldent stykke og undertiden afvaskning af benene. Hestene skulle være så rene, at man kunne stryge dem med fingrene, uden at der viste sig spor af snavs. Dette arbejde sluttede klokken halv ni med fodring og vanding.

I 1906 havde man syv heste – d. v. s. tre spand og een »posthest«. Fire af dem var frederiksborgere; men da Kristian selv begyndte at vælge, foretrak han store, mørke halvblodsheste og senere igen sorte oldenborgere. Indkøbet foregik på Kristians initiativ; herskabets til-ladelse var næsten kun en formalitet. Selvfølgelig skulle dyrene være smukke; men det vigtigste var dog, at de havde stærke ben.

Optræning og afretning af en hest til stadskørsel påhvilede kuskens. »Det første, den skulle lære, det var at stå stille for alting, således at man kunne slå knald med piskens ud over ørene på den, uden at den rørte benene.« Så lærte man spandet at gå »ens højt med hovederne, for det så jo godt ud,« og det lærte at »holde fodslag«; når man kørte på landevejen, skulle man kun kunne høre een hest. Piskens anvendtes kun i begyndelsen –, »en rigtig kusk slår aldrig –, det ville være tarveligt.«

»Når de var trænet op, så kunne de gå lige så langt, det skulle

være. Vi har kørt helt ned til Sallerupgaard nede ved Vordingborg –, det var  $5\frac{1}{2}$  mil. Det var en ordentlig klinkevals at give dem; men det gjorde dem ikke noget. Og når vi var ude omkring og kørte hjem, var der aldrig tale om, at hestene brød sig om at skridte; trods bakker gik de deres tur« –, d. v. s. de holdt jævnt trav.

I begyndelsen var hestene »bløde« i munden og fik »bløde« bid; men efter Kristians opfattelse skal en god kørehest blive »hård-mundet«. Det er nemlig et vidnesbyrd om energi. Den bedste hest, han nogensinde har kørt – »den lille hoppe« –, var så »hård«, at den næppe reagerede på en stramning af linerne. – Det er sket, at dyrene – især på kolde dage, når de længtes hjem – har trukket vognen lange strækninger i stramme liner, og Kristian følte det, »som armene blev trukket af«.

Foderstanden skulle være upåklagelig. Fra kl. 12 blev der fodret hver anden time indtil kl. 20. Kammerherreinden, der undte dyrene det godt, så gerne, at de kom lidt på græs; men de var tilbøjelige til at »blive tunge i maven«, og Kristian foretrak det tørre staldfoder, som han dog af og til lavede lidt op med en børfuld frisk høg, når avlsgårdens folk »kørte grønt ind«.

Heste bliver ustyrlige af at stå stille i længere tid ad gangen. Derfor blev de, om der ikke var regelmæssig brug for dem, taget ud og rørt på ridebanen med en »longerline«, d. v. s. et langt tøj, der tillader hesten at løbe i store cirkler. Undertiden spændte man for og kørte gennem skovene med en tom vogn.

Efter frokosten, d. v. s. ca. kl. 9, gik kusken i gang med at ordne vogne, medens staldkarlen pudsede seletøj. Før asfaltering af vejene var almindelig, blev materiellet ofte svinet så kraftigt til, at der »var tommetykt pladder på de flade skagler« og muddersprøjt henover toppen af kalecherne. Vognene blev vasket med en svaber og alt lædertøj børstet igennem med vand. Selerne blev indsmurt i fedtsvæerte og hang derefter et døgn over, medens sværten trak



Fig. 1. Gunderslevholms vognport. I forgrunden ses landauerer.  
Nationalmuseet fot. 1956.

ind. Kalecherne fik olie eller sværte og blev siden børstet kraftigt igennem, så de stod halvblanke.

Den største vogn er landauerer, der er bygget i København – formentlig i 1880erne eller 90erne. Ældre er »den flade«, d. v. s. en vogn uden kaleche med tværstillede, modvendte sæder og buk. Kalechevognen er rimeligvis jævnaldrende med »den flade«; den er beregnet til to personer og har forlæder, der knappes op i højde med passagerernes hage. Resten lukkes med en rude. Desuden findes der en charabanc, en let ponyvogn uden buk samt en jagtvogn af nyere engelsk type. Den sidste vogn er i naturtræ – alle de andre sortlakerede. – Endelig råder herskabsstalden over en bagage- eller postvogn. Det er en såkaldt »fladbundet fjedervogn« med bredt lad, lave, udadskrånende, grønmaledede vognsider og kun én agestol.

Denne vognpark er ret karakteristisk for en herregårdsstald. Måske kunne man have ventet sig en kupé yderligere; men denne vogn-type vandt først større udbredelse på de sydsjællandske godser o. 1900 og fortrængte delvis landaueren. – For øvrigt var stoltheden ved smukke ekvipager ikke, som det er tilfældet med biler, knyttet til nye modeller, men til de bestående vognes perfekte tilstand. Grundig vedligeholdelse gav materiellet en næsten ubegrænset levetid. Alle vogne og en del af seletøjet er kommet til Gunderslevholm før Kristians tiltrædelse i 1906.

Når vognene trængte til reparation, blev de sendt ind til karetmager Hansen i Næstved. Grus- og skærveveje sled hårdt på hjulene, der undertiden måtte fornyes. Karetmageren lod en smed ringe hjulene om og sendte vognen videre til sadelmageren, der reparerede kalecher, forlæder, skærme og indtræk. Endelig gik den til malerfirmaet Nerup, hvis mestersvend Rasmussen var ekspert i at male, slibe, lakere og staffere stadsvogne. Rasmussen arbejdede også for Gaunø, Korsholt m. fl., og man kunne altid se, om en vogn var udgået fra Rasmussens hånd.

Seletøjet indkøbtes dels hos H. Gløyt i København, dels hos sadelmager Larsen i Skelby. Reparationerne varetog Larsen.

Skoningen foregik undertiden hos regimentssmeden i Næstved; men da hestene ofte var svedte, når de kom til byen, fandt Kristian, at det var synd for dem, om de skulle i smedien. Derfor foretrak han at lade den lokale smed i Skelby udføre arbejdet.

Foruden det normale rutinearbejde med pasning og vedligeholdelse, havde kusk og karl også visse småhverv – f. eks. budtjeneste. Om søndagen kørte man med bagagevognen til Herlufmagle og hentede større forsendelser på postkontoret. – Een gang om måneden hentede Kristian penge på Næsbyholm, hvis godsforvalter førte regnskaberne for et mejeri ved Glumsø, hvor de store gårde fik mælken behandlet. – Var der besked til et af nabogodserne, lagde

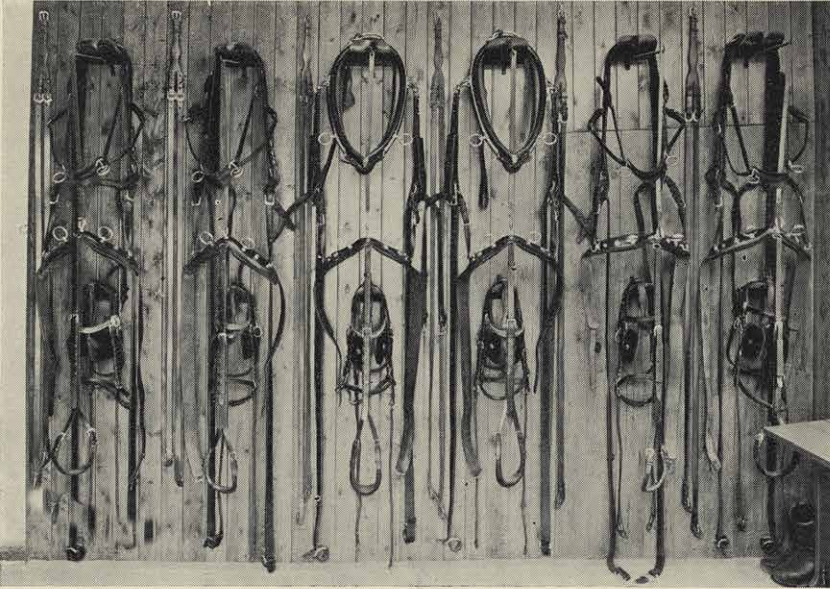


Fig. 2. Gunderslevholms seletøjskammer. I midten hænger to kumteseler, ved hver side bringeseler. Nationalmuseet fot. 1956.

Kristian sadel på en hest og udbragte selv brevet. – Når der skulle afgives bestilling på fisk hos fisker Bert, der forpagtede Gunderslevholms part af Tystrup-Bavelse sø, var det nemmeste at stikke tværs over markerne. Bert satte hesten i stald, hentede en spand vand ved en kilde og bryggede en toddy. Så sad man gerne og sludrede en times tid, medens man røg en cigar. »Sådan kunne vi nå alting dengang, – der var tid nok.«

Uden for det egentlige arbejdsprogram lå visse private småhverv. Således tog man sig af kirkevognene, d. v. s. de vogne, hvori folk kom kørende til Gunderslev kirke. Da denne kun ligger få skridt fra hovedgården, kunne kusk og karl sætte hestene i stalden og modtage drikkepenge for ulejligheden. Omkring 1910 oplevede man ved en stor begravelse at have 42 vogne.



Herskabskørselen var og blev dog det vigtigste led i Kristians virksomhed. Flere af de ovenfor beskrevne arbejder måtte ofte overlades til karlen alene, da kusken tilbragte megen tid uden for gården.

Kristian vidste på fingrene, hvor længe en tur ville vare: til Næstved 1 time, til Gaunø 7 kvarter, til Gyldenholm 1 ½ time, til Skovsbo 5 kvarter, til Førslev 3 kvarter o. s. v. Skønt herskabet kendte dette næsten lige så godt som Kristian, modtog han i reglen en forespørgsel og bestemte dermed afgangstiden. Hensigten var at komme så præcis, at man kunne svinge op foran trappen i det øjeblik klokken slog. – Mangel på præcision sætter Kristian kun i forbindelse med biler.

Når tjeneren var kommet med besked, gjorde Kristian vognen klar. Var der ikke bestilt nogen bestemt vogn, valgte han selv. Om sommeren kørte man helst i »den flade« eller, hvis der kun var et par passagerer, i jagtvognen. Landaueren anvendte man om vinteren og i dårligt vejr. Damerne foretrak ofte kalechen, når de var alene. Til kørsel med mange passagerer tog man charabancen. Endelig kunne man til mindre ture i godt vejr bruge den lille ponyvogn.

Når vognen var fremme, gik Kristian ind for at vaske sig og skifte fra arbejdstøj til liberi. Til daglig kørte han i kappe med kasket og lange mørke bukser. Om sommeren brugte han dog, hvis vejret tillod det, en kort frakke med bordeauxrød vest og stivet kravetøj med hvidt slips. Dertil havde han lyse, nærmest gullige spidsbukser, der blev stukket ned i lange, bløde, sorte støvler. Til dette liberi – samt til al finere kørsel – hørte en høj silkehat. Om vinteren kørte han i en tung pels med et løst pelsslag over skuldrene; på benene havde han lange bukser og lave, kraftige støvler.

Medens Kristian klædte sig om, spændte karlen for. Han behøvede kun at hente den nærmer hest, så fulgte den fjermer med af sig selv og stillede sig ved stangen – eller endnu enklere: man



Fig. 3. Kristian Kusk pudser en kumtese.  
Nationalmuseet fot. 1956.

lindede på stalddøren, hvorefter begge heste villigt smuttede ud på deres tilvante pladser foran vognen.

Kristian klatrede op på bukken, og karlen rakte ham linerne, hvis de ikke var lagt op omkring pishen. Derpå kørte han over og holdt for trappen, medens herskabet steg ind. Var tjeneren med, steg han af og lukkede vogndøren op, og når man kom til en gård, stod der i reglen en tjener eller stuepige parat på trappen. Kusken selv fjernede sig aldrig fra bukken så længe, hestene var spændt for.

Under kørselen holdt man sig midt på vejen og veg kun for modgående vogne. I almindelighed overhalede man de fleste andre vejfarende; engang passerede Kristian således 17 vogne, da landboerne var på vej til marked i Næstved. – Kristian sad rank, – »det var en stilling, man skulle indtage, for ellers ville det se løjerligt ud. Bukken var jo indrettet til, at man skulle sidde rank op og ned.« Man stirrede lige frem og lod som om, man ikke så nogen; – »selv om man havde mødt sin egen moder, havde man ikke hilst.« Var der en passager på bukken, sørgede Kristian for at indskrænke eventuel konversation til det mindst mulige med lige hensyntagen til god tone og ekvipagens værdighed. Således gjorde folk, »der virkelig *var* kuske og satte en ære i at være det.«

Det var nødvendigt at have et godt helbred for at kunne holde til al slags vejr, »og man skulle lære at lade være med at fryse.« Trods pelsen blev man en vinterdag gennemkold, når man sad ubevægelig i flere timer. Der var dårlig plads til fodposen under forlæderet.

Næstved var det hyppigste mål for turen. Før en jagt og op mod jul skulle der hentes gæster ved banegården. Kristian kørte foran med charabancen og lod karlen følge efter med bagagevognen. – Godsejer L. F. de Neergaard rejste ofte til København i forretninger, der varede et par dage; men han vendte hjem om aftenen og rejste atter næste morgen. Tidstabellen så således ud: op kl. 4, afsted kl. 4.45 og ankomst til banegården nogle minutter før 6. Om aftenen: afhentning ved banen kl. 21.30, hjemkomst en time senere. Derpå tændte Kristian en lille håndlygte, fik ild på piben og vaskede vogn. Kl. 1 gik han i seng og stod atter op kl. 4 for at gentage gårsdagens program.

Godsejeren var formand for sparekassen i Næstved og aflagde fast besøg derinde hver lørdag kl. 10. I ventetiden var hestene under opsyn hos staldforpagteren på hotel Akselhus, medens vognen



Fig. 4. Kristian Kusk holder foran Gunderslevholms trappe med kalechevognen parat til at køre. Fot. fra 1930'rne.

stod i en port. For at kunne overholde fodringstiderne havde Kristian en sæk med foder liggende i magasinet under bagsædet.

Kammerherreinden kørte ofte til Næstved for at aflægge besøg hos en kvindelig slægtning. I mellemtiden gik Kristian byærinder og spiste frokost på en restaurant for herskabets regning. Når han atter kom tilbage fra indkøbene, ventede der i reglen en kop kaffe i køkkenet. – »Den unge frue« – Marie de Neergaard – klarede sine byærinder selv. Kristian kørte fra butik til butik, og fruene gav tegn ved at åbne døren halv og sige »stands her« eller ved at banke på kalechen. – I de senere år var biltrafikken en voksende gene for kørselen i byen.

Den travleste tid var de to dage om efteråret, når Gunderslev-

holm havde jagt. Aftenen i forvejen hentede man gæsterne ved banegården, og næste morgen kørte man skytterne i charabanc til samlingspladsen. Derpå kørte Kristian hjem, spændte fra og gjorde klar til at køre frokosten ud, – man brugte ikke de samme heste til mere end een tur om dagen. Tjeneren pakkede mad og service og fulgte med ud til et skovløberhus, hvor skytter og klappere spiste. Ved fire-tiden om eftermiddagen hentede Kristian jagtdeltagerne. Aftenen var viet selskabelighed, og Kristian sad oppe for at underholde de besøgende kuske.

Efter afslutningen af Gunderslevholms jagt fortsatte man ofte direkte på et andet gods. Kristian kørte herskab og gæster over om morgenen og ventede på at kunne bringe herskabet hjem om Aftenen.

Selskabeligheden var i øvrigt ingenlunde begrænset til jagtsæsonen; der var ofte besøg på Fladså, Broksø, Grevensvænge, Gyl-denholm, Rønnebæksholm, Gaunø m. fl. – Omkring 1908 var der således på Gaunø et stort haveselskab med deltagelse af 32 herskaber – og lige så mange kuske. Hvor vejene mødes ved Appenæs, stødte vognene til hinanden og fortsatte i een lang række over mod Gaunø; »det lignede en hel skovtur,« – landauer ved landauer. Hestene blev sat i stald, og kuskene blev beværtet i avlsgårdens store lyse spisestue. Der var stillet en kasse cigarer og et pund grovskåret tobak frem til fri afbenyttelse.

Når kuskene kom ned fra bukken, opløstes den stive figur straks i gemytligt kammeratskab. Piberne blev trukket frem og kortene givet rundt; det kunne være svært at løsrive sig, når herskabet skulle hjem. Tonen mellem kuskene var præget af mange års bekendtskab; det var »Goddaw Niels« – »Goddaw Kristian«. »Vi kunne være fornavnet bekendt ... Det var først, da disse her gevaldige forkrøbne chauffører de kom – blege og elendige, når de kom ud af bilen, så var de ved at dø af kulde, – så var det »Hansen« og

»Petersen« og »Jensen« og »Larsen« og alt dette her; det kendte vi ikke spor til.«

De fleste af kammeraterne var blevet kuske under aftjening af værnepligten. Kristians forgænger – Johan Johansen – havde således ligget ved dragonerne i Næstved. Adskillige havde været trænkonstabler og lært at køre hos en underofficer, der skulle røre hestene og gerne ville tjene lidt penge samtidigt. Efter endt uddannelse udstedte han et »kørebrev«; autorisation fra det offentlige var ukendt.

Gennemgående blev man længe i tjenesten. Andreas – en stor flot mand med et prægtigt skæg – var hos Wolf-Sneedorff på Grevensvænge i 29 år. Niels på Næsbyholm fulgte kammerherre Howden-Rønnenkamp hjem fra militæret og blev hos ham hele livet. Gustav Heisterberg – Gaunøs førstekusk – var som dreng kommet op fra Tyskland for at køre baronens væddeløbsheste. Han var ikke særlig høj, men en »præsenteret« mand, omend hangen til våde varer efterhånden prægede hans ydre. Gustav var en fremragende kusk og en god kammerat. Når Kristian kom til Gaunø, blev vognen omringet af andenkusk, postkusk, staldkarl og dreng, medens Gustav ivrigt knappede forlæderet op: »Goddaw Kristian, og vær's'go' og stå af, – nu skal vi ind og have os en lille tår at drikke, for du er jo tør i halsen. Jeg kender det, for jeg har jo kørt den lange vej så tit, og jeg ved godt, hvordan det er at være tør i halsen.«

»De store herskaber« – som Reedtz-Thott, der havde palæer i København, lod vogne og heste sætte på toget for at kunne have dem med sig i »sæsonen«. Gustav Heisterberg fik også sin andel i selskabeligheden. Når baronesse Reedtz-Thott steg til vogns, spurgte hun ofte tjeneren, der åbnede døren: »Jens, er Gustav meget fuld i aften?« »Nej, nej, det er han ikke,« lød det beroligende svar, selv om Jens havde måttet »stable« Gustav op på bukken. –

Han var dog langt fra den eneste, der kørte i beruset tilstand, og som slap forbløffende godt fra det.

Undertiden overnattede man ude. Hestene stod i gæstestalden, og kusken fik anvist værelse. – Foregik hjemturen om aftenen, hængte Kristian ofte en lygte under vognstangen, så lyset blev kastet frem foran hestenes ben. Denne lygteophængning var velegnet, når man kørte gennem en mørk skov eller i tåge. Derimod brugte han kun sjældent de faste vognlygter; når der var spændt for, »kiggede man i vejret, drejede sig omkring og sagde så: »Nej, det er vist ikke nødvendigt at tænde lygter.« Politiet blandede sig aldrig i lygtetændingen.

Når hestene efter hjemkomsten var spændt fra, gik de hen til stalden og ventede på, at selerne skulle blive taget af og hængt op over en knage til venstre for stalddøren; de gik sjældent ind med seletøjet på. – Kristian Hansen mindes med særlig glæde et spand, der kunne tage turen hjem fra Fladså – 21 km – om natten »uden at skridte«, hvadenten det så var vinter eller sommer. Når de kom hjem, var der gjort et par bokse rene, og der blev kastet et par knipper halm ind til dyrene; »de lå ligesom de var døde med benene strakt ud fra sig; det var en hel fornøjelse at se dem nyde det bagefter.« – Den følgende dag fik spandet lov til at hvile.

Til vinterkørsel broddede Kristian selv skoene. – Under kraftigt snefald skiftede man fra vogn til kane. Der fandtes en ældre topersoners kane med kuskeplads bagpå; Kristian brød sig dog ikke om den, da man risikerede at komme til at slå passagererne oven i hovedet med linerne. I stedet lod han bygge en større kane med lav, gulmalet fading, skråt udhældende fjæle og løse tværsæder. Denne kane blev kørt fra forreste sæde.

Kristian beretter om en episode, der fandt sted o. 1930, da han en vinterdag kørte fru og nogle andre damer til byen i kane. »Det gik ret godt med at komme derind; men så var det tirsdag,

da der var kvægmarked inde på kvægtorvet, og så var disse her forbandede lastbiler og kreaturbiler og ølbiler kommet, og de havde sat sig fast på en strækning af en kilometer udefter; – de sad på kryds og tværs og spærrede hele landevejen, og jeg tænkte: »Hvad Søren, det er jo umuligt.« – Snekasterne – der var tyve mand ude at kaste sne – de grinede jo af den her forestilling. Jeg vidste søreme ikke, hvad jeg skulle gøre, for vi kunne ikke komme forbi, og der var en stor grøft, vi skulle over, hvis vi kørte ind på marken. Nå, vi holdt der, og fru sagde: »Hvad vil du Kristian?« »Jah, jeg ved ærlig talt ikke i øjeblikket, hvad jeg vil,« sagde jeg, »for jeg vil næsten ingenting, for jeg kan ikke noget. Det er jo forfærdeligt.« »Jamen vi kan da stå af og gå,« sagde hun, »hvis det kan hjælpe dig noget.« Jah – det var meget godt – jah, så var jeg da i alt fald fri for at vælte dem –, det var da en trøst, og de kravlede ud af slæden allesammen. – Jeg havde et par ganske unge heste for, det var nærmest et par plage, og de gik fromt igennem sneen, som det var dådyr næsten. Jeg fik stillet dem ind på marken og uden om hele den her lange stribe; men så da jeg kom et stykke hen, dér var den her store vandgang (grøft), den skulle jeg jo over. Jeg kan se damerne endnu; de vadede i sne – sådan midt på livet – derudad, og da jeg nåede hen til den her store grøft, så stirrede de jo. Men hestene var som et par dådyr, og så sprang de jo over grøften og langt ind på marken på den anden side. Jeg kom godt indover, og så lettede det jo noget, for jeg var jo bange for, at hestene skulle falde ned i grøften, for så havde de jo knækket stangen, og der var blevet en farlig bataille; men hvad Søren skulle jeg gøre ved det? – Jeg kørte et stykke derned og kom ud på vejen, hvor der var fri bane igen, og så kravlede damerne op i vognen, og de grinede a'et.«

I en situation som den her skildrede får kusk en lejlighed til at vise, hvad han kan. Kristian har også oplevet, da han engang kørte



alene i ponyvognen, at hovedbolten knækkede, og vognen skiltes ad. Hesten løb løbsk med fortøjet, Kristian blev trukket ud af den søndrede vogn, men klamrede sig til linerne og slæbte henad vejen, indtil hesten blev træt og standsede.

Men til afrunding af billedet tjener alligevel en bemærkning, der ikke hørtes af Kristians mund, men af fru de Neergaards. Når en herskabsekvipage kørte med sorte oldenborgere, forstod Kristian det så bogstaveligt, at et tilfældigt hvidt hår blev trukket ud!

#### SUMMARY

### The Coachman of Gunderslevholm

Kristian Hansen was coachman to the de Neergaard family at their manor Gunderslevholm in South Zealand from 1906 until the coaching stable was discontinued in recent years. Mrs Marie de Neergaard presented a number of coaches and other effects to the Third Department of the National Museum in 1960. At the same time a tape recording was made of Kristian Hansen's reminiscences for the archives on folk culture at the museum. The article gives excerpts of his account, describing the daily tasks of the coachman in looking after the horses and equipment; his various minor duties and customs observed in connection with driving the gentry. In anecdotal form, it gives typical situations and small incidents characterizing colleagues and companions.