Fodby station fremstår i fin stand med hvidt pakhus, signalhuset og stationsbygningen med jernbaneskiltet hængende. Stationen blev allerede nedlagt i maj 1963, 8 år før passagertrafikken ophørte helt på Slagelse-Næstved banen. Alle fotos i denne artikel er taget den 20. til 23. august 2012.

På sporet af statsbanerne Næstved - Slagelse og Dalmose - Skælskør

I efteråret 2011 åbnede cykel- og motionsstien Fodsporet, anlagt på tracéen af statsbanerne Næstved-Dalmose-Slagelse og Dalmose-Skælskør. Og hvad var mere naturligt at prøve Fodsporet af på cykel, og opleve en af de seneste tilkomne cykelruter på nedlagte jernbaner. Turen blev gennemført i august 2012.

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen

Næstved station set fra gadesiden.

Forhistorien

I 1872 fremkom den første ansøgning om en jernbane mellem Slagelse og Næstved. Begrundelsen var dengang, at al trafik mellem Jylland/Fyn på den ene side og Sydsjælland/Lolland Falster på den anden side måtte føres over Roskilde, en omvej på 80 km. Forslaget om Slagelse-Næstved banen fremsattes i rigsdagen i samlingen 1872-73 – og blev ophøjet til lov den 23. maj 1873. Men så skete der ikke videre i sagen. Det sjællandske Jernbaneselskab, som man meget gerne så udnytte loven, var ikke interesseret i at give sig i kast med nye jernbaneanlæg. Selskabet havde nok at gøre med driften af sine bestående baner, og der var ikke den store interesse blandt datidens pengemænd for investering i jernbaner på Sjælland. Det var først efter statens overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner, at der kom gang i sagerne.

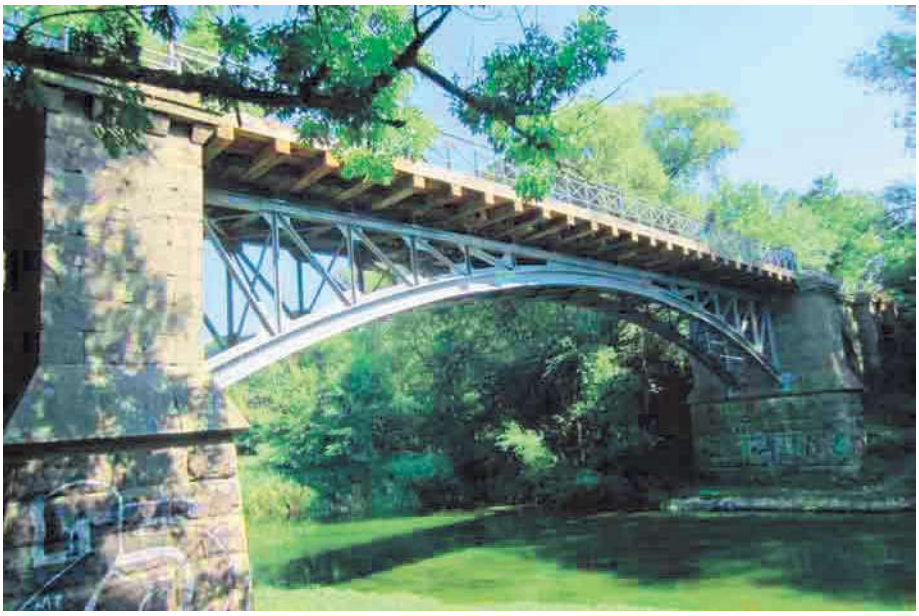
I 1882-83 kom der atter forslag om en jernbane Slagelse-Næstved. Nu diskuterede man forskellige linjeføringer, og den 12.april 1889 stadfæstede kongen så loven om Slagelse-Næstved banen med det tilhørende militærspor ved Næstved og sidebanen Dalmose – Skælskør. Anlægget af Slagelse-Næstved banen omfattede også en flytning af Slagelse station og en tilhørende forlægning af Roskilde-Korsør banen til en bedre stationsplacering i Slagelse.

Slagelse-Næstved åbnedes for driften den 15. maj 1892 uden større festligheder, endda en smule forsinket som følge af den hårde vinter i 1890-91. Den første køreplan indeholdt fire daglige tog i hver retning. Banen havde i mange år en betydelig transittrafik – bl.a. med gennemgående tog Nykøbing Falster-Korsør. Som led i omfattende besparelser på DSB's driftsbudgetter, blev driften på Slagelse-Næstved banen ligesom mange andre statslige sidebaner indstillet den 23. maj 1971. Godstrafikken fortsatte dog mellem Slagelse og Sandved, mens afsnittet Sandved-Næstved blev totalt nedlagt. I 1986 måtte godstrafikken give op. Hele sporet blev dog liggende, og dels anvendt af DSB som øvelsesstrækning for sporvedligeholdelsesmaskiner og dels af Skælskørbanens veterantog.

Sidebanen Dalmose-Skælskør åbnede samtidig med Slagelse-Næstved banen den 15.maj 1892. Skælskørbanen havde seks tog daglig i hver retning, hvor „hovedbanen" kun havde fire tog. Det var blandede tog, som medførte godsvogne efter behov og havde en køretid på 25-30 minutter. Skælskørbanen ramtes i slutningen af 1920'erne af en trafikafmatning – hovedsagelig hidrørende konkurrence fra rutebiler og privatbiler. Banens toggang blev derfor fuldstændig motoriseret fra 1934, idet der indsattes små Triangel-motorvogne, som gjorde god fyldest – og bevirkede en billiggørelse af banedriften.

Under 2. verdenskrig steg trafikken så meget, at DSB atter måtte indsætte damplokomotiver på Skælskørbanen. Og det blev faktisk dens død. Efter 1945 fortsatte DSB at køre med damplokomotiver – og det ødelagde banens økonomi fuldstændig. Det var derfor ikke uden grund, at man kunne dokumentere en dårlig økonomi på banen.

I 1950 taltes der om et årligt driftsunderskud på ca. 275.000 kr. Som forsvar for den omkostningstunge dampdrift blev det anført, at antallet af godsvogne over banen var så stort, at små motorvogne ikke kunne benyttes. Skælskørbanen blev derfor slået ihjel af en god godstrafik. Den 25. maj 1950 blev det vedtaget at indstille banens persontrafik. Det skete i forbindelse med overgangen til vinterkøreplanen den 8. oktober samme år. Man startede med at køre godstogene med damplokomotiv fra Slagelse i nogen tid inden man indførte traktordrift med en rangertraktor, i de sidste år med Ardelt-traktor. Samtidig med ophøret af banens persontrafik, ophørte DSB med at vedligeholde banens spor. Det betød at godstrafikken hurtigt sled banens



Ikke langt fra Næstved finder man jernbanebroen over Susåen, som nu er blevet flot restaureret. Herunder ses forfatteren til denne artikel på skinnecyklen ved Ladby. På den anden side af gaden ses et af mange ledvogterhuse der findes langs strækningen.

spor – det oprindelige fra åbningen – ned, og den 27. september 1975 ophørte godstrafikken på Skælskørbanen – sporet var slidt op.

Men selv om banens godstrafik ophørte, var det ikke helt forbi med jernbanen til Skælskør. Sporet blev liggende. Remisen i Skælskør blev af DSB udlejet til en forening, som samlede på gamle sporvogne, og senere kom der også jernbanemateriel til Skælskør. Den 4. oktober 1976 blev foreningen „Skælskørbanen" stiftet, og der kom igen liv på den gamle bane. Om sommeren, samt i efterårsferien og til jul kørte foreningen veterantog mellem Skælskør og Tjæreby, og ved særlige lejligheder også til Sandved og Slagelse samt Næstved. Desuden kørte sporvognene fra Skælskør station til Skælskør Havn. Foreningerne lavede i samarbejde med Skælskør Turistforening en rundtur, hvor man først sejlede med dampskibet Skjelskør V til Vasebro, hvor man steg om til en veteranbus, som kørte til Tjæreby station. Her steg man på veterantoget „Triangel" M2 fra Varde-Nørre Nebel Jernbane og kørte retur til Skælskør station, og sluttede rundturen med en sporvognstur ned til havnen.

Det lykkedes dog ikke at bevare Skælskørbanen eller dele af banen mellem Slagelse og Næstved, selv om der blevet kæmpet bravt for det lige til det sidste (læs nærmere herom i „Jernbanen" nr. 6/2009). Den 1. april 2009 overdrog Transportministeriet banerne til Miljøministeriet, med det formål at omdanne den nedlagte jernbane til cykel- og gangsti. Den 29. april 2009 kørte Skælskørbanen sin sidste tur med deres blå-hvide Y-tog fra Skagensbanen. Sporvognene i Skælskør fik dog et år mere og kørte deres sidste tur i sommeren 2010.

Den 1. maj 2009 begyndte man at fjerne 3.500 ton skinner og 6.000 ton sveller, mens skærverne blev liggende og dækket med grus og asfalt. Jernbaneanlægget blev

Hyllinge station set fra gadesiden. Murstenen på bygningen er blevet pudset over med cement og malet okkergul. Sandved station set fra perronsiden, hvor der stadig kan ses skilte fra banens tid.

i løbet det følgende år lavet om til en 53 km lang grøn sti; en af Danmarks længste sammenhængende natur- og friluftstier. 41 km sti forbinder Næstved-Slagelse, og de sidste 12 km fra Dalmose til Skælskør. Her kan man løbe, cykle eller bare gå og nyde naturen på hele eller dele af strækningen i et landskab, som man oplever på en helt anden måde end hvis man kører igennem området med bil. Indvielsen af Fodsporet skete den 14. oktober 2011 ved den gamle stationsbygning i Dalmose, hvor de to borgmestre i Slagelse og Næstved med hver sin saks kunne klippe den røde snor over, og erklære Fodsporet for åbent.

Naturstyrelsen har på vegne af Miljøministeriet samarbejdet med Næstved og Slagelse Kommuner om anlæg og drift af Fodsporet. Nordea-fonden har doneret 36 mio. kr. til anlæg af Fodsporet, hvilket har gjort projektet muligt. Naturstyrelsen har bidraget med yderligere 6 mio. kr., mens de to kommuner har bidraget hver med 3 mio. kr., og skal samtidig stå for drift og vedligeholdelse.

Dagen efter den åbningen var der så folkefest på Fodsporet, hvor der foregik en masse bl.a. cykel, løbe eller gåture og bagefter var der pølser og snobrød + jazzmusik, det foregik i følgende byer: Slagelse, Dalmose, Skælskør, Sandved, Hyllinge og i Næstved. Og så må vi hellere komme i gang med vores cykeltur, som blev gennemført den 20 og 21. august 2012.

På cykel ad Fodsporet

Karsten og jeg startede i Næstved, hvor ruten begynder ved Herlufsholm Idrætscenter og de første kilometerstene er fint malet i hvidt og med røde tal. Vi skal ikke cykle ret langt, før vi når den gamle jernbanebro over Susåen, som nu er blevet flot restaureret. Står man af cyklen og går ned til åbredden, kan man beundre de gamle nittende jernkonstruktioner. Vi cykler videre og 5 km fra Næstved når vi det sted, hvor Ladby Sjælland trinbræt lå ved overskæringen ved Ladbyvej. Her har man opsat en gul skinnecykel som minde om hvor trinbrættet lå.

Knap otte km fra Næstved når vi den første stationsbygning: FODBY i km 33,8. Den høje kilometerangivelse skyldes at banen startede i Slagelse.

Som I kan se, er bygningen i fin stand, det hvide pakhus, signalhuset og stationsbygningen med jernbaneskiltet hængende, meget fint bevaret. Her boede en meget flink dame, som viste os rundt både ind- og udvendigt, og vi havde rigtig fint solskinsvejr, så vi fik lige tanket vores flasker op med nyt stationsvand hos hende. Da vi cyklede videre, var der et par hundrede meter længere fremme et sted vi også kunne tanke drikkevand op, og borde hvor man kunne nyde sin medbragte mad. Vi cyklede herefter videre til Hyllinge. På strækningen fra Fodby til Hyllinge er der også lavet en ridesti ved siden af cykelstien.

HYLLINGE station (km 27,9) nås 12 km fra Næstved, men var ikke til at fotografere fra perronsiden på grund af store træer tæt på bygningen. Men man kan tage et billede fra gadesiden, hvor den står flot i gule farver. Vi talte også lige med dem inde på stationen, som hedder „Mazanti" ligesom jeg hedder til mellemnavn, så det fik vi lige en snak om. Det var min mors efternavn før hun blev gift med min far.

Næste station i rækken er SANDVED (km 23,0). Her er der ikke lavet meget om på stationen, hvor den næsten ser ud som dengang der kørte tog. På stationsbygningen er der stadig et skilt der viser ind til ventesalen, og herinde hænger et sort/hvidt billede af stationen med tog som det så i sine velmagtsdage. Billetlugen er også bevaret inde i ventesalen. Foruden ventesal skiltet hænger også et hjemmelavet stationsskilt, hvorpå der står Sandved. Ejeren Christian Katborg har Sandved Fysioterapi, og bruger nu stationen til klinik. Ventesalen anvendes stadig, men nu til folk, der sidder og venter på at det bliver deres tur til behandling. Han fortalte, at stationen er bevaret så flot fordi jernbaneentusiast og tidligere lokalredaktør på Sjællandske Tidende Svend Henning Pedersen boede i bygningen fra 1973 til han i 1995 solgte den til Christian Katborg. Stationsbygningen regnes til at være den smukkeste på strækningen. Han fortalte også at toiletbygningen blev revet ned den 11. oktober 2006.

Vi fortsætter videre, og 22 km fra Næstved når vi så HOLSTEINBORG trinbræt (km 18,5), som ligger ved Hyllested by. Det eneste der er tilbage i dag er perronkanten, som ses tydelig.

Lige før Dalmose er der et T-kryds, hvor Fodsporet fører i tre retninger. Vi drejer vi ud på sidebanen til Skælskør og den kører vi mod. Herfra er der også et ridespor som går herfra og til Tjæreby. 4,7 km fra Dalmose når vi til SØNDER BJERGE station.

Videre mod Tjæreby og imellem disse to byer findes en shelterplads, dvs. overnatning i et overdækket skur. Men der er lavt til loftet ca. 1 m og man skal selv have en sovepose med, så vi vælger et andet sted. Der er også en lille bålplads, som der kan laves grillmad over, her skal man huske selv at have grillbriketter og optændingsblokke med. Desuden findes borde, bænke og drikkevand. Også en legeplads, hvor man også kan dyrke motion og prøve kræfter med digitale spil. Shelterpladser findes i øvrigt også på strækningen fra Næstved til Slagelse.

8,2 km fra Dalmose nås TJÆREBY station, det er tydeligt at se både denne og Sønder Bjerge, at det er stationsbygninger, de står endnu i blanke gule mursten.

Endestationen på sidebanen nås efter 11,5 km fra Dalmose, som er SKÆLSKØR. Her fungerer forpladsen ved den gamle jernbanestation i dag som rutebilstation og det gamle emaljeskilt hænger der stadigvæk. Stationsbygningen anvendes dog ikke længere. Men

Tjæreby station med retiradebygningen. Stationen var den sidste tid endestation for veteranbanen Skælskørbanen, indtil Naturstyrelsen brækkede sporet op i 2009-10.

Skælskør station set fra perronsiden, hvor togets afløser rutebilen holder til nu. Desuden ses også det gamle pakhus og remisen. I denne holdt sporvognene til indtil 2010.

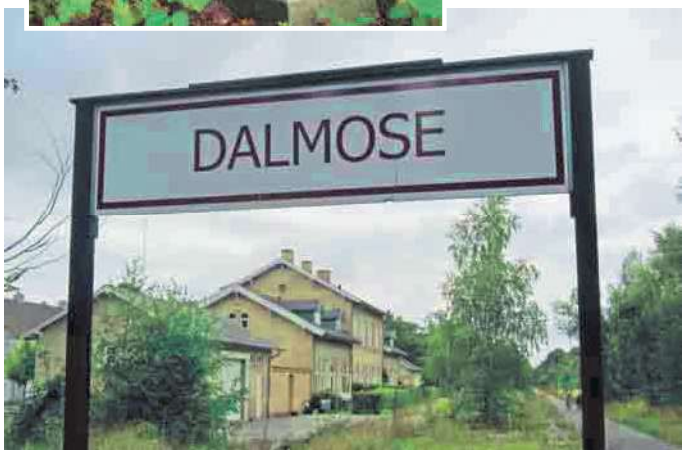
Karsten passerer en ubevogtet jernbaneoverskæring, hvor krydsmærkerne stadig findes. Der eksisterer også stadig mange markled ved overkørslerne. Flere steder har togdriften også bidraget til plantelivet langs Fodsporet, f.eks. er planten klæbrig brandbæger blevet spredt, fordi frø har siddet fast på togvognenes hjul.

når stationen står tom, så skal byens labaner åbenbart slå ruderne itu, og kommunens folk er nødt til at sætte træplader i. Det ser ikke så godt ud. Alle sporene i Skælskør er nu fjernet, også sporet til havnen, bryggeriet Harboe skulle bruge mere plads til sin virksomhed. Kommunen måtte derfor træffe det svære valg: enten satsning på øllet eller muligheden for en omstigning til sporvognen. Det blev øllet der vandt…

Efter at have set Skælskør, eller rettere resterne af det, kørte vi tilbage ad Fodsporet ad samme vej som vi kom, indtil vi når T-krydset igen syd for Dalmose. Så vender vi snuden mod endestationen Slagelse. Kort efter følger næste station DALMOSE (km 15,4). Den står også fin med de blanke gule mursten. Stationen tilhører i dag en boligforening, og er sat rigtig flot i stand. Det er

Herunder „Stenmanden" som banebørsterne fandt ved Sludstrup under anlæggelsen af jernbanen i 1892, og satte den op i skoven øst for banen.

Herover passerer Peter en af infomationstavlerne der findes langs Fodsporet. Læg mærke til den røde pæl på den anden side, det er en formidling på smartphone, så kig efter disse QR-koder langs Fodsporet. Her kan man med sin smartphone få historier om natur, kultur, motion og prøve interaktive spil.
Langs banen findes stadig minder fra jernbanens tid - bl.a. skilte og kilometersten visende afstanden fra Slagelse. Stationsskilte i Dalmose er dog ikke den originale, men den som veteranbanen Skælskørbanen lod rejse i 1980erne. Herunder Peter ved T-krydset i Dalmose, hvor cykelstierne går i tre retninger.



Flakkebjerg station set fra begge sider. Desværre sker istandsættelse, uden synderlig respekt for bygningen, hvilket især ses med valget af vinduer. Stationsskiltet findes dog stadig på væggen.

fint at Fodsporet har bevaret stationsskiltet „Dalmose", som Skælskørbanen havde sat op i stedet for den oprindelige, så der stadig er lidt spor af jernbane tilbage.

Knap 30 km fra Næstved når vi FLAKKEBJÆRG station (km 11,3), emaljeskiltet hang der stadig på perronsiden, men ellers var der nogle der lige havde købt bygningen og var ved at sætte den i stand.

På begge jernbanestrækninger vrimler det da også med små ledvogterhuse, let genkendelige på det gule murværk med bånd af røde sten og runde vinduer i gavlen og med sadeltag. Det gælder i hvert fald for en del af dem, andre bliver efterhånden bygget om eller får tilbygninger, men det er svært at skjule, at man bor i en tidligere jernbanebolig. Der blev opført 28 ledvogterhuse og 14 broer og viadukter på strækningen. 32 km fra Næstved passerer vi det sted, hvor SLUDSTRUP station lå (km 9,2), den blev nedrevet i 1982. Men der er en anden spændende ting at se her, nemlig „Stenmanden" fra 1892. Banebørsterne fandt stenen under anlæggelsen af jernbanen og satte den op som minde i skoven øst for banen. Herfra fortsætter vi videre mod Slagelse, hvor Fodsporet ender knap en kilometer fra banens udgangsstation SLAGELSE.

Fodsporet er nok en af de bedste cykelstier vi har været på, da den er ret bred og man kan cykle tre ved siden af hinanden. Den kan kun anbefales at prøve.

Herover ender „Fodsporet" ca. en halv km før Slagelse station nås. Som det ses er sporet elektrificeret, hvilket skyldes at det tidligere blev anvendt som vendespor for regionaltogene mellem København og Slagelse.
Slagelse station set fra gadesiden - stadig en imponerende bygningsværk.