

## **På Sporet af livet langs banen Ringe – Korinth.**



**En personlig oplevelsesbeskrivelse og vurdering af fremtiden for ”livet langs banen”**

## **På sporet af banen Ringe – Faaborg.**

En oplevelse man ikke burde være foruden hvis man er naturelsker eller særligt interesseret i industrialisering og jernbanedrift i Danmark.

### **Forord:**

Dette personlige notat er skrevet efter en tur langs banen med besøg i de tilstødende industribygninger i løbet af året 2007 og 2008, herunder en visit i det unikke industrianlæg ”Viking” i Højrup. Ture med veteranbanen Faaborg – Korinth og endeligt læsning af skrevet materiale omkring området. Endeligt overvejelser gjort i dagene op til indmeldelse i klubben ”Midtfynsbanen” herunder eventuel deltagelse i den planlagte vandring ”på sporet” fra Ringe til Korinth.

### **Resume:**

Turens formål var ved selvsyn, at skaffe et indblik i strækningens kulturværdi, vurderer de oplevelser der kunne være i at befærde strækningen under en eller anden form. Samtidigt ville jeg inden påvirkninger fra andre farver mine tanke registrerer den faktuelle stand på skinner og terræn. Dette er lykkedes til fulde og det vil være et historisk stykke Danmark man bevarer eller slår ihjel afhængig af den løsning der vælges.

Det man skal huske er, at den mulighed der ligger her ikke kan genskabes, ikke findes andre steder i Danmark og derfor bør man nøje overveje hvilke skridt der tages for, at bevarer dette unika.

Lad os se muligheder og ikke begrænsninger i denne strækningens bevarelse og fremtid.

## Ophavsretslige forhold:

Dette dokument i sin helhed er udarbejdet af undertegnede og kan alene benyttes af mig selv & Midtjyskebanen uden tilladelse i fotokopieret stand, anden anvendelse mangfoldiggørelse kræver forfatterens tilladelse.

Vælger rettighedshaverne at udsende nærværende rapport i pressesammenhæng må modtagerne anvende materialet med kildeangivelse.

Anden kopiering helt eller delvist herunder benyttelse af billedmateriale er omfattet af de normale copyright regler og kræver forfatterens skriftlige tilladelse.

Enhver anvendelse på Internettet kræver skriftlig tilladelse fra forfatteren, denne vil alene blive givet såfremt billedmateriale sikres imod ”grabbing”. Samtlige foto er taget af forfatteren.

Forside foto: Strækingsstemning

Bagsidefoto: Interiør fra Vikingbygningen

## Indholdsfortegnelse

På Sporet af livet langs banen Ringe – Korinth.....	1
På sporet af banen Ringe – Faaborg.....	2
Forord:.....	2
Resume:.....	2
Ophavsretslige forhold:.....	3
Indholdsfortegnelse.....	3
Viden om strækningen.....	4
Turen på sporet d. 28. december 2008.....	5
Deltagerne samles.....	5
Turen mellem Ringe og Sallinge å.....	6
Boltinggaard ”trinbræt”.....	7
Turen forsættes imod Espe station.....	8
Espe stations areal.....	9
Mellem Espe & Højrup.....	11
Højrup station dukker op i det fjerne.....	12
Strækningen Højrup - Korinth.....	14
Korinth ligger forude 17 kilometer gået.....	17
Min personlige vurdering af mulighederne.....	18
Strækningen helbredstilstand:.....	18
Jernbanen som alene stående element:.....	18
Industrialæggene som alene stående elementer.....	18
Andre mulige benyttelse af traceen.....	18
Et samlet projekt er eneste mulighed.....	18
Hvem kan og vil så kunne løfte dette?.....	19
Det økonomiske element -.....	19
Vurdering af en tidsplan for bevaringen.....	19

## Viden om strækningen.

Strækningen er åbnet i 1882 og persontrafikken er nedlagt i 1962, stækningen står frem til 1999 som godsbane med veteranbane drift mellem Korinth – Faaborg. I bogserien ” På sporet af 1994 – årbog om Danske jernbaner” fremgår det at veteranbanedriften at man i 1994 for første gang kunne køre med veterantog fra Ringe til Korinth i plandrift. På strækningen er der intakte traceer med stationsanlæg, krydsningsspor, industrispor overkørsler og omfattende industribygninger med tidligere tilknytning og afhængighed af banen. I skrivende stund er det således at strækningen Faaborg – Korinth regelmæssigt befærdes af Sydfynske Veteran jernbane (SFvJ). Den resterende strækning Ringe – Korinth ligger ubenyttet hen.

Foto og tekst fra ”På sporet af 1994 – årbog om danske jernbane.”<sup>1</sup>

**Syd Fyenske Veteran Jernbane (SFvJ)** nåede ikke at få VLTJ M 6 køreklar, men sidst på sæsonen fik man HTJ C 35 ud at rulle i næsten færdigrestaureret stand. Det er tanken at føre miljøet langs banelinien - signaler, overkørsler m.m. - tilbage til anno 1949, i første omgang mellem Faaborg og Korinth, men også gerne på sigt helt til Ringe. For første gang kørte man planmæssigt veterantog mellem Ringe og Korinth, således at publikum med togskifte i Korinth kunne rejse mellem Ringe og Faaborg. Trafikken varetages fortsat med »Marcipanbrødene« OHJ 39 og VLTJ ML 12, som til højre ses undervejs nord for Korinth den 3. juli. (Foto: Mogens Duus)



<sup>1</sup> Bemærk togsættet og hvor på strækningen man kører

## Turen på sporet d. 28. december 2008.

Efter indmeldelse i klubben "Midtfynsbane" (MfB) vedtog jeg at selvom det ikke var sket i dette årtusinde, at jeg havde vandret 16 km. Så skulle dette første møde med Klubben ikke forpasses.

MfB havde indhentet tilladelse til at færdes på sporet, dog måtte man ikke starte på Ringe station med ude på strækningen.

### Deltagerne samles.

Vi var vel en 55 - 60 personer i alt der mødte frem, nogle fra klubben, nogle fra foreningen Langs banen og endeligt andre interesserede, der samledes ved overkørslen for enden af Vesterparken i Ringe.



**Figur 1 - vi mødtes klokken 10.00.<sup>2</sup>**

MfJ's formand bød velkommen og fortalte kort om banens historie, om den betydning for byerne mellem Ringe og Faaborg samt de planer der er om banen's fremtid. Dette omhandlede ikke kun MfB's egne ideer og tanker, men også de andre oplæg der har været fra andre omkring den fremtidige anvendelse af arealerne.

Også økonomien i de forskellige oplæg blev berørt, den turistmæssige værdi og endeligt den kulturelle værdi i et samlet bevaret miljø af denne unikke karakter.

De fremmødte havde mange spørgsmål til Bjarne der velvilligt besvarede disse upartisk og sagligt.



**Figur 2 – Bjarne Jørgensen fortæller om banen.**

---

<sup>2</sup> Dette sted at start turen er valgt til dagen.

## Turen mellem Ringe og Sallinge å

Derefter begav vi os ud af sporet i gåsegang – imod første stop



**Figur 3 - På sporet i gåsegang.**

Det første stop er ved banens passage over Sallinge å, hvor der er ”skredet” noget ballast ned således at svellerne er frilagte på den del der ligger udenfor sporet – her berettede Bjarne om de forventede omkostninger ved en opretning af passagen.



**Figur 4 – Bjarne Jørgensen beretter.**



**Figur 5 - Den skadede banedæmning.<sup>3</sup>**

---

<sup>3</sup> Bemærk at der ikke er sket sætninger eller skader på selve sporet.

Vi fortsatte ud af sporet imod Boltinggaard ”trinbræt”  
Turen her går gennem mindre skovstykker og det åbne land – her beretter billeder mere end ord !



**Figur 6 - videre i gåsegang.**



**Figur 7 - et kig tilbage imod Salling Å.**



**Figur 8 - sporet imod ”Boltinggaard”.**



**Figur 9 - To generationer drøfter mulighederne.**

Turen mellem ringe og Boltinggaard giver en varieret og intens oplevelse af dette midtfynske landskab, sporet løber gennem mindre lunde og gennem det åbne land.

### **Boltinggaard ”trinbræt”**

Vi kommer ud gennem skoven og til højre ser man det interessante samlede bygningskompleks Boltinggaard.  
Bjarne beretter om de visioner MfB har på stedet og om samarbejdet med gårdens ejer. Derudover var der her tidligere et læssespor.



**Figur 10 - Boltinggaard ”trinbræt”.<sup>4</sup>**



**Figur 11 - Boltinggaard set fra sporet.**

<sup>4</sup> Placeringen af trinbrættet er drøftet med lodsejeren, Boltinggaard, og accepteret af denne.

## Turen forsættes imod Espe station.

Vi fortsætter over det åbne land, gennem mindre skove og undervejs passeres sporet af overgange af forskellige typer, nogle af disse er selvklaart nødvendige, men nogle benyttes ikke længere og derfor ikke nødvendige.



**Figur 12 - Videre i gåsegang.**



**Figur 13 - videre gennem skoven.**



**Figur 14 - en af de mange markveje.**



**Figur 15 - en krydsning fra mark til skov.**

Billedmaterialet viser tydeligt de forskellige typer af krydsninger, alle ubevogtede og for langt de flestes vedkommende sikret med led, disse trænger dog til en kærlig hånd, enkelte steder er krydsningerne sikret dog uden bomme.



**Figur 16 - en sikret overskæring.**



**Figur 17 - en markkrydsning med led.**



## Espe stations areal.

Vi ankommer efter en times gang til Espe, en station med stor historisk værdi idet her er krydsningsspor, lagerbygning med godsspor og tidligere var der her sidespor ud til Espeåsen, hvorfra grus hentedes til banens vedligeholdelse.



**Figur 18 - indkørsel til Espe.**



**Figur 19 - Sporskifte og Espe stationsområde.**

Vi samlede på Espe hvor Bjarne præsenterede ideen med skinncykler og de muligheder dette indebærer.



**Figur 20 - hen imod lagerbygningen.**



**Figur 21 - Skinne cykel fremvises.**

Efter præsentationen besvarede Bjarne spørgsmål fra turens deltagere



**Figur 22 - Spørgsmål besvares**



**Figur 23 - sporskifterne er intakte.**

Den eksisterende lagerbygning er tidligere blevet betjent af jernbanen, i dag er den så vidt vides lagerbygning for privat virksomhed.

Stationsbygningen er i dag beboelse og som billedet viser, er der heget og perronkanter er delvist fjernet.



**Figur 24 - lagerbygningen i Espe.**



**Figur 25 - Espe stationsbygning.**

Udkørslen er sikret som ubevogtet jernbaneoverskæring og intakt, vi fortsætter videre imod Højrup station gennem det åbne land.



**Figur 26 - Espe udkørsel imod Korinth.**



**Figur 27 - På sporet kort efter Espe.**

## Mellem Espe & Højrup

Nu fortsættes der ud på det næste stykke, her ændrer oplevelserne sig. Landskabet skifter karakter idet der nu er gennemskæring af landskabet og lange dæmninger der er typiske for jernbaner. På denne strækning er der langt færre krydsninger af veje og andre overkørsler, der ligger flere større gårde tæt på banen



**Figur 28 - mindre krydsning syd for Espe.**



**Figur 29 - Banedæmning i det åbne land.**

Gårde tæt på banen med græsninger til kvæget, rideskole med dertilhørende faciliteter er noget af det der møder en på denne strækning.



**Figur 30 - større gård passerer.**



**Figur 31 - Rideskole helt ud til sporet.**

Der passerer åer og terrænet gennemskæres i lange smukke kurver.



**Figur 32 - mindre å passerer.**



**Figur 33 - landskabet gennemskæres.**

### Højrup station dukker op i det fjerne.

Højrup station dukker op i det fjerne, inden man når ind på stationen møder man en særpræget markvejskrydsning, med sikring på niveau med en landevejskrydsning.

Særligt tydeligt er på denne station er der stadig tegn på samspillet mellem jernbane og industrielle anlæg. Viking – en endog meget stærk økonomisk virksomhed med et betydeligt kapitalgrundlag. Dette stoppede med faldet af sojafrøets faldende betydning og i dag ligger bygningerne tomme hen.



**Figur 34 - indkørslen imod Højrup.**



**Figur 35 - sikret markvej passerer.**



**Figur 36 - indkørslen til Højrup.**



**Figur 37 - Intakt aflåst sporskifte nord for Højrup.**



**Figur 38 - Viking og Højrup set imod syd.**



**Figur 39 - Højrup station set imod nord.**

På Højrup er sporerne intakte dog har man optaget læssespor til Viking i overkørslen og asfalteret hovedsporet over da man senest lagde slidlag på landevejen.

Det er specielt bevaringsværdigt at sidesporet til Viking er blandt noget af det ældste spor vi kunne se på strækningen. Her mødte jeg en beboer der har boet i Højrup siden 1949 og som kunne fortælle at sveller og spor var skiftet i 1950'erne og at arealerne langs banen på modsatte side gik arealerne under navnet det vilde vesten – her havde banens folk og enkelte beboere kolonihaver, han er den eneste tilbageværende havedyrker på stedet.

Inden afgang ud på den sidste strækning fortalte Bjarne om industrien og banens afhængighed netop i Højrup.



**Figur 40 - Sidesporet til Viking.<sup>5</sup>**



**Figur 41 - Bjarne beretter om Viking.**

Stationen er i dag privat beboelse med hegning imod sporet



**Figur 42 - Højrup station set fra sporet.**



**Figur 43 - Et blik imod nord, det vilde vesten ligger på højre side af sporet.**

---

<sup>5</sup> Det ældste spor på Højrup station bemærk fastgørelsen af skinnen.

## Strækningen Højrup - Korinth

Denne strækning er den sidste på dagen tur på sporet, strækningen byder på det mest varierede terræn, med vejkrydsninger, vejunderførelse åer og om muligt de største oplevelser omkring den landskabelige oplevelse.

På denne strækning passeres selvsagt gårde, allerede kort efter Højrup mødes vi af beboerne på gården, Højrupgård. De uddeler foldere om gårdens turist aktiviteter – 2 store put & take søer og islænder turrkning herunder ridelejligheder om sommeren.

Derefter mødes ledvogterhuse, men den mest markante oplevelse er der hvor man kommer ud i det åbne land og herregården Brahetrolleborg står tydeligt med den markante kirke. Her ser man tydeligt det danske herregårdslandskab og den produktion som netop kendetegner Brahetrolleborg. På denne strækning er der flere velegnede steder til "foto" stop med veteraner sådan som det er kendt fra de fleste veteranbaner ude i Europa.



Figur 44 - Beboerne på Højrupgård ved sporet.



Figur 45 - på dæmningen gennem store marker.



Figur 46 - strækning billede i det åbne land.



Figur 47 - større gård med ledsikret overkørsel.



Figur 48 - Brahetrolleborg dukker op.



Figur 49 - Nyere bro over å passeres.

<sup>6</sup> Brahetrolleborg kirke dukker op i landskabet



**Figur 50 - åen set fra sporet.**



**Figur 51 - ledvogter hus midtvejs.**



**Figur 52 - Brahetrolleborg kommer nærmere.**



**Figur 53 - det kuperede terræn lige før Korinth.**



**Figur 54 - Landskabet gennemskæres af sporet.**



**Figur 55 - lige strækning før Brahetrolleborg.**



**Figur 56 - overkørsel ved rensningsanlægget.**



**Figur 57 - banedæmning over "mosen".**



**Figur 58 - Langs græsningsarealer.**



**Figur 59 - Krydsning med sikring langs sporet.<sup>7</sup>**



**Figur 60 - Brahetrolleborg set fra syd.**



**Figur 61 - det kuperede terræn før Korinth.**

---

<sup>7</sup> Bemærk den særprægede hegning på begge sider af overkørslen – anvendelse ukendt.



## Korinth ligger forude 17 kilometer gået.

Endeligt ved vejs ende De første huse i Korinth dukker op, stækningens eneste vejunderførelse passeres og for enden af den sidste kurve ligger Korinth station.



Figur 62 – de første huse i korinth.



Figur 63 – broen over ”Viadukten”.

På Korinth station er det omløbsmulighed for veteranbanen der befarer strækningen Korinth - Faaborg og turen ender her.



Figur 64 - Sidste kurve inden Korinth.



Figur 65 - Korinth omløbsspor.



Figur 66 - Perron i Korinth, de sidste kommer hjem.



Figur 67 - Stationspladsen for veteranbanens passagerer.



Figur 68 - Veteranbanens trækraft i Korinth.

## Min personlige vurdering af mulighederne.

På turen får man en god fornemmelse af hvilke aktiviteter der har været langs banen. Det er tydeligt for mig efter turen, at der ikke findes andre steder i Danmark hvor jernbanestrækningen byder på så mangfoldige bevarende arealer og bygninger. Følger man hele strækningen møder man de industrielle elementer, den landskabelige mangfoldighed, korte strækninger imellem stationer, en banestrækning med et uholdt kultur-, bevarings-, historisk- og turistmæssigt potentiale.

### Strækningen helbredstilstand:

Inden turen forventede jeg efter de beretninger jeg læst i pressen, og selvsyn på enkelte steder på strækningen, at omfattende omkostningstunge anlægsarbejder lå først for, inden man kan benytte strækningen.

Jeg blev positivt overrasket, på strækningen er der mindre anlægsarbejder ved broen over Sallinge å, udskiftning af sveller på strækningen, udskiftning af sveller i sporskifter, ukrudts rydning langs og i sporet, fjernelse af mindre træer i og langs sporet samt opretning af overkørsler der bruges, fjernelse eller nedlæggelse af ikke benyttede overgange.

Alle disse arbejder skal prioriteres i forhold til de driftfaser der endeligt aftales. Men jeg vurderer at opretning af strækningen helt eller delvist til kørsel med skinnecykler & eller dræsiner vil være særdeles overskuelige. Senere i forløbet skal der udføres mere drastiske tiltag hvis hele strækningen eksempelvis skal kunne befordres med veterantog.

### Jernbanen som alene stående element:

Strækningen byder på alle tænkelige udformninger af jernbane traceer, såsom broer, dæmninger og gennemskæring af landskabet. Traceen føres gennem skov ud i det åbne land. Dette er en uvurderlig kulturskat ikke kun for jernbaneentusiaster men for alle der ønsker et indblik i naturen, industriens betydning for landsbyerne og endeligt en mulighed for at give en funktionstømt kulturskat videre til vore børn og børnebørn. Man kan forestille sig mange jernbanerelaterede "trafikformer" herunder, egentligt veterantogskørsel, kørsel med dræsiner eller skinnecykler, eller en kombination af disse elementer. Men disse vil ikke hverken på kort eller længere sigt kunne "bære" sig selv uden andre elementer langs banen bevares, udbygges eller på anden måde tilføres attraktioner som turistmagneter.

### Industri anlæggene som alene stående elementer.

Dette er en mulighed men de industrielle bygninger er alle i privateje og kan ikke forventes indrettet eller bevaret uden et sammenhængende projekt. Man har erfaringer fra andre steder hvor dette er forsøgt og mislykkedes. Derfor skal man som udgangspunkt forsøge at finde muligheder for at "fylde" bygningerne igen.

### Andre mulige benyttelse af traceen.

Der er mange gode forslag såsom fjernelse af sporet og benyttelse som sti, anvendelse som ridesti og andre benyttelsesmuligheder i dette regi. Alle disse fokuserer desværre på optagning af sporet, etablering af sti med belægning og sågar belysning. Disse muligheder er egentligt ikke ubrugelige, men omkostningerne til etablering og årlig drift vil alene skulle ske i kommunalt regi idet der endnu ikke mig bekendt findes brugerbetaling på stisystemer. Brugere såsom rideskoler, og andre tur arrangører vil alene have indtægterne og ikke tilfører andre elementer. Altså er dette alene en anlægs og driftomkostning for kommunen.

### Et samlet projekt er eneste mulighed.

Dette er den eneste mulighed der findes på Fyn og måske i hele Danmark for at sikre en unik kulturskat. Der skal selvklart planlægges ikke ensidigt men med samtlige incitament i spil. Der kan etape- & eller trinvis etableres kørsel med banecykler, dræsiner og veterantog, udlægges stier på begge sider af sporet og såfremt man sikrede svellerne på oversiden og kun anvender grus som ballast rides i sporet uden de store risici. Alle disse muligheder kræver alene planlægning og koordinering af de enkelte aktiviteter og en vis fleksibilitet fra alles side.

Derudover skal der skabes anvendelse af de arealer som hører under banen og bedst af alt etablerer en turist attraktiv benyttelse af bygningerne langs banen. Dette kunne være et historisk arkiv, et modelbane anlæg, udstillinger om industrialiseringen på Sydfyn og meget mere.

Lodsejerne langs banen, såsom rideskolen, fiskesøerne, gårdene, kroer m.v skal selvklart inddrages i samarbejdet idet formålet ikke skal være en enkeltstående aktivitet, men et stykke bevaret kultur- og industrimiljø med mange oplevelser og aktiviteter.

### Hvem kan og vil så kunne løfte dette?

Dette skal ske i samarbejde mellem de interessegrupper der allerede er for banetraceen, myndighederne, den eksisterende veteranbane og endeligt turistvirksomhederne i området.

Koordineringen, planlægnings- & registreringsfasen kunne godt blive udført af eksempelvis MfB med nedsættelse af en styregruppe bestående af de interessenter der i øvrigt findes omkring projektet når iværksættelse og driftfasen starter.

### Det økonomiske element -

Økonomien i dette er selvklart et omtåleligt område idet der vil være modsat rettede ønsker der skal "bøjes" og tilpasses. Men ved en ophøjning af hele strækningen til kulturarv vil det være muligt for MfB, at skaffe midler fra fonde, private investorer og selvfølgelig vil et offentligt tilskud være nødvendigt. Indtægterne fra brugerne, herunder alle der benytter arealet i kommercielt øjemed skal ligeledes indgå i overvejelserne.

### Vurdering af en tidsplan for bevaringen.

En søsætning af projektet bør ske allerede i 2009 med en etapevis idriftsætning fra eksempelvis påsken 2010. Et så visionært projekt vil samlet strække sig over 5 til 10 år med mange delterminer. Hvorfor MfB's vision 2020 må anses for at være endog særdeles velfunderet.

Henrik J. Eriksen  
Jægerhuset, Arreskov d. 29. december 2008.

### Efterskrift baseret på en modtaget rapport om strækningen.

Der er i maj 2006 lavet en rapport "Rapport for istandsættelse af jernbanestrækningen Ringe – Korinth, af tilsynsførende for trafikstyrelsen, Finn Dunkan Hansen, denne rapport er baseret på en strækningsvandring egentligt på samme måde som jeg vandrede strækningen. Jeg har efter egen vandring læst rapporten.

Der er selvklart indlysende at helbredstilstanden ikke er blevet bedre men min vurdering er, at der er meget vægtige argumenter der taler for en bevaring.

Af rapporten fremgår følgende;

1. At der efter ganske få tiltag vil kunne køres med arbejdstog, omkostningerne til dette er opgjort til 20.000,00 kr.
2. At der ved overkørsler "flages" i overkørsler.
3. At omkostningerne til istandsættelse af stækningen hvis der skal kunne køre tog med passagerer vil andrage 2,1 mill. Kr.
4. At strækningen før kørsel med passagerer skal denne synes og godkendes.
5. At det er vigtigt at bevare tilslutningen til Svendborgbanen af hensyn til arbejdskørsel.
6. At der skal forventes en årlig driftsomkostning på 110.000,00 kr.

Man skal erindre, at de beløb skal tillægges en sum idet prisudviklingen og tidens tand, 3 år, selvklart medfører en udvikling i omkostningerne. Det vil efter min vandring, faglige baggrund og faktuelle forhold en udvikling der fordeler sig således;

- Punktet 1, - her må forventes et beløb på 35.000,00 kr., dog opdelt i strækningen Ringe – Højrup 20.000,00, resten andrager den resterende strækning.
- Punktet 3, - her skønnes udviklingen højst at være 20 % altså en samlet sum på 2,6 mill.
- Punktet 6, - her må forventes en maksimal sum på 130.000,00 kr. årligt.

Disse tal skal sammenholdes med de endog meget store tal der er fremme i pressen og sidst i Faaborg-Midtfyns økonomiudvalgsindstilling.

Derfor vil jeg anbefale at man inden en beslutning om anlæggelse af en sti med fjernelse af sporet på strækningen lader udarbejde en grundig og at man ikke efterrationaliserer som oplægsteksten fra økonomiudvalgets indstilling,

" Kommunen indleder et samarbejde med Faaborg Kulturhistoriske Museum og andre relevante interessenter med henblik på at skaffe det faglige grundlag for en udpegning af strækningen til særligt bevaringsværdigt kulturmiljø. "

Og lader undersøgelsen af den samlede strækning udfører før man tager stilling til sagen.

Henrik J. Eriksen  
Jægerhuset, Arreskov d. 29. december 2008.



**Figur 69** Interiør fra Viking bygningen taget under rundgang med den nuværende ejer.