



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

nøglehullet

23. ÅRGANG
NR. 2 · 2006

TIL LOKAL-
HISTORIEN



NYT FRA LOKALHISTORISK ARKIV & FORENING I ALLERØD KOMMUNE

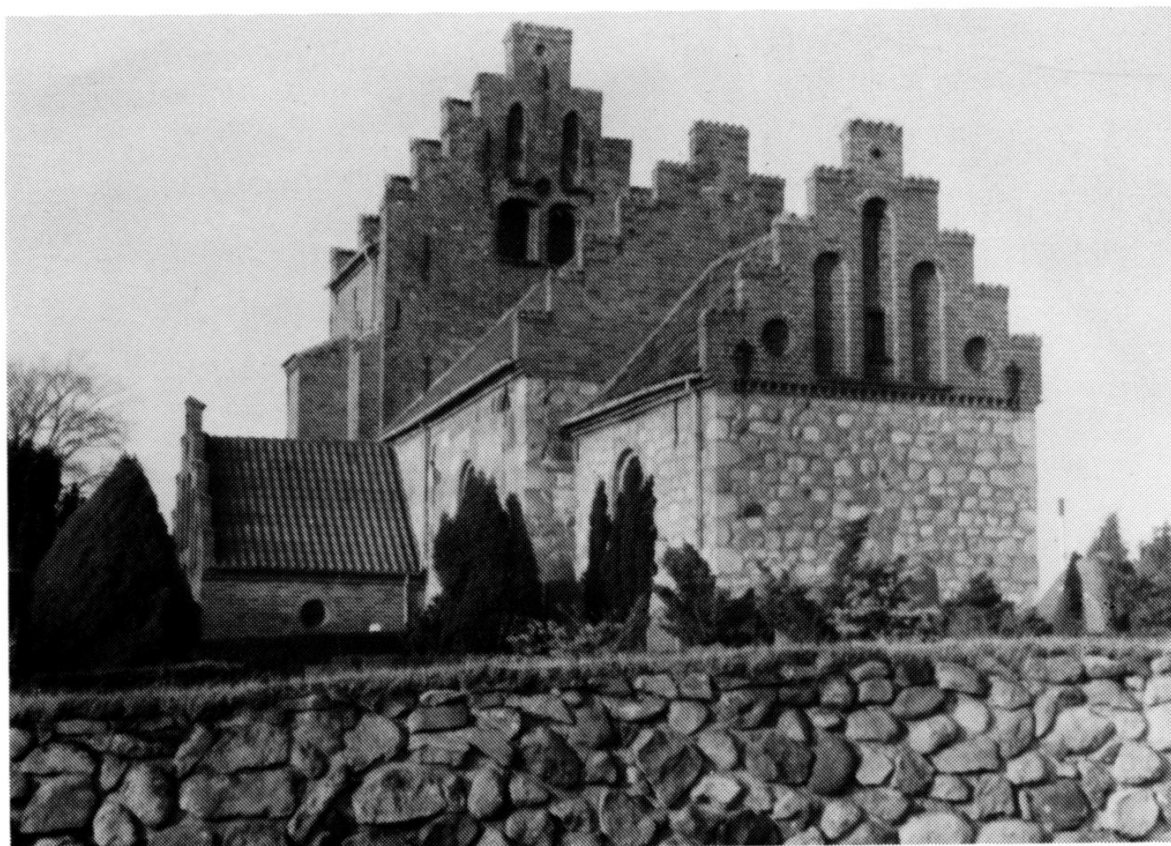
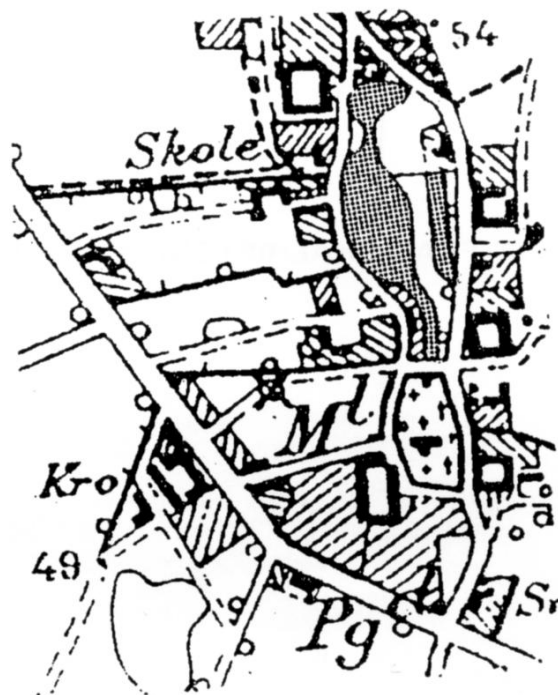


I Blavstrød var den gamle landsbystruktur bevaret langt op i 1960'erne, ikke mindst fordi en lokal advokat på eget initiativ fik Grønholmen med gadekæret fredet inden den helt store parcelhusudstyknings satte i gang. Rundt omkring landsbyforten ('Grønholmen') lå de fleste af byens gårde og småhuse, bl.a. Vindbygård, som her får skiftet halmrygning i 1930'erne. På den anden side af gadekæret ses 'Marskandisergården' og den stråtækte skole.

PROGRAMMET

Byvandring i Blovstrød, søndag den 28. maj 2006 kl. 14-ca. 16.

Vores sommerudflugt bliver i år en byvandring i Blovstrød landsby. Sidst, vi arrangerede en byvandring i Blovstrød, var i 1991, så nu må det være på tide at gentage succesen. Vi mødes ved Blovstrød Kirke kl. 14.00, og går under ledelse af bl.a. formand Ole Høegh Post rundt i den gamle landsby. Blovstrød er oprindeligt en såkaldt forte-by med en dominerende landsby-forte i midten, og gårdene placeret udenom – et træk, der stadig er bevaret i Grønholmen midt i byen.





Udateret foto fra Grønholmen, hvor en ende af de forgrenede gadekær-vandhuller nåede helt ned omkring 'Kultrillerens Hus' tæt ved Kirkegården.



Grønholmen og gadekæret i Blovstrød har ændret sig gennem årene. Der var endnu mere vand før 1946, hvorfra dette luftfoto stammer. Vi ser Kærvej fra kirkegårdene med Møllestien og Møllergården. Til højre, hvor vejen slår en bugt ligger Sprøjtehuset og 'Kultrillerens Hus'.



Rosmosegård havde græsning på Grønholmen, ca. 1950. I baggrunden mod nord ses de to bondehuse, hvoraf det til højre nedbrændte nytårsnat 1970.



Isen på Bløvsrød Gadekær kunne bruges i 1933. Gården på Byvej er Vindbygård, hvis stuehus stadig er der.

SLANGERUPBANEN 100 ÅR

af Birthe Skovholm

I år fejrer KSB, København-Slangerupbanen 100-året for banens indvielse.

Slangerupbanen, som den blev kaldt i daglig tale, gik fra Lygten på Nørrebro over Farum til Slangerup, og der var tre stationer og et trinbræt i vores område, nemlig Vassingerød, Lyngeløse Skov (trinbræt) samt Lindholm.

Allerede fra begyndelsen af 1890'erne argumenterede konsul Johannes Stenberg for at etablere en række lokalbaner fra København mod bl.a. Amager og Værløse. Disse baner skulle bringe affald – herunder latrin – ud af byen, og returnere med kalk og grus til de store anlægsarbejder i hovedstaden.

Der blev snakket meget frem og tilbage i flere år, men endelig vedtog Rigsdagen i 1894 en lov, der gav konsul Stenberg koncession på anlæg og drift af Amagerbanen, Vallensbækbanen samt en bane fra København til Lille Værløse med mulighed for forlængelse til omkring Bastrup sø.

Selvom der blev holdt mange møder og talt frem og tilbage, kneb det gevaldigt med at finde støtte til



finansieringen af banen mod Værløse, så planerne blev mere eller mindre lagt i mølposen. Men efterhånden som udløbet af koncessionen nærmede sig, indså mange, at det var nu eller aldrig, hvis man skulle have etableret en jernbane i denne del af Nordsjælland. Derfor gik de største lodsejere langs med banen sammen, og med overretssagfører V.M. Amdrup i spidsen, forsøgte man at rejse de nødvendige midler bl.a. hos københavnske banker samt lokalt. Amdrup, der havde interesser i Farum Kalkbrud og derfor så en fordel i at banen blev en realitet, opfandt til lejligheden begrebet 'jernbaneskyld'. Han gik ud fra, at anlægget af jernbanen ville medføre en værdistigning på den omkringliggende jord, og derfor forpligtede



Slangerupbanens stationsbygninger var fra samme tegnebræt og eksisterer endnu, mere eller mindre ombygget.

Vassingerød Station ligger nu på Bøgevangen, der går på bygningens 'bagside' – modsat sporene.

lodsejerne langs banen sig til, i de næste 30 år at betale 30 % af den forventede prisstigning på deres jord, til banen, hvis de solgte.

I løbet af et halvt års tid lykkedes det at få næsten samtlige lodsejere langs hele banen til at underskrive 'jernbanedeklarationen'.

I 1903 fik selskabet koncession på anlæg og drift af en bane, og efter tre års anlægsarbejder blev banen indviet den 19. april 1906.

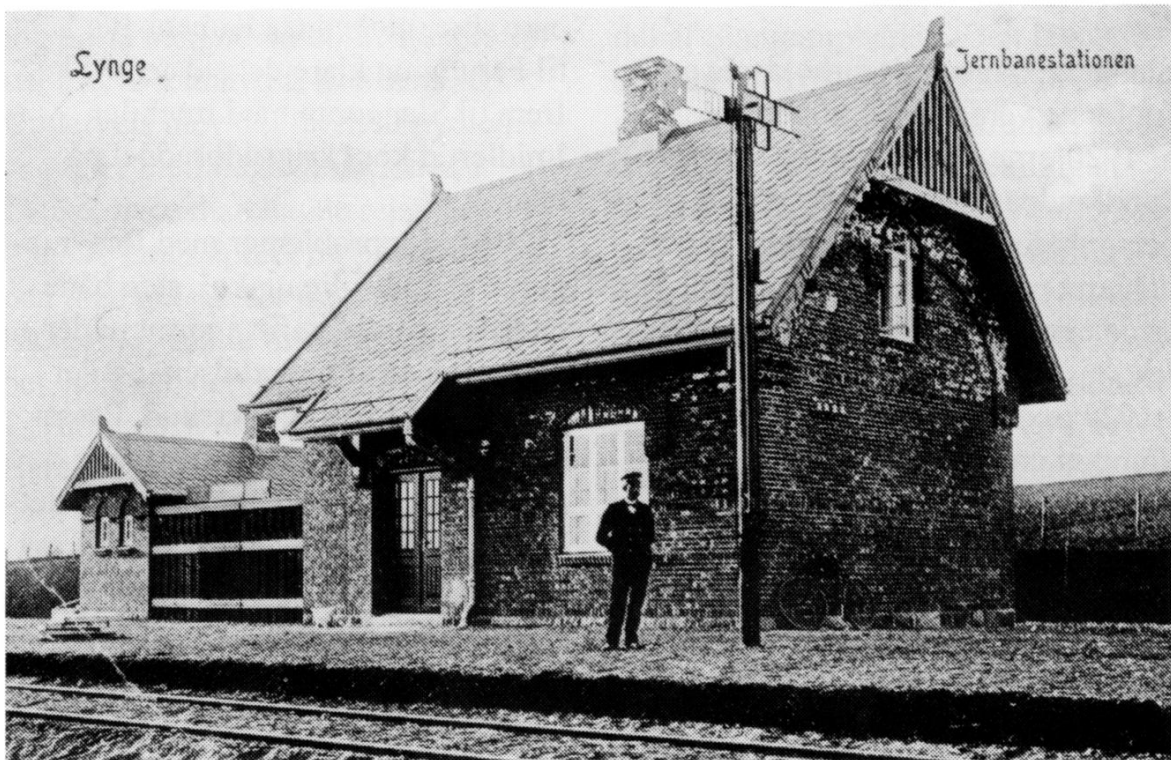
Både Landmandsbanken og Privatbanken havde skudt store summer i banen, og aktieselskabets første bestyrelse bestod da også delvis af personer udpeget af bankerne. Det var landvæsenskommissær Andersen

for Landmandsbanken, cand.jur. Munthe Brun for Privatbanken og admiral Andreas du Plessis de Richelieu for begge banker.

Selvom banen var et aktieselskab, var den reelt ejet af bestyrelsen med admiral de Richelieu i spidsen som formand. Denne havde arbejdet sig op fra dansk reserveløjtnant til både admiral og marineminister i Siam (nu Thailand) og tjent en utrolig formue.

Turister og grus

Da admiral du Richelieu vendte hjem til Danmark i 1902 indgik Slangerupbanen som første del i et større internationalt projekt, som dog af flere grunde ikke blev til noget. I



Lyngby station er blevet forlænget til det dobbelte og ligger på Lyngby Stationsvej i tæt villa-bebyggelse.

Begge fotos er fra banens start i 1906.

stedet blev banen en yndet udflugtsbane, der, som parallel til Klampenborgbanen, bragte i tusindvis af københavnere ud til skov og sø. Man satsede både på den brede arbejderbefolkning og borgerskabet. På admiralens foranledning blev der udgivet en guidebog på fire sprog, der beskrev det centrale Nordsjællands fortræffigheder med både-fart, restaurationer og landlig idyl, og som noget nyt blev banens køreplan trykt og uddelt gratis i arbejderkvarterer og på hovedstadens dyre hoteller og spisesteder. Dette var en helt ny form for markedsføring, man ikke havde set før herhjemme. Banen blev sågar markedsført som

'Københavns nye Turist- Skov- og Sports-Bane'.

På de store udflugtsdage transporterede Slangerupbanen 9.000-10.000 rejsende, og 1. Pinsedag 1912 var man oppe på 20.000 passagerer. Foruden turister blev der i de første år også transporteret store mængder af grus fra de store grusgrave i Lyngby-området til bl.a. den nye hovedbanegård og andre baneanlæg i København, ja, man kaldte ligefrem perioden 1907-1911 for 'grus-eventyret'.

Men selvom persontrafikken steg, så faldt godstransporten, og banen måtte nedsætte antallet af afgange ned til fire daglige togpar til Slangerup.

Nye ejere

Slangerupbanen gik forholdsvis godt fra første verdenskrig til begyndelsen af 1920'erne, hvor bilerne for alvor vandt indpas. Det kunne mærkes på personbefordringen, der blev næsten halveret på seks år, ligesom lastbilerne overtog meget af godstransporten.

I 1929 overtog de fem oplandskommuner Gladsaxe, Værløse, Farum, Lyng-Uggeløse og Slangerup aktiemajoriteten i banen. Københavns kommune var ikke med, da admiralen ikke ønskede den socialdemokratisk dominerede hovedstad med i ejerkredsen.

Som noget af det første indførte de nye ejere motortog som afløser for damptogene. Kun godstog og de store søndagsudflugtstog blev trukket af damplokomotiver, og publikum mærkede kun overgangen fra privat til kommunal-ejet bane på lavere billetpriser og en forbedret toggang. Dette medførte en stigning i persontrafikken til næsten det dobbelte, men banen gav stadig ikke overskud.

Tvært imod måtte man i 1936 optage et lån på kr. 900.000. Materiellet var efterhånden meget nedslidt, for ejerne turde ikke investere i nye tog, så længe man ikke vidste om banen blev elektrificeret. I folkemunde blev Slangerupbanen kaldt 'bændelormen', fordi den udsultede de omkringliggende kommuner, der til stadighed måtte betale for driftsunderskuddet.

I 1939 var man nået så vidt, at der var planer om at likvidere det gamle selskab. Man ville derefter elektrifi-

cere strækningen fra København L. til Farum, og klare det sidste stykke frem til Slangerup med rutebiler. Imidlertid kom krigsudbruddet på tværs.

Til trods for problemer med forsyningerne af både olie og kul, steg både gods- og persontrafik enormt under begyndelsen af besættelsen, og det resulterede i rekordoverskud. Passagererne måtte stuve sig sammen i de vogne, der endnu kunne køre, for det var ikke tidspunktet at investere i nyt materiel, men de fleste tog det med godt humør.

Banen blev forskånet for sabotage og andre følger af krigen, og tyskerne viste ingen interesse for 'en bane der udgik fra et ligegyldigt (!) sted i København og endte på et ligegyldigt sted ude på landet' (P. Thomassen s.106)

Lige før befrielsen var forsynings-situationen dog blevet så umulig, at man måtte skære drastisk ned på antallet af afgange. Hvis man skulle fra Slangerup eller en station i Lyng-Uggeløse kommune mod byen, var der var der toget kl. 6.47 – og kom man for sent til det, gik næste (og sidste afgang den dag) kl. 15.18. Ligeledes ankom kun to tog pr. dag. Det var dog ikke noget at pibe over, for udenfor Sjælland kørte privatbanerne kun hver anden hverdag

DSB overtager KSB

Lige efter krigen blev det besluttet, at DSB skulle overtage Slangerupbanen. Overtagelsen skete ved lov pr. 1. april 1948, hvor et festligt pyntet

tog kørte med de indbudte honoratiores fra København L til Slangerup. Undervejs blev det mødt af pyntede stationer med flagdekorationer. I Lyngbe, hvor man havde rejst en flagallé langs sporet og pyntet stationen med guirlander og korslagte iskageflag, måtte man dog tåle den bet, at toget slet ikke standsede. P. Thomassen refererer i sin bog om Hareskovbanen en kronik i Politiken, hvor Ove Brønnum skrev følgende: „Man husker i det hele taget mindst muligt fra denne mindedag, for da toget kom, og orkesteret satte i, mens deputationens formand stod parat med talen, og alle havde de blanke hatte i hånden, hændte der det beklemmende, at vort lille tog kørte forbi. De høje herrer vinkede mat fra vinduerne, bagerst stod en konduktør med ryggen til og pillede næse.“

Stadig underskud og lukning

Lige fra 1912 havde stykket Farum-Slangerup været den dårligst rentable

del af Slangerupbanen. Den tegnede sig kun for 10% af trafikken, men stod i 1952/53 for 38% af underskuddet. Hver passager på strækningen kostede staten 10 kr., så det kom ikke som nogen overraskelse, da trafikminister Carl Petersen i 1953 foreslog banestykket nedlagt. I stedet fik DSB koncession på en rutebil fra Farum til Slangerup over Allerød, og en fragtrute så også dagens lys. Det sidste tog Farum-Slangerup kørte den 22. maj 1954, mens resten af Slangerupbanen fortsatte under navnet Hareskovbanen.

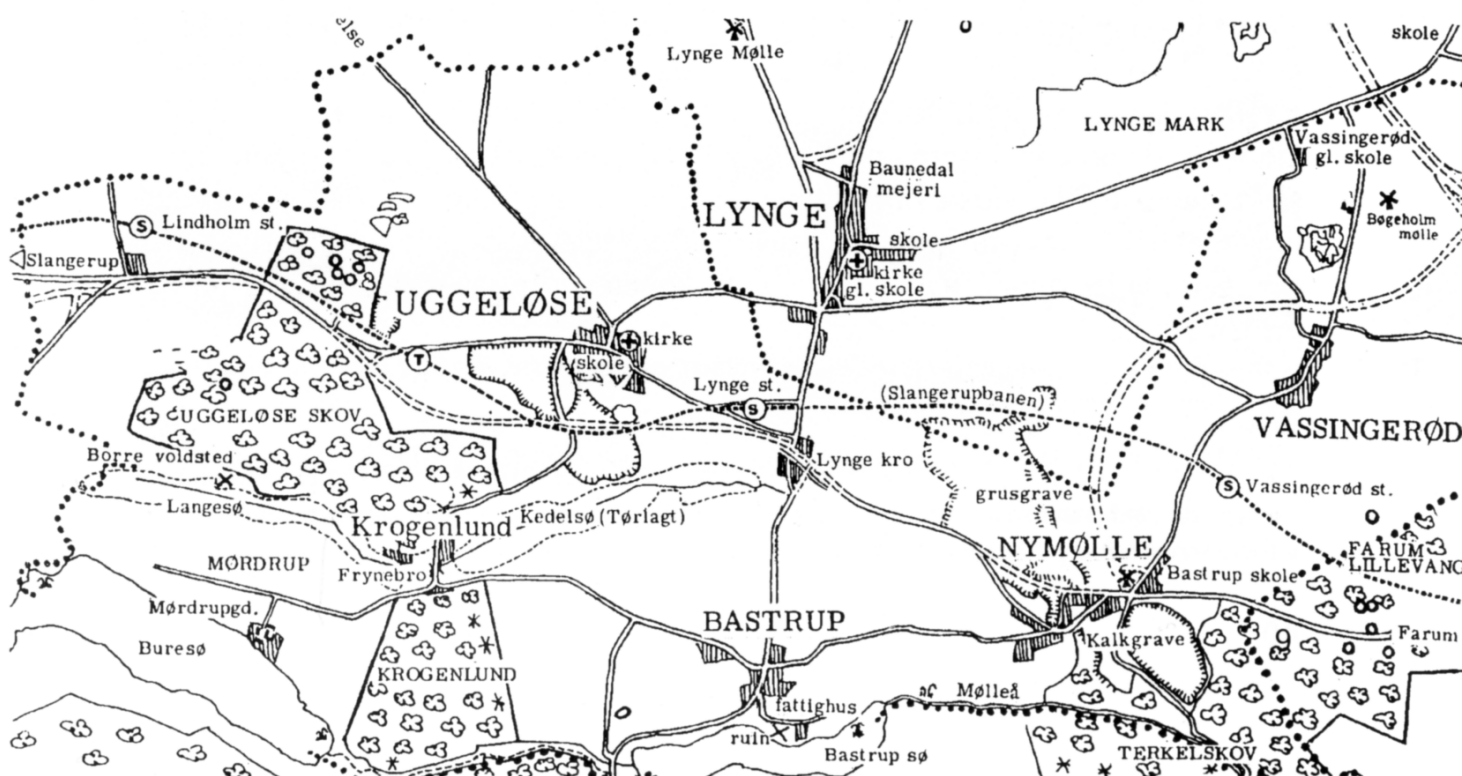
BS □

Kilder: 'Ud og se med bajer eller champagne' af Stig Colbjørn Nielsen i Nordsjællandske Sommerglæder. 2005.

P. Thomassen: KSB København-Slangerup Banen, 1980

P. Thomassen: KSB-DSB Slangerupbanen – Hareskovbanen, 1981

www. Slangerupbanen.dk

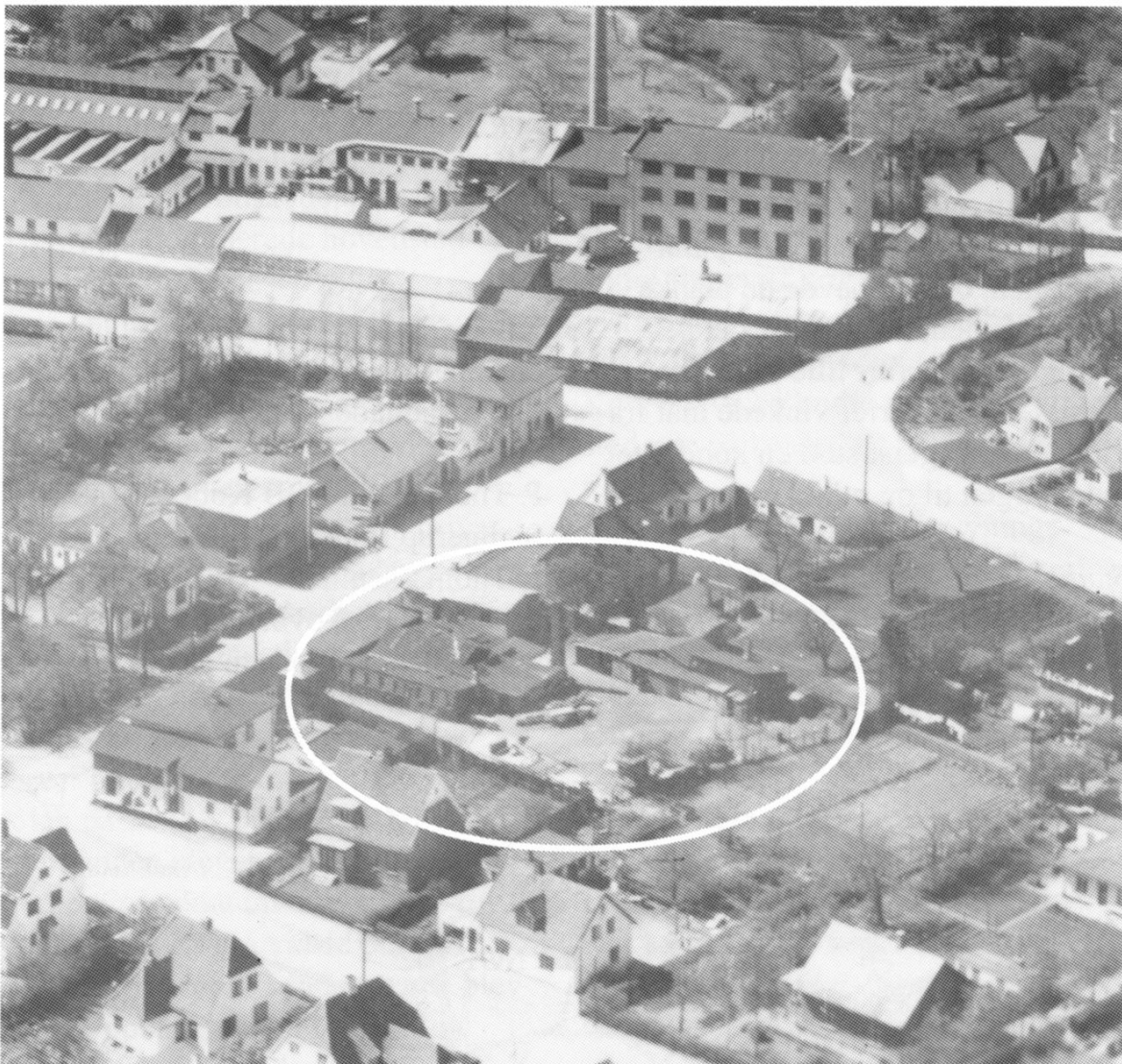


SMÅFABRIKKER

I Nøglehullet nr. 1, 2006 efterlyste vi oplysninger om lokale småfabrikker. Det har resulteret i flere henvendelser fra medlemmer, der kunne fortælle

om adresser og navne på ejere af småvirksomheder rundt om i kommunen. Disse oplysninger kan vi nu gå videre med og prøve at skaffe egentlige beretninger om arbejdet på disse fabrikker.

Fra Marianne Petersen har vi modta-



Arkivet har desværre ingen fotos af Bøjlefabrikken, og det eneste, der dog viser placeringen og størrelsen, er hentet ud af et par luftfotos:

Tæt ved Allerød Mølle på Frederiksborgvej/Prins Valdemars Allé-hjørnet ligger et sammenstrium af små værkstedsbygninger. Bøjlefabrikken forsvandt i 1970 og blev afløst af et gulstens-rækkehus på samme adresse.

get følgende beretning fra Lillerød Bøjlefabrik, hvor hun med 7. klasse på Lillerød Skole var på besøg i 1959. Bøjlefabrikken lå på Frederiksborgvej 4 som nabo til Allerød Mølle:

LILLERØD BØJLEFABRIK

I udkanten af byen ligger der en bøjlefabrik, der er bygget i 1908, og har privat ejer.

På fabrikken er der ansat een kvinde og syv mænd.

Fremstilling af bøjler

Bøjlerne bliver lavet af bøgetræ, som fås fra statsskovene. Der bruges ca.

500 rummeter træ om året. Træet kommer direkte fra skoven og til fabrikken, hvor det bliver skåret op. Fabrikken har 13 maskiner. Den første maskine træet kommer ind til, når det er afbarket er en „båndsav“, hvor det bliver kantskåret, d.v.s. i de størrelser, som træet skal have inden det går ind til en „afretter“, som skal gøre træet plant i bunden. Efter at det er afrettet, kommer det til en „båndsav“, hvor det saves i den buede facon, som en bøjle skal have. Når det er skåret i facon, bliver det på en „rundsav“ skåret ud i tykkelser, derefter skal der bores et hul til krogen. Disse kroge laves ikke på



Bøjlefabrikken ses her som nabo til Allerød Mølle og dennes ucharmerende boligbygning, ca. 1956. Man ser den kantede skorsten og et enormt lager af træ. Bøgetræ til bøjler eller brændsel.

fabrikken, de bliver sendt hertil fra Sverige. Efter hullet er lavet, skal bøjlerne fræses, d.v.s. at hjørnerne bliver afrundet og siderne bliver glatte og pæne. Når de har været igennem alt det, tørres de. Dette sker i et tørrerum, hvor de bliver krydstablet. Det kalder man på fabrikken at stable dem op i hoveder. Det sidste der sker med bøjlen, inden der sættes krog på, er, at en masse bøjler kommer ned i en tromle, hvor der ligger nogle store stykker paraffin. Når så denne tromle kører rundt, bliver bøjlerne glatte. Til sidst bliver krogene sat på og firmanavnet stemplet. Inden bøjlen er færdig, har den været i hænderne 20 gange. Der laves ca. 2.200 bøjler om dagen, og man kan lave bøjler i ca. 100 forskellige former. Hver dag bliver der sendt bøjler ud på forskellige renserier. Der arbejdes otte timer hver dag og en voksen får 275 kr. om ugen. Man skal stå 4 år i lære, hvis man vil være bøjlemager, men man kan godt

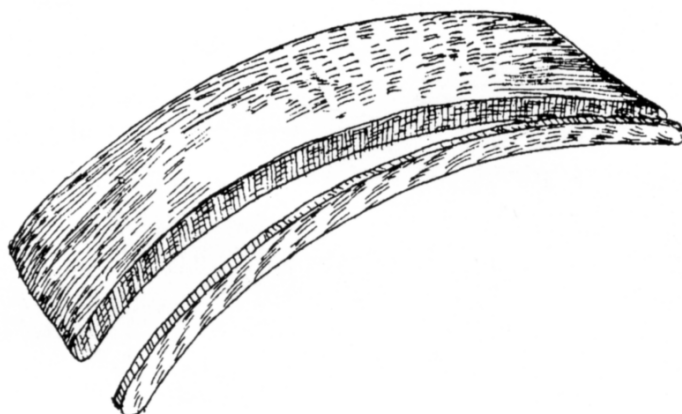


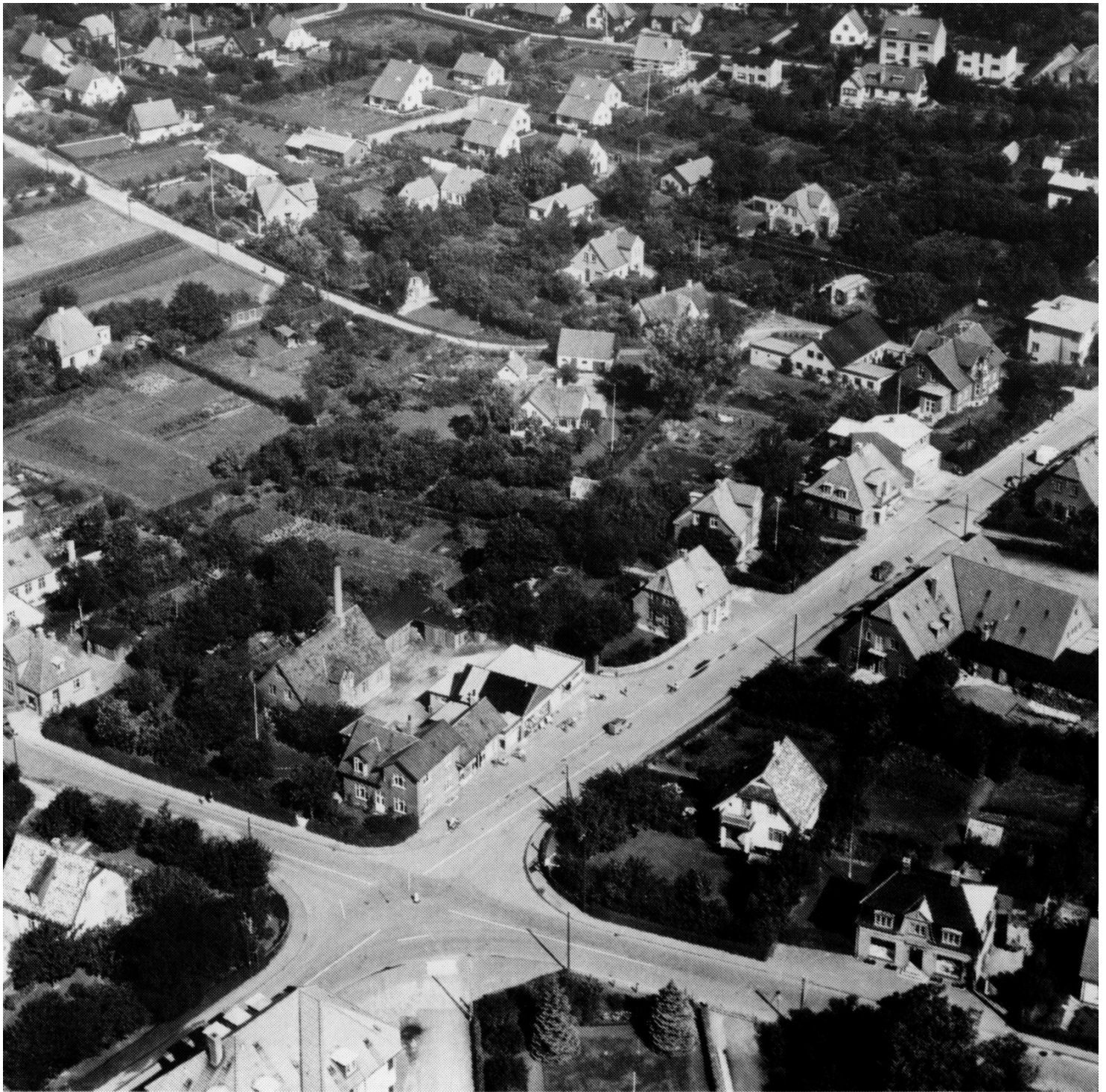
Mariannes egen tegning til opgaven.

komme på en sådan fabrik uden at stå i lære.

Af fabrikkens grund er kun 340 m² bebygget. Når man har midlerne, vil man udvide fabrikken.

Marianne Petersen, 7. klasse Lillerød Skole 1959





Der sker meget i Lillerød bymidte i denne tid, og som et aktuelt apropos vil vi gerne vise et luftfoto af 'Bagerens Hjørne' og Brugsens område i 1951.

Til venstre for Hyggehjørnet – som ligner sig selv – ses villaen, der efter en brand blev erstattet af et parcelhus med revisionsfirma – og nu Jyske Bank, der vil bygge stort og højt på hjørnet.

Brugsen er den vinkelformede bygning overfor skomager Larsens villa-butik, og på den parkeringsplads, der nu skal være parkeringshus og boliger, ligger en flot muremestervilla og forretningshuset opført som bank. Næsten alt andet er også forandret!

BORGERMØDE MED FORHINDRINGER

I Arkivets udklipssamling ligger et klip fra Frederiksborg Amts Avis den 26. maj 1976, hvor Allerød-redaktøren Karen Nordstrøm har refereret et borgermøde om kommunens strukturplan. Når man tænker på nutidens borgermøder, hvor politikere og embedsmænds udsagn understøttes af power-point-shows i farver, synes 1976 at være for 'meget længe siden'.

...“Godt tohundrede interesserede borgere overværede borgermødet på Lynge Skole, hvor kommuneplanen var til debat.

Man havde valgt at holde mødet uden brug af mikrofonanlægget, hvilket gjorde det vanskeligt nogle steder i salen at høre alt, hvad der blev sagt, især da det gjorde en vis støj, at mange kom for sent.

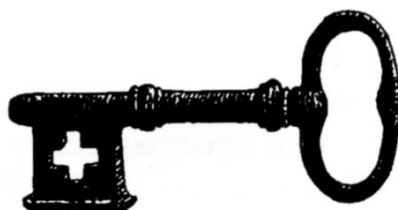
Også adskillige af byrådets medlemmer havde taget fejl af tidspunktet,



Oskar Jensen

kl. 18.30, og kom en time senere. Heldigvis var 1. viceborgmester, K. Salskov Andersen, mødt frem, da borgmesteren under klapsalver måtte forlade salen efter på talerstolen at have forkyndt, at hans hest havde fået et føl. Han måtte hjem og se til moder og barn, som befandt sig ude på marken.“...

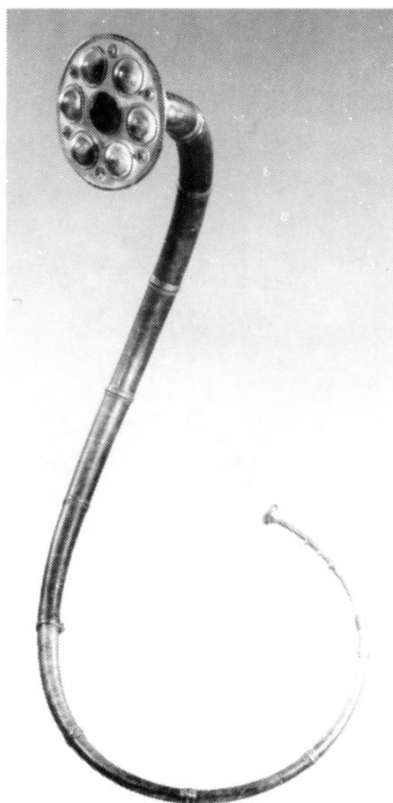
KNO □



LURBOGEN NU I OSLO

Her i foråret har vi solgt et eksemplar af bogen 'Brudevæltelurerne – verdens første og største lurfund' til Nasjonalbiblioteket i Oslo, der svarer til vores Kgl. Bibliotek.

Bogen kan stadig købes på Arkivet, i Allerød Bog og Idé, hos Høyer Olsens Boghandel i Hillerød, på Folkemuseet og Frederiksborg Museet samt Nationalmuseet. Endelig kan man også købe bogen i vores netbutik på www.lafak.dk – ved forsendelse pålægges porto og ekspedition. Prisen er kr. 235,- og på Arkivet sælges bogen for kr. 210,- til LAFAKs medlemmer (ved forsendelse pålægges porto og ekspedition).



RETTELSE

I sidste nummer af Nøglehullet 1/2006 har der indsneget sig en fejl i billedteksten på s. 7.

Et medlem har venligst gjort os opmærksom på, at Grønnegade Skole først er nedlagt pr. 1.5.1939.

LAFAKS BESTYRELSE

Efter generalforsamlingen i februar ser vores bestyrelse således ud:

Ole Høegh Post (formand)

Hans Clod Præstholm (kasserer)

Bent Nathansen (sekretær)

Rita Hansen

Per J. Jørgensen

Ole Peters

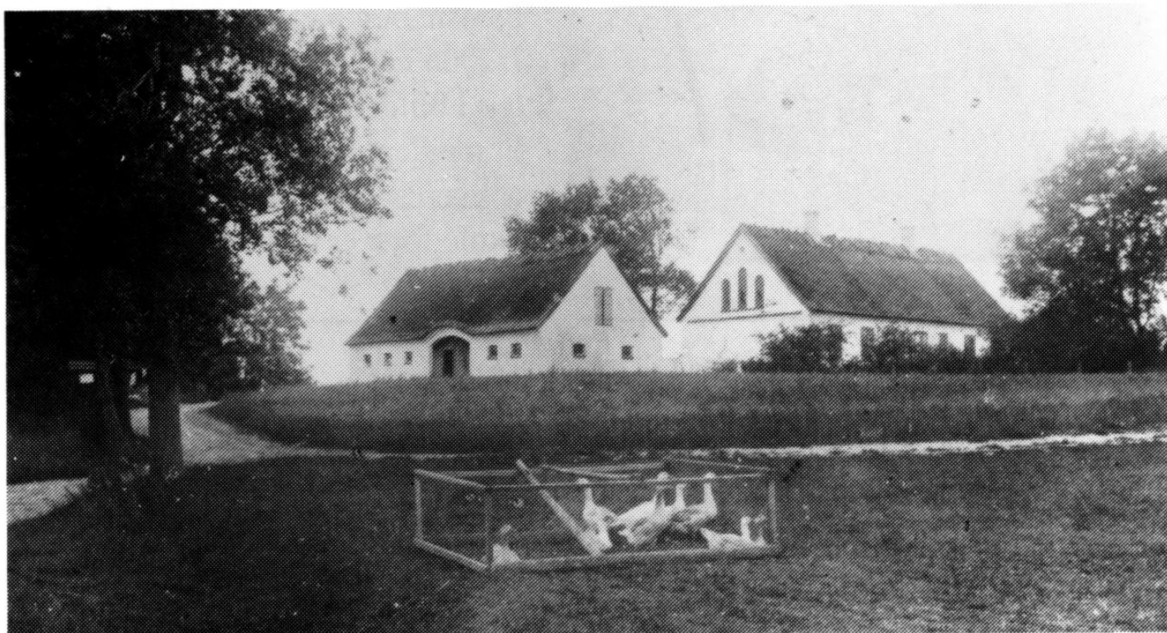
Arne Hemmje

Suppleanter: Henning Holm og Marianne Petersen (nyvalgt)

MERE INDUSTRI I VASSINGERØD



Vassingerød set mod syd i 1950'erne: I forgrunden ses Højgården, som vil forsvinde med den nye udvidelse af Vassingerød Industriområde. I forvejen er Vassingerød udlagt til – og hårdt skæmmet af – voldsomt industribyggeri.



Højgård på Gl. Vassingerødvej 14 fra engang i 1930'erne, hvor gården havde stråtag og husdyr. I mange år drev Elna og Holger Hansen gården – og den levedygtige studiekreds 'Lær din egn at kende'.

KARL SCHRØDER PÅ VEJEN KUNSTMUSEUM

Frem til søndag den 6. august i år viser Vejen Kunstmuseum en udstilling af Karl Schröder-keramik. Karl Schröder (1870-1943) boede fra 1903 til sin død på Frederiksborgvej 43 i Lillerød, hvor han havde sit værksted og frem til 1. verdenskrig lavede sin spændende keramik. Læs mere om udstillingen i Vejen på www.vejenkunstmuseum.dk



Karls Schrøders unikke keramik er oftest i Skønvirke-stil med stiliserede plantemotiver og modellerede dyrefigurer. Efter mere end 90 år er hans lervarer blevet genopdaget – af kunstmuseumsverdenen.



Kirkehavegaard 18. april kl. 8.30.

Kirkehavegaard – igen

Nøglehullet har ikke mulighed for at bringe friske nyheder – og slet ikke før dagspresse og radio. Men selvom alle ved det, skal den ulykkelige brand, der igen ødelagde Kirkehavegaard, ikke forbigås helt.

Tirsdag den 18. april blev en mærkværdig oplevelse, og uden det store dramatiske flammehav kunne man gennem mange timer følge det meste af den genskabte gårds stråtage brænde og ulme ned til murenes gesimser i et uvirkeligt helvede af røg og vandstråler. Slukningsmandskabet fra nær og fjernt gjorde sikkert deres yderste og havde allerede om natten ryddet „brandbælter“ midt gennem sidelængernes nytækkede tagflader, således at ca. halvdelen af disse kunne reddes. Det

var meget svært at se på, og det er vanskeligt at forstå brandens styrke – og at vand ikke bare slukker. Og det er helt utroligt at ikke meget mere kan reddes efter 10-12 timers indsats af en ret stor slukningsstyrke.

Hele nordlængen med den store udstillingssal og knap halvdelen af sidelængerne, dvs. også den fine mindre sal med det synlige tagværk og de helt unikke plankegulve blev ødelagt: men ingen ved endnu helt hvor meget. På intet tidspunkt var hovedbygningen – med arkivets umistelige samlinger – truet af ilden, for vinden gik den „rigtige“ retning, og tirsdagens arkivarbejde kunne udføres så normalt det nu kan ske med ødelæggelserne i første parket. Branden menes opstået om natten ved 01-tiden og kan ifølge politi og presse kun være påsat. Det er en forfærdende sag, men det havde næsten været værre, hvis den nyop-

førte og særdeles godt sikrede gård kunne antænde „af sig selv“. Det var noget andet i 1997 – og 1770 – hvor der ikke var tænkt meget i brandsikring. Desuden er det jo ikke kun bygninger med stråtag, der kan gå ild i – tænk bare på Centerhallen sidste år. Til Jer der gemmer Nøglehullet, kan vi erindre om Karen Andersens

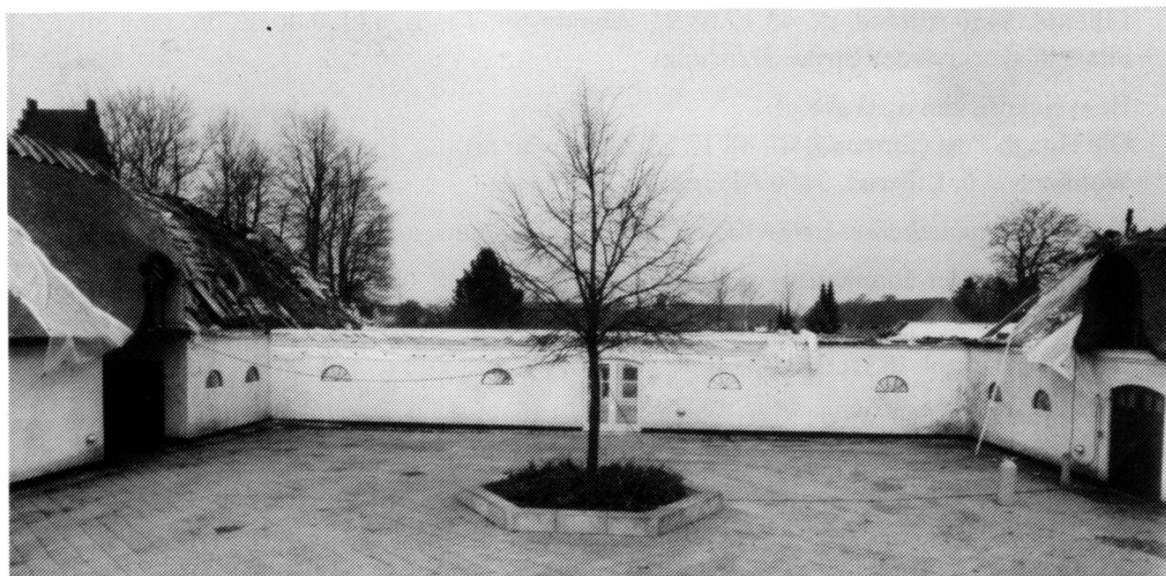
artikel om Kirkehavegaards historie, som vi bragte i januar 1998.

Vi må tro og håbe på, at gården vil genopstå i samme stil, men indtil da ser den uendelig trist ud, og det vil gå ud over mange – også vore – kulturelle arrangementer i en uoverskuelig fremtid.

Ole Høegh Post □



Kirkehavegård 18. april og ugen efter.



LFAKs firmamedlemmer: 2006

Allerød Bog & idé
Allerød Elektrikeren
Allerød Foto 2 Aps.
Allerød Fysioterapi og Træning
Allerød Handelsforening
Allerød Planteskole
Allerød Vinhandel
Bedre Bad Allerød-VVS Aps
Bilhuset Allerød ApS
BoRent Hjemmeservice Aps.
Brillehuset
danaconsult.com
DPA Microphones A/S
AOC Engholm
Estate Lars Busk
Karin Hermansen Guld – Sølv – Ure
Krukkerne Blomster og Vin
La Strada Herretøj
Laser Tech. Services A/S

Lokalbanken Lillerød
Lyngby Tømmerhandel A/S
Lyngge Handelsforening
Lyngge Overdrevs Grundejerforening
Marianne Møllebro,
Ejendomsmægler
Carl Nielsen & Søn A/S
Nejstgaard & Vetlov,
Statsaut. Revisions-A/S
Nordea Allerød
Nybolig Lillelund
PC-assistance
Axel Rasmussen & Søn A/S
Rosmosegårds Beboerforening
Rønneholtparkens Ejendomskontor
Schouboefonden
Skjoldburne
K. Thomsen El-installation A/S
Vindbygårds Grundejerforening

Lokalhistorisk Arkiv og Forening i Allerød Kommune, Kirkehavegaard, Kirkehaven 10, Lillerød, 3450 Allerød, tlf. 48 17 08 91. Åbningstid: Tirsdage kl. 9.00-13.00, samt efter aftale med arkivleder Birthe Skovholm.

Henvendelse kan også ske til:

Ole Høegh Post (formand) tlf. 48 17 53 26 (kun aften),
Wolthersvej 6, Lillerød, 3450 Allerød.

Arkivets e-mailadresse: LFAK@mail.tele.dk – Hjemmeside: www.lafak.dk.

"Nøglehullet" er foreningens og arkivets medlemsblad. Redaktion: Birthe Skovholm og Ole Høegh Post. Tryk: Preben Jensen.

Oplag: 450 eksp. ISSN 0905-4146.

Maj 2006.

Alle kortudsnit har Copyright Kort og Matrikelstyrelsen, Rentemestervej 8, 2400 København NV.

Fotos med kendt fotograf: Aero, Dansk luftfotografering s. 13 – Theodor Andersen s. 4 – Sylvest Jensen luftfoto s. 3n, 10, 11 – Johs. Jørgensen s. 1 – Axel Nielsen s. 15 – Ole Høegh Post s. 2, 18, 19 – Finn Schrøder s. 17 – Kit Weiss s. 15ø.

