

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Forskellige danske Jernbaner.

C. Philipsen

Horsør Station 1856-1906.

625.1 E Fork-

Danmark (Privatbaner m.m.)
(Oske)

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



H. M. WISSING
BOGBINDERI, PROTOKOL &
ÆSKEFABRIK
ROSENGAARDEN 11

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

625.615 (Korsb.)

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



H.M. WISS
BOGBINDERI PROT
ESKEFABRI
ROSENGAARD

STENOGRAF
STENOGRAF

to

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



KORSØR STATION 1856-1906

VED INGENIØR C. PHILIPSEN

Korsør Station 1856—1906.

Ved Ingeniør C. Philipsen.

Den 26. April fejrede Korsør Station sit 50 Aars Jubilæum, idet Vestbanen den nævnte Dag, Aar 1856, højtideligt indviedes af Kong Frederik den 7.

Begivenheden skildres i den den Gang nylig grundlagte »Korsør Avis« paa følgende Maade:

Lørdag den 26. April 1856.

»I Dag Middag Kl. 1¹/₄ forkyndte Kanonerne »fra Fæstningens Volde og fra Storebelts Vagt-skib, at Festtoget med Hs. Majestæt Kongen »var ankommet til Banegaarden. En nærmere »detailleret Beretning om Festen skal følge i vort »Mandagsnummer.«

Mandag den 28. April 1856.

»Da Festtoget med Hs. Majestæt »Kongen i Lørdags ankom til Banegaarden, begav Allerhøjstsamme sig »med Gemalinde og Suite samt Byens »Honoratieres til den ny, af Englænderne byggede Bro, som forbin- »der Byen med Jærnbanen, og derfra »ad den nyanlagte Vej hen til den »electriske Telegraph-Station, hvor »han opholdt sig i henved en Time »og lod correspondere med Landets »forskjellige Stationer. Efter at have »inspiceret en Del af Havnen begav »Allerhøjstsamme sig tilbage til Banegaarden, hvor der i et af Localerne, »der i Anledning af Højtideligheden »var festlig smykket med Flag og »Emblemer, af Jærnbanedirectionen »var arrangeret en Dejeuner, hvori samtlige »Banens Embedsmænd deltog. Skaalerne for »Hs. Maj. Kongen og for Danmark, som udbragtes »ved Bordet ledsagedes med 27 Salutskud fra »Fæstningen og fra Vagtskibet.«

»Kl. 5¹/₂ afgik Festtoget under Kanonsalut og »Mængdens Hurraraab atter herfra. Banegaar- »den saavel som hele Stationspladsen vare smag- »fuldt udpyntede med Flag og Krands, og Hs. »Maj. udtalte sin allerhøjeste Tilfredshed i de »varmeste Udtryk til Banedirectionen for det »smukke Arrangement.«

Af den oprindelige Banegaard er snart kun Stationsbygningen tilbage.

Om denne kan man med et Citat af Prof. Lützens Brobygning sige, at »Indtrykket af den har en vis økonomisk, men ogsaa temmelig bar Skønhed«. Den er bygget af Englænderne, der havde Baneanlægget i Entreprise, og var oprindelig en Firling, idet Ringsted, Sorø og Slagelse Stationer var byggede efter samme Tegning; Slagelse Station er senere ombygget, men de 2 andre, til- lige med Borup Station, fejrede deres 50 Aars Ju- bilæum sammen med Korsør. At Korsør Station i de forløbne 50 Aar har udviklet sig stærkt, er

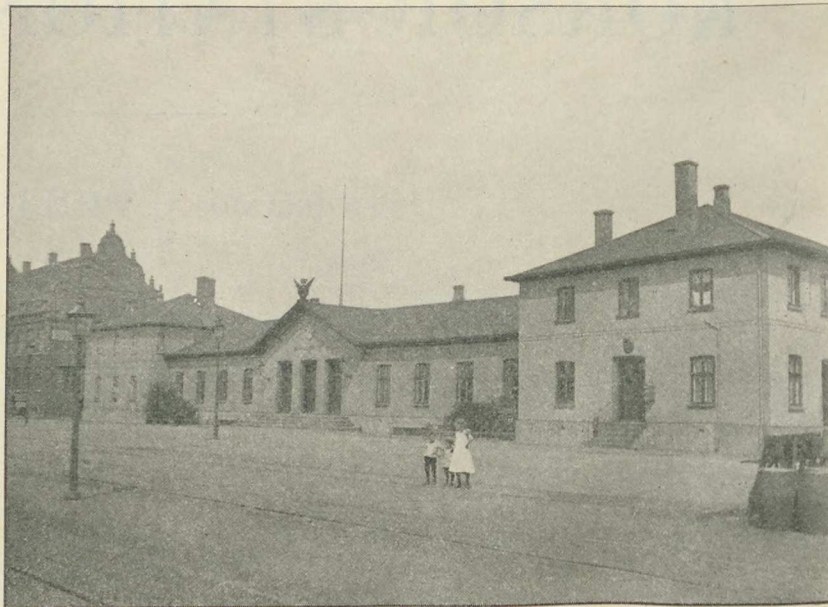


Fig. 1.

en Følge af den navnlig i den sidste Menneske- alder enormt voksende Trafik, der jo særlig maatte stille Fordringer til denne Station som Endepunkt for Landtrafiken og Udgangspunkt for Søtrafiken; snarere maatte man undre sig over, at det kun er den gennemgaaende Færdsel, der har deltaget i Ud- viklingen, medens Byen Korsør hidtil kun i for- svindende Grad har draget Fordel af sin Beliggen- hed. Da Vestbanen netop var bleven aabnet, laa Korsør som Endepunkt for Landets vigtigste Bane- linie ved Indløbet til Storebelt med en af Landets bedste Havne; en Havn, der paa Grund af sin Be- ligheden mellem Noret og Beltet er i Besiddelse af to uvurderlige Fortrin, nemlig:

1) at dens Dybde holder sig, idet Noret virker som Skyllebassin,

2) at den med Lethed kan udvides indefter i Noret, efterhaanden som Forholdene kræve det.

Alt syntes saaledes at spaa Korsør en Fremtid som Sjællands næstvigtigste By, men Byens Befolkning gjorde Intet for at udnytte dens naturlige Fortrin og forholdt sig passiv, medens Slagelse og til Dels Skelskør tog for sig af Retterne i Korsørs naturlige Opland. I Øjeblikket synes det, som om Byen vil vaagne af sin Dvale, og det vil da være af største Betydning for den at faa en rummelig Godsbanegaard, en Mulighed, hvortil der er taget Hensyn ved det nu snart tilendebragte Udvidelsesarbejde paa Stationen.

I Korsør Stations Udviklingshistorie maa følgende Hovedbegivenheder særlig fremhæves:

»1ste Færgeleje anlægges Aar 1883.«

»2det Færgeleje anlægges Aar 1888.«

Før 1883 besorgedes Forbindelsen mellem Sjælland og Fyen af smaa Dampere, der lagde til ved Bolværket udfør den gamle Station, men navnlig efter at Banen gennem Fyen var bleven anlagt 1865, følte en stedse stigende Trang til at kunne overføre Godset umiddelbart i Jernbanevognene uden Omladning; og efter at det første Færgeleje var taget i Brug, saa man sig snart nødsaget til at bygge det andet for at undgaa Forsinkelser, naar det første Færgeleje skulde efterses eller istandsættes.

I Midten af 90erne var Trafiken vokset i en saadan Grad, at den intensive Benyttelse af begge Færgelejerne gav Anledning til alvorlige Driftsforstyrrelser, naar det ene maatte aflyses; men samtidig var det klart, at en større Omordning og Udvidelse af Sporforbindelserne paa Stationen maatte foretages, da Forholdene allerede i længere Tid havde været utilfredsstillende og stadig forværredes, jo mere Tyngdepunktet for Trafiken henlagdes til Færgehavnen.

Flere Forslag til Anlæg af et nyt Færgeleje samt Udvidelse af Banegaarden udarbejdedes, men Forhandlingerne med Ministeriet, Lovgivningsmagten og Korsør Kommune trak saaledes ud, at Lov om Udvidelse af Korsør Statsbanestation først blev vedtaget den 27de April 1900. Forskellige Omstændigheder bevirkede, at Besigtigelsesforretning i Anledning af Anlægget ikke blev afholdt før i Foråret 1902; men selv nu, da Forberedelserne til Arbejdet vare saa vidt fremskredne, led Sagen Skibbrud saa at sige i Havnen, idet Kommissionen

rejste Indvendinger mod det udarbejdede Forslag, navnlig af Hensyn til de dermed forbundne Expropriationsudgifter. Til Forstaaelse heraf skal anføres, at det oprindelige Forslag, i Følge hvilket den gamle Stationsbygning blev bibeholdt til fortsat Benyttelse som saadan, foruden ved denne Omstændighed i det væsentligste kun adskiller sig fra det paa Pl. 1. viste derved, at det nye Færgeleje var henlagt paa Pladsen Nord for 2det Færgeleje, og at dette medførte, at man for at skaffe Plads til de nødvendige Sporforbindelser maatte expropriere alle Smaaejendommene Syd og Øst for Jørgensgade, Rolighedsvej, Bernstensgade og Færgestræde tilligemed en Del af det der beliggende Jærnstøberi, samt fire Smaaejendomme Vest for Færgestræde, beliggende omkring den Banen tilhørende (paa Planen skraverede) Hjørneejendom. Skønt Statsbanerne mod Kommissionens Indvendinger hævdede, at den med Forslaget forbundne større Expropriationsudgift opvejedes af de gunstigere Besejlingsforhold i det nordlige Færgeleje og de deraf følgende formindskede aarlige Vedligeholdelsesomkostninger, ønskede dog Ministeriet Sagen gjort til Genstand for fornyede Overvejelser. Da imidlertid Loven af 27de April 1900 gjorde Arbejdets Gennemførelse betinget af forskellige Tilskud fra Korsør Kommune, maatte Forhandlingerne med denne genoptages, og Korsørsagen henstod derefter i nogen Tid i det uvisse, indtil Forhandlinger mellem Statsbanerne og Korsør Byraad førte til:

en Overenskomst af 14de/18de April 1903,

hvorved den oprindelige Plan til Stationsudvidelsen undergik væsentlige Forandringer.

Hovedindholdet af Overenskomsten gengives i det følgende, idet de benyttede Stedsangivelser kunne findes paa den vedhæftede Pl. 1.

1) Det nye Færgeleje (3dje) bygges Syd for de to ældre Lejer.

2) Den hidtidige Stationsbygning omdannes til Varehus, og en ny Stationsbygning opføres Syd for det 3dje Færgeleje paa en ny Landdannelse, der mod Nord indfattes af det 3dje Færgelejes Kajmur og mod Syd af et nyt Bolværk, der sættes af Statsbanerne langs Korsør Havns Nordside, og ved hvilket fremtidig Kielerdamperne skulle have Anlægsplads.

3) For at undgaa en Indskrænkning af Indsejlingens Bredde til Korsør Havn afskæres det nordøstlige Hjørne af Landdannelsen, der omgiver Korsør Søbatteri, og efter den nye Kystlinie sætte

Statsbanerne et Bolværk med 21 Fods Vanddybde. Korsør Havneforvaltning overtager til fremtidig Vedligeholdelse saavel det her nævnte Bolværk som det ovenfor omtalte Bolværk langs Korsør Havns Nordside imod at oppebære Havne- og Bolværkspengene for disse Strækninger.

4) Der opføres 2 Bølgebrydere for at dække Indløbet til Korsør Havn. Den nordlige Bølgebryder, der er landfast, bygges af Statsbanerne, medens den sydlige bygges og vedligeholdes af Korsør Kommune. Paa hver Side af Indløbet anbringes paa Molehovederne en Fyrlanterne, der passes ved Statsbanernes Foranstaltning.

5) Adgangsvejen til den nye Stationsbygning anlægges i Forlængelse af den eksisterende Adgangsvej, og der bygges en Tunnel for Fodgængere mellem Vendepladsen foran Stationen og Halskovvejen, omtrent der, hvor denne Vejs hidtidige Niveauoverkørsel over Færgesporene er beliggende. Tunnelen er bestemt dels til Færdsel for Fodgængere mellem Korsør og Halskov, dels til Forbindelse mellem den nye Stations 4 Perroner. Saavel den ovennævnte Niveauoverkørsel som Overkørslen for Jærnbanevej over Indkørselssporene til den hidtidige Station skulle bortfalde, saa at al Færdsel over Sporene for Publikums Vedkommende fremtidig undgaas, dog med nedenstaaende Undtagelse. Kørevejsforbindelsen mellem Korsør og Halskov skal, ligesom i Følge den oprindelige Plan, foregaa ad en Viadukt over Banen med tilhørende Ramper.

Over Sporene langs den nedlagte Overkørsel for Jærnbanevej bygge Statsbanerne, eventuelt, paa Forlangende af Korsør Kommune og mod et Tilskud fra denne, en Trappeviadukt som Forbindelse mellem Taarnborg- og Jærnbanevej paa den ene Side og Stationsadgangsvejen paa den anden.

Den nye Adgangsvej føres udfor Hotel Storebelt over Forbindelsessporene mellem den fremtidige Godsstation og Havnesporene. Statsbanerne forpligte sig til at drage Omsorg for, at Vejen ikke spærres ved henstaaende Vogne, samt at Havnesporene langs Havnens østre Bolværk saa lidt som muligt benyttes til Henstilling af Vogntog.

6) Statsbanerne forbeholde sig fortrinsvis Ret til Benyttelse saavel af Bolværket langs Korsør Havns Nordside som af en Strækning paa ca. 300 Fod af Bolværket langs Østsiden, regnet fra Havnens nordøstlige Hjørne. Langs denne sidstnævnte Bolværksstrækning anbringe Statsbanerne en be-

vægelig Kulelevator samt en Kultransportbro, der føres videre over Banens Grund ud til de nye Kulgaarde.

7) Statsbanerne afgive vederlagsfrit de dem tilhørende Arealer mellem Havnens østre Bolværk og den vestre Stationsgrænse tilligemed det derpaa staaende Varehus til Korsør Havneforvaltning, der paa sin Side afgiver et Areal paa ca. 4260 □ Alen ved »Sølyst«, saavel som det Areal, der afgraves ved »Røde Lygte«.

8) Som sin Part af Omkostningerne ved de i Overenskomsten omhandlede nye Anlæg betaler Korsør Havneforvaltning et kontant Tilskud til Statsbanerne af 125,000 Kr. samt giver Afkald paa et Beløb af 3000 Kr. aarlig ud af en aarlig Afgift paa 4350 Kr., som Statsbanerne hidtil have ydet Havneforvaltningen som Godtgørelse for Overtagelse og Vedligeholdelse af Halskovbroen over Korsør Nor.

Iøvrigt indeholder Overenskomsten Bestemmelser angaaende Magelæg af visse mindre Arealer, om Vedligeholdelse og Belysning af Veje samt om Statsbanernes Forsyning med Gas og Vand ved Kommunens Foranstaltning.

Paa Grundlag af Overenskomsten blev udarbejdet ændret Forslag til Korsør Stations Udvidelse (April 1903), hvilket Forslag i alt væsentlig falder sammen med den ved Arbejdets Udførelse fulgte Plan, saaledes som den er vist paa vedhæftede Pl. 1., paa hvilken de bortfaldende Bygninger, Stationsanlæg og Spor ere viste med fint punkterede Linier.

Det fremgaar af den viste Sporanordning, at Stationen falder i 3 skarpt adskilte Dele, nemlig:

1) *Personbanegaarden* ved Færgehavnen og Anlægspladsen for Kiellerskibene.

2) *Godsbanegaarden* med den til Varehus omdannede hidtidige Stationsbygning, der ud mod Sporene bibeholder sin Perronhal som overdækket Vareperron og ud mod Stationsadgangsvejen forsynes med en Platform for Fragtvogne. De punkterede Bygninger langs Jærnbanevej ere de to gamle Lokomotivremiser samt en Opholdsbygning med Overnatningslokaler for Trafikpersonalet; efter at disse ere nedrevne, vil her blive anlagt Læssespor og Læssevej.

3) *Lokomotivgaarden* med den nye Remise og med de 2 Kulgaarde for Maskin- og Søfartsafdelingen.

Forbindelserne mellem de forskellige Afdelinger paa Stationen saavel som mellem de enkelte Spor ere i Hovedsagen henlagte til Pladsen umid-

delbart under og Nord for den nye Viadukt. Sporet til Halskov Rev (Stationen for Istransport) har man ladet udgaa fra Adgangssporet til Lokomotivgaarden, hvorved det paa den bekvemteste Maade faar Forbindelse med Person- og Godsbanegaarden, uden at Hoved-Ankomst- og Afgangssporene forulempes. Det gamle Revspor nedlægges paa Strækningen fra den paa Pl. 1. nederst til venstre viste offentlige Overkørsel og ind til Stationen.

Til det udarbejdede Forslag er knyttet følgende:

Overslag over Omkostningerne.

Jordarbejde.....	Kr. 105,700
Halskovviadukt	90,000
Perronundergang med Bygninger over Nedgangene.....	110,000
Sporlægning og Spor	181,200
Afvanding m. m.....	15,000
Adgangsvej og Vendeplads.....	25,700
Stakit og Hegn	7,000
Stationsbygning og Toldkammer.....	132,500
Udhuse m. m.....	41,300
Ombygning af den gamle Station	10,000
Lokomotivremise med Vandtaarn.....	166,500
Vandbeholder og Renseapparat.....	25,000
Opholdsbygning	41,000
Perroner og Perrontage	76,500
Kullosningsanlæg	175,000
Havnearbejde m. m. og Opmudring.....	355,000
Korsør Kommunes Opmudring 1903	15,000
Dækmole	25,000
Sikringsanlæg og Telegraf.....	117,000
Belysning og Vandindlæg.....	58,000
Drejeskiver m. m.	44,000
Diverse	27,200
Inventar	19,000
Uforudsete og tilfældige Udgifter	90,400

I Alt Kr. 1953,000

Den 3dje Juli 1903 afholdtes Besigtigelsesforretning, den 6te til 8de Oktober 1903 Expropriationsforretning, hvorefter Arbejderne ved Stationsudvidelsen toge deres Begyndelse.

I det følgende ville de enkelte Arbejder blive omtalte i kronologisk Rækkefølge efter Dato paa de for paagældende Arbejder afsluttede Kontrakter.

Bølgebryderne.

I Anledning af, at Korsør Kommune i Overenskomsten havde betinget sig, at Udførelsen af Bølgebryderne skulde fremmes af al Kraft og saa vidt

muligt være færdig inden Udgangen af 1903, var der allerede den 27de September sluttet Kontrakt med Ingeniør N. C. Monberg om Udførelsen af den nordre Bølgebryder, og umiddelbart efter at Expropriationen havde fundet Sted, paabegyndtes Pæleramningen.

Bølgebryderen bestaar, — som vist paa vedhæftede Pl. 2., — af en Pælerække med Stenkastning paa begge Sider; foroven er Pælene samlede ved dobbelte Tvinger, og fra 7 Fods Vanddybde og indefter forsynes Pælerækken med en Flageklædning. Stenkastningens Krone er ca. 6 Fod bred og ligger i Højde med Tvingernes Overkant; udadtil har den et Skraaningsanlæg af 1 : 2; indadtil 1 : 1 $\frac{1}{4}$. Bølgebryderens hele Længde er ca. 620 Fod, og den afsluttes yderst ude paa 11 Fods Vanddybde med et Hoved af jærnbesslaede Pæle, fyldt med store Sten og foroven afdækket med Glacis af udklavede, sammenhuggede Sten, som vist paa Tegningen. Ved Land føres Bølgebryderen saa langt ind, at den ender, hvor Terrainet har Koten + 3,5.

Den sydlige Bølgebryder er ca. 800 Fod lang; den er af lignende Konstruktion som Statsbanernes, idet den dog ud mod Sejlløbet afsluttes med et Hoved af Betonblokke, der over Daglig Vande er forsynet med Granitparement. Udfor Hovedet er der 19 $\frac{1}{4}$ Fods Vanddybde; den frie Aabning mellem Molehovederne er 568 Fod. Bølgebryderen udførtes for Korsør Kommune af Firmaet *Jacobsen & Larsen* af København.

Paa hvert af Molehovederne er anbragt et Blinkfyrt med 300 mm. Linseapparat; det nordlige viser Rødt udefter og Grønt indefter mod Havnen; medens det omvendte er Tilfældet med det sydlige Fyrt. Blinkene frembringes ved en Rotator, d. v. s. en lille Mølle, anbragt over Fyrets Lampeglas og bevæget ved den opadgaaende varme Luftstrøm; fra Møllen hænge 2 lange, smalle Blikskærme ned, der ved Omdrejningen fremkalde ca. 40 Blink i Minuttet; Møllen og Skærmene ere af Aluminium. Fyrtlanternen har Niveaubrænder og er forsynet med en Oliebeholder med Svømmerhane, saa at den kan brænde uafbrudt uden Tilsyn i 14 Døgn.

Udenfor Molehovedet paa Statsbanernes Bølgebryder, i en Afstand af 10 Fod fra dette, er der anbragt en Isbryder, bestaaende af en Indfatning af jærnbesslaede Pæle, rammede i Trekant (med Sidelinie 15 Fod) og samlede med Vandlist, Tvinger og Egeknæ indvendig i Hjørnerne. Isbryderen er fyldt med store Søsten; den vender Spidsen udefter, og

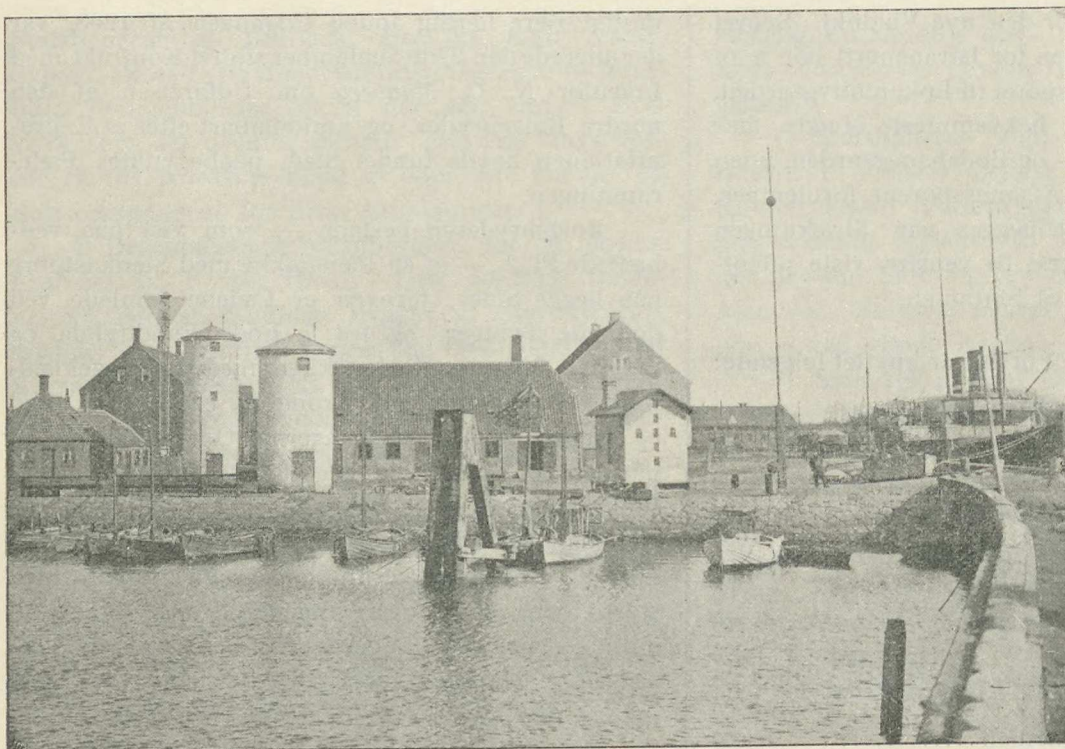


Fig. 2.

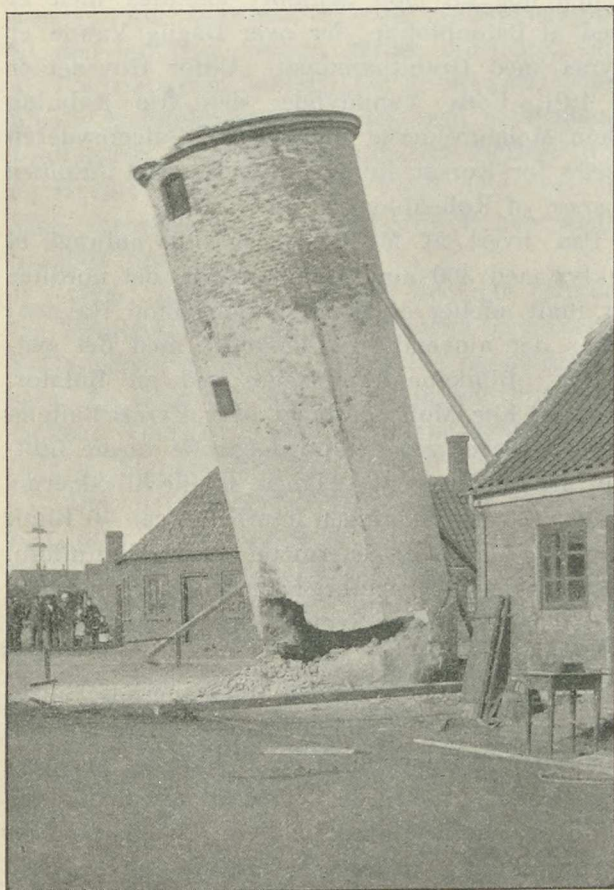


Fig. 3.

bagtil er den mod Molehovedet vendende Grundflade støttet mod Stød ved en Række Skraapæle.

Rydning af Byggepladsen.

Efterhaanden som de til Anlægget exproprierede Bygninger fraflyttedes af de tidligere Beboere, bleve de udbudte til Nedbrydning for at skaffe Plads, dels til de nye Bygningsværker, dels til Tømmeret til Havnearbejderne. Særlig i Sølystkvartret, d. v. s. Pladsen omkring det tidligere Reserveleje, blev Ned-

rivningen fremskyndet, forat der kunde være ryddeligt strax om Foraaret, naar Anlægget af det 3die Færgeleje skulde paabegyndes.

Paa ovenstaaende Fotografi ses Reservelejet og dets Omgivelser, som det tog sig ud indtil Nytaar 1904. De 2 hvide Taarne vare de gamle Indsejlingsfyre til Korsør Havn, byggede ca. 1820; de benyttedes ikke længer som Fyr, og der var saaledes Intet til Hinder for deres Fjernelse. Bagfyret var 15 Alen højt, Forfyret 12 Alen; begge Taarne havde en indvendig Diameter af 5 Alen og vare opførte af $1\frac{1}{2}$ Stens Mur helt igennem, samt tækkede med Kobberplader. Nedbrydningen blev udført, efterat Taget og alle brugbare Materialer vare fjernede, ved at vælte Taarnene. I Forsiden fandtes en Indgangsdør, og efterat Dørkarmen var udtagen og Taarnet afstivet til alle 4 Sider, blev Aabningen udvidet i begge Retninger med Mukkert og Brækjern, indtil den strakte sig noget over den halve Omkreds. Da den forreste Stiver begyndte at bøje sig under Trykket, blev den trukken bort, og Taarnet væltede forover som en samlet Masse, der først faldt fra hinanden, idet den naaede Jorden (se Fig. 3).

Af de i begge Taarne tilsammen indeholdte ca. 27,000 Mursten, — Flensborgsten formurede i Kalkmørtel, — udvandedes ca. 90%.

Halskovviadukten.

Som nævnt i Overenskomsten af 14de/18de April 1903, skulde efter Korsør Stations Ombygning den fremtidige Kørevejsforbindelse mellem Korsør og Halskov være ad en Viadukt med tilhørende Rampeanlæg — se Pl. 1.

I December 1903 sluttedes Kontrakt med Maskinfabrikant *F. Wienberg* af København om Levering og Anbringelse af Jærnoverbygningen, og i Januar 1904 med Entreprenør *H. Lorenzen* af København om Udførelsen af Underbygningen til Halskovviadukten.

Broen ses paa de hosstaaende Fotografier, i Fig. 4 fuldt færdig, i Fig. 5 under Opstilling paa Monteringsstilladset; den er udført som Kantileverbros i 3 Spænd. De 2 Endepiller og de 2 Mellempiller ere opførte af finthugget Granit. Den theoretiske Spændvidde i de 2 Endefag er 13 m., i Midterfaget 23,4 m.; Længden af Kantileverarmen er 5,2 m. og af det svævende Stykke 13 m.

Af Tværsnittet (se Fig. 6) fremgaar, at Afstanden

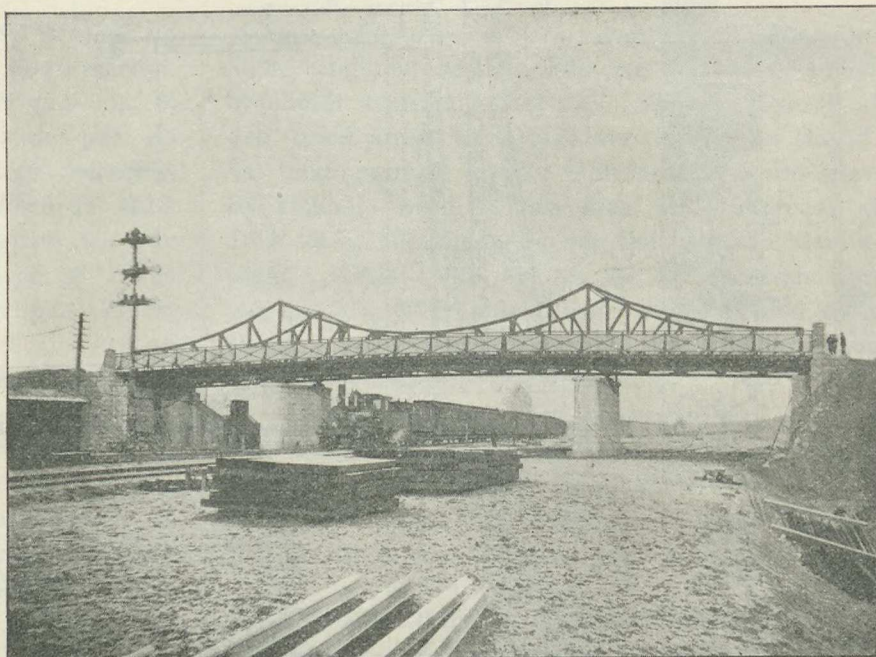


Fig. 4.

mellem Broens Hoveddragere er 6 m., Kørebanens Bredde mellem Kantstenene 5,25 m., den frie Aabning mellem Hoveddragerne 5,62 m. og den frie Højde 4,4 m.; Fortovene, der have 1,5 m. fri Bredde, ere anbragte udenfor Hoveddragerne paa Konsoller. Broens Konstruktionshøjde er 772 mm. Tvær-



Fig. 5.

Længdesnit og Tværnit
gennem Brok og Lybæm

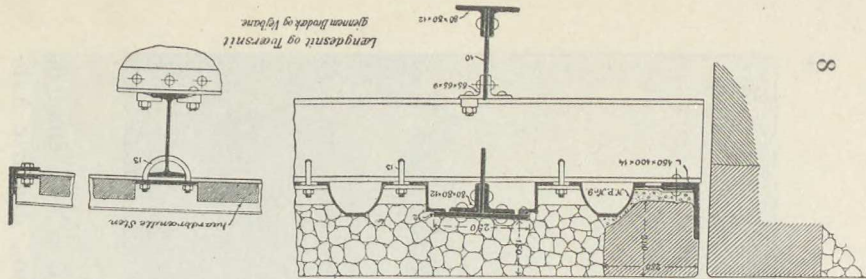
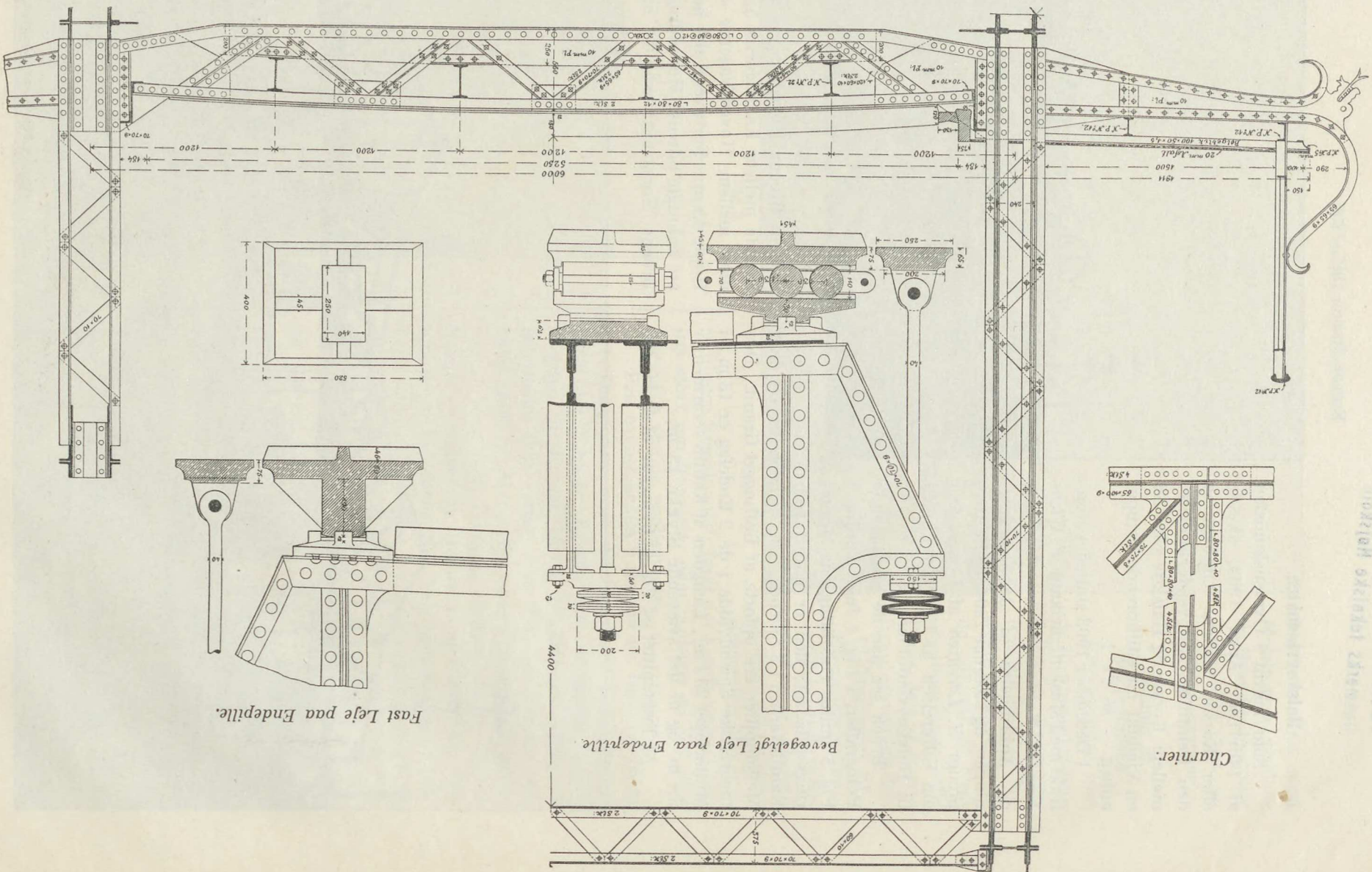
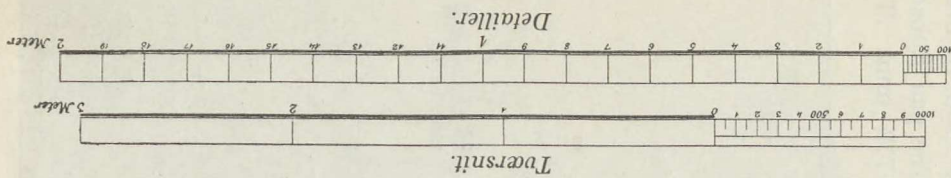


Fig. 6.



TECHNICAL DRAWING
OF A BRIDGE

dragerne ere Gitterbjælker, gennem hvis Masker de sekundære Længdedragere ere førte kontinuerligt.

Brodækket (se nederst til venstre paa Fig. 6) bestaar af Zorés-Jærn Nr. 9, hvilende paa de sekundære Længdedragere; paa Zorés-Jærnenes Flanger ligge haardtbrændte, trapezformede Mursten, der udfylde Mellemrummene mellem Jærnene og tjene til at dræne Vejbanen, hvis ca. 6" tykke Skærvelag hviler umiddelbart ovenpaa Zorés-Jærnene og Murstenene.

Broen har 1 fast Leje over den ene Endepille og 3 bevægelige Lejer paa de andre Piller; de bevægelige Lejer ere Rulle- og Vuggelejer, det faste Leje — se Fig. 6 — er et Vuggeleje. Alle Lejerne ere af Staalstøbegods. Charnieret er et Pladecharnier, bestaaende af 2 Plader, 12 mm. tykke, hvori Broens svævende Del hænger. Broens Jærnvægt er ca. 116 Tons.

Jordarbejdet.

Den 13de Januar 1904 afsluttedes Kontrakt med Entreprenør Wätzold af København om Udførelse af Jordarbejdet og Vejarbejdet paa Stationen, derunder indbefattet Fremstillingen af Ramperne for Halskovviadukten.

Jordarbejdet omfattede ca. 15,000 Kubikfavn Paafyldning, Vejarbejdet var paa ca. 1000 □ Favne Chaussering.

Da det i Kontrakten var Entreprenøren forbudt

at føre Jord over Banen, maatte han tage Sideafgravning 2 Steder; da Bakkerne paa begge Steder indeholdt temmelig fast Ler, der paa Grund af den usædvanlig tørre Sommer klumpede stærkt, var man nødt til at give Opfyldningerne ret store Synkemaal; normalt fastsattes et Synkemaal af 16 à 20 % af Højden, og det viste sig ved Nivellement i Marts 1905, at der de fleste Steder kun var ca. 2 % Overhøjde tilbage, et enkelt Sted, hvor Bunden havde været særlig blød, maatte der endog foretages en mindre Efterfyldning.

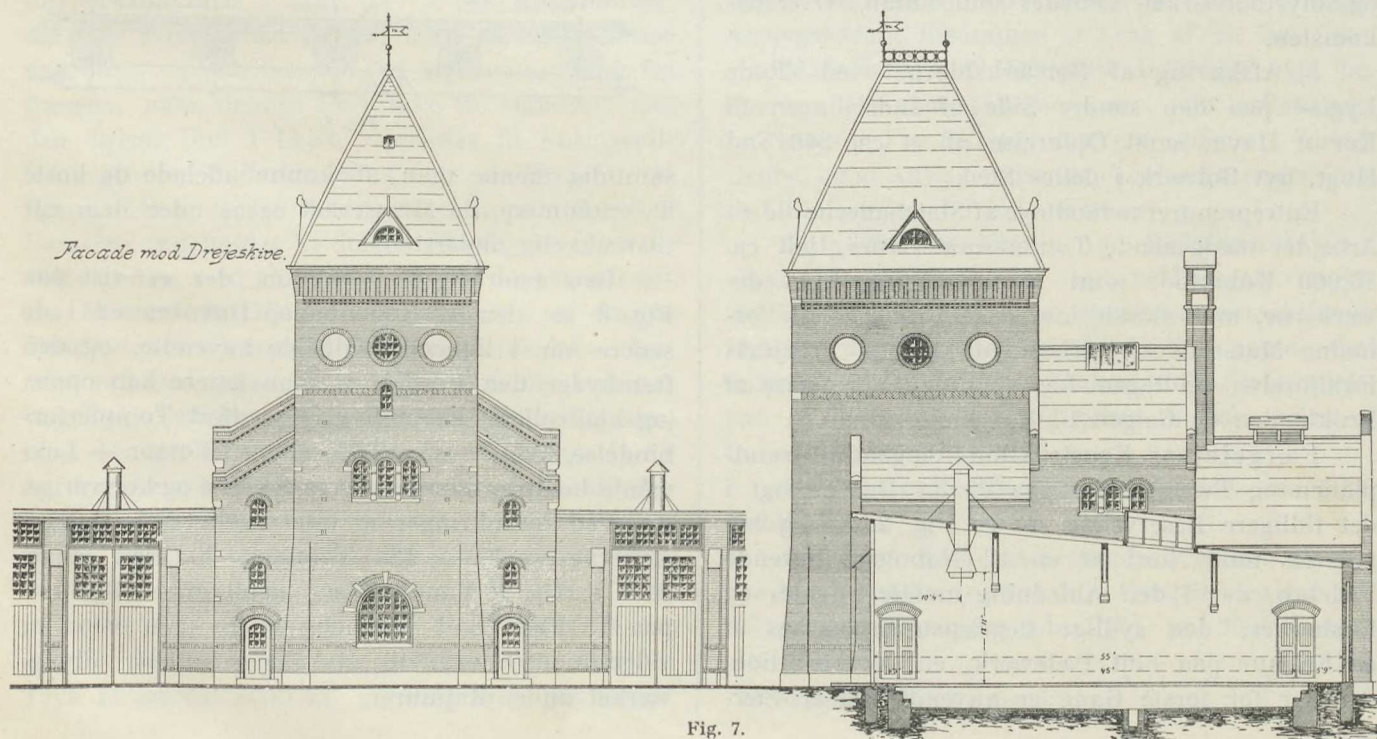
Vejbefæstelsesarbejdet paabegyndtes i Marts 1905, efter at Dæmningerne havde stået færdige et halvt Aar, men selv denne Frist viste sig næsten at være for kort, idet Fylden flere Steder var for levende til at taale Trykket fra den tunge Tromle.

Lokomotivremise med Opholdsbygning.

Efter en den 15de April 1904 afholdt Licitation blev Opførelsen af en Lokomotivremise med 25 Pladser og med et Vandtaarn overdraget Firmaet C. Wienberg & Søn af København, medens et Tilbud fra Murermeister J. Hansen af Korsør paa Opførelse af en Bygning med Overnatningslokaler for Maskinpersonalet blev approberet.

Tegningerne til de ovenfor omtalte Bygninger ere udarbejdede af Prof. Wenck.

For Lokomotivremisens Vedkommende skal bemærkes, at man har forladt den tidligere be-



nyttede Bygningsmaade med Jærnbindingværk, da denne ved indkomne alternative Tilbud viste sig at være noget dyrere; iøvrigt adskiller Remisen sig ikke i Indretning og Udstyrelse fra de i de senere Aar ved Statsbanerne opførte.

I Vandtaarnet er anbragt en Vandbeholder paa 100 Kubikmeter til Lokomotivernes Forsyning med kalkrenset Vand, samt en mindre Beholder paa ca. 30 Kubikmeter for Vand til Lokomotivudvaskning.

Havnearbejde.

Den 28de April 1904 afsluttedes Kontrakt med Ingeniør N. C. Monberg af København og Entreprenør V. Melchior af Nyborg om Udførelsen af Havnearbejdet ved Korsør Stations Udvidelse.

Arbejdet omfattede:

1) Uddybning saavel ved Fremstilling af det nye Leje som ved Oprensning af de 2 ældre Lejer, endvidere Uddybning og Udvidelse af Sejlløbet mellem de 2 nye Bølgebrydere og Færgehavnen, samt endelig Fremstilling af 18 à 21 Fods Vanddybde udfor de nye Bolværksstrækninger ved »Røde Lygte« og »Sølyst«.

2) Fremstilling af det nye Færgeleje, Syd for de 2 ældre Lejer.

3) Opførelse af et ca. 320 Fod langt Bolværk mellem Molehovedet for det nye Leje og Slæbestedet udfor Sølyst, »Sølystbolværket«.

4) Opfyldning af Arealet mellem det nye Leje og Sølystbolværket, saaledes som omtalt i Overenskomsten.

5) Afskæring af Bolværkshjørnet ved »Røde Lygte« paa den søndre Side af Indsejlingen til Korsør Havn, samt Opførelse af et ca. 340 Fod langt, nyt Bolværk i dettes Sted.

Entreprenørerne modtog af Statsbanerne de til Arbejdet medgaaende Tømmermaterialier, ialt ca. 75,000 Kubikfod, samt Fjederbufferne til Ledeværkerne, men skulde iøvrigt selv tillægge alle fornødne Material- og Arbejdsudgifter for Arbejdets Udførelse, undtagen Levering og Anbringelse af Broklappen og Galgen til Færgelejet.

Færgelejets Konstruktion fremgaar af Grundplanen og Tværsnittene paa Pl. 3. Det er lagt i det tidligere Reserveleje — se Fig. 2. — og begrænses mod Nord af en til Nabolejet hørende Pælebro, der i den Anledning maatte udvides og forstærkes; den sydlige Begrænsning dannes af en Kajmur paa højt Pæleværk, en Konstruktion, der her for første Gang er anvendt ved et Fær-

geleje, eftersom Fundering til fast Bund vilde blive altfor uforholdsmæssig bekostelig. Som det vil ses af Planen, bæres Kajmuren for hver løbende 10 Fod af 12 Pæle, der foroven sammenholdes af et solidt Slyngværk, hvori det forreste Stræktømmer indgaar. Med Hensyn til dette Stræktømmer, der i Snit b-b' og c-c' er vist med Overkant 1 Fod under Daglig Vande, skal bemærkes, at der under Arbejdets Udførelse blev foretaget en Ændring, hvorved det blev lagt op i samme Plan som Anker-tømmeret, kilet ind mellem 2 paa hinanden følgende Ankre; som Følge af denne Ordning blev det derefter nødvendigt at dele Dybelklodserne og anbringe en paa hver Side af Ankerenden, men

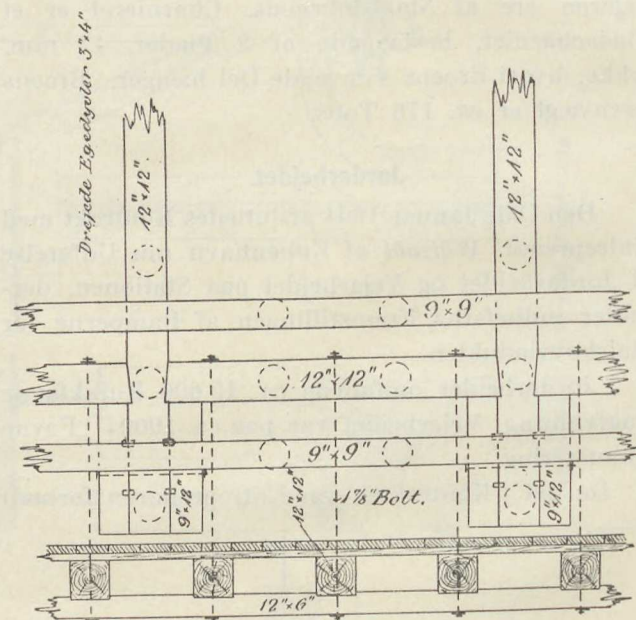


Fig. 8.

samtidig mente man at kunne udelade de korte Tværtømmere, da Murværket ogsaa uden dem var tilstrækkelig understøttet.

Den ændrede Konstruktion, der er vist paa Fig. 8, er den af Københavns Havnevæsen i de senere Aar i lignende Tilfælde anvendt, og den frembyder den Fordel, at man lettere kan opnaa (og kontrollere) en omhyggelig udført Tømmerforbindelse, hvor, — som Tilfældet er i Korsør, — Lavvande hen paa Sommeren ere sjældne og kortvarige.

Ved Forankringen er intet særligt at bemærke; Ankerne ere 12" × 12" Tømmer, 30 Fod lange, d. v. s. $1\frac{3}{4}$ × Vanddybden; den for et Bolværk paa 18 Fod Vand temmelig svære Dimension er valgt under Hensyn til, at Ankerne indgaa i Slyngværket under Kajmuren.

Mellem Lejets Indfatning og Dampfærgen er som sædvanlig anbragt Ledeværker paa hver Side af Lejet, dels faste og dels bevægelige, bestaaende af en Række fritstaaende Pæle, udvendig beklædt med en i Flager inddelt Tømmervæg, der nøje slutter sig til Formen af Færgens Fenderliste; ved de faste Ledeværker overføres Trykket fra Færgen umiddelbart til Lejets Indfatning gennem en Tømmerpude, bestaaende af 2 vandrette Stræktømmere, anbragte bagved Ledeværkspælene, og lodrette Tømmerstolper, fastgjorte til Kajmuren, — se Snit c-c'; ved de bevægelige Ledeværker er der (ligesom ved de faste) vandrette Stræk bag Ledeværkspælene, — se Snit b-b', — men mellem det øverste af disse og et paa Lejeindfatningens Stolper anbragt, tilsvarende Stræktømmer er der indskudt Fjederbuffer af lignende Konstruktion som de ved Jærnbanevogne anvendte.

Hvad særlig det her omhandlede Leje angaar, er der ved Ledeværkernes Konstruktion indført forskellige Forstærkninger, som ikke forefindes i de ældre Færgelejer, saaledes navnlig Anbringelsen af et 12" × 12" Kragtømmer, der naar ned til Daglig Vande, bag Ledeværkspælene og af lodrette Slidelister af Egetræ, befæstede udenpaa Tømmervæggene i de bevægelige Ledeværker.

Inderst inde i Lejet afsluttes Ledeværkskonstruktionen med 2 Anslagspæle, — se Pl. 3, — hver bestaaende af 3 fritstaaende 14" × 14" Pæle, forstærkede med 3 Stkr. 14" × 14" Kragtømmer, det hele samlet med Revler, Bolte og Egetræslaase paa langs og paa tværs. Det voldsomme Tryk fra Færgen, naar dennes Fart ikke er standset, idet den lægger ind i Lejet, overføres til Anslagspillerne gennem Bufferkasser af den paa Planen viste Konstruktion, 2 for hvert Pæleknippe. Hver af Kasserne indeholder 14 Stabler Skaalfjedre, Bellevillefjedre, med 12 Skaalpar i hver Stabel, ialt altsaa 336 enkelte Fjedre. Fjedrene ere af fransk Fabrikat (ved Gjedsers-Færgelejerne, hvor der — foruden ved Anslagspælene — ogsaa til Buffer i de bevægelige Ledeværker benyttedes Bellevillefjedre, blev der prøvet med Fjedre fra forskellige tyske og franske Fabriker, men de tyske Skaalfjedre revnede alle i Kanten, forinden de ved Prøven havde naaet den fuldstændige Sammentrykning); de bestaa af runde Staalskiver, 150 mm. i Diameter, 6 mm. tykke og med en Pilhøjde af ca. 4 mm. Det forlanges, at de skulle kunne taale et Tryk af mindst 6000 kg. uden at undergaa nogen

blivende Forandring, og uden at der ved Sammentrykningen fremkommer Haarridser i de afrundede Pladekanter; ved Prøven, der foretoges med 10 Stabler, hver paa 12 Fjederpar, maalttes den samlede Højde før, under og efter Sammentrykningen; Prøvebelastningen var lidt over 6000 kg. for hver Stabel og gav nedenstaaende Resultat:

Prøve No.	I.	II.	III.	IV.	V.
Højde i m/m før Sammentrykn.	250	246	249	250	246
— - — under —	150	151	150	151	150
— - — efter —	245	242	245	246	241
Prøve No.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
Højde i m/m før Sammentrykn.	247	246	249	246	245
— - — under —	150	152	151	152	150
— - — efter —	243	243	245	242	241

Ved gentagne Prøver beholdt Stablerne uforandret den i nederste Rubrik anførte Højde før og efter Sammentrykning, saa at den ved første Prøve iagttagne Forskel udelukkende hidrørte fra, at Pladerne ikke sluttede fuldstændig tæt til hinanden før Belastningen.

Da Pladernes Tykkelse sammenlagt er ca. 144 mm., vil det ses, at hver af Fjedrene ved 6000 kg. Tryk endnu har en Pilhøjde af ca. $\frac{1}{4}$ mm.; denne forsvinder først helt ved et Tryk af op imod 10,000 kg., hvilket Tryk Fjedrene ved tidligere Forsøg have vist sig at kunne taale. En Bufferkasse som den paa Pl. 3. viste vil altsaa kunne optage et Tryk af op imod 140 Tons, og begge Anslagspælene tilsammen et Tryk af ca. 500 Tons.

Med Hensyn til Arbejdets Udførelse skal bemærkes, at Anslagspillerne saavel som Indfatningsmurene for Færgeklapgruben ere opførte i tørlagt Grube, og at Anslagspillernes Fundamenter ere førte ned til fast Bund i Kote + 20.

Sølystbolværket^{*)} og Bolværket ved »Røde Lygte« adskiller sig ikke i nogen væsentlig Henseende fra de nyere Bolværkskonstruktioner, idet det dog for førstnævntes Vedkommende skal anføres, at den tidligere Dækmole for Reservelejet paa en kortere Strækning tjener til Forankring af Bolværket.

Uddybningsarbejdet omfattede ca. 6000 Kubikfavne.

Det var i Kontrakten forudsat, at den til den nye Landdannelse mellem 3dje Færgeleje og det nye Sølystbolværk medgaaende Fyld, ca. 3000 Kubik-

^{*)} Se øverst til venstre paa Pl. 3.

favne, skulde tages af den ved Opmudringen indvundne; men dels kunde, i Følge Arbejdsplanen, Indfyldningen ikke paabegyndes saa tidligt som Uddybningen, og dels kunde førstnævnte Arbejde ikke foregaa i samme hurtige Tempo som sidstnævnte, saa at der, da Muddermaskinen var færdig, endnu manglede Fyld over Ankerne, saavel bag Sølystbølværket som bag Færgelejets Kajmur. Den manglende Fyld indførtes ved Sandpumpeskib, der

Klapper under store Høj- og Lavvande. Med Hensyn til selve Broklappen skal bemærkes, at man for at indskrænke Konstruktionshøjden saa meget som muligt har gjort Dragernes Hoved og Fod dobbelte.

Af nedenstaaende Fotografi ses, at Klappens Modvægt og Ophejsningsapparat ere anbragte i en Galge ligesom ved de første Færgelejer, og at man har forladt den i 90erne benyttede Konstruktion,

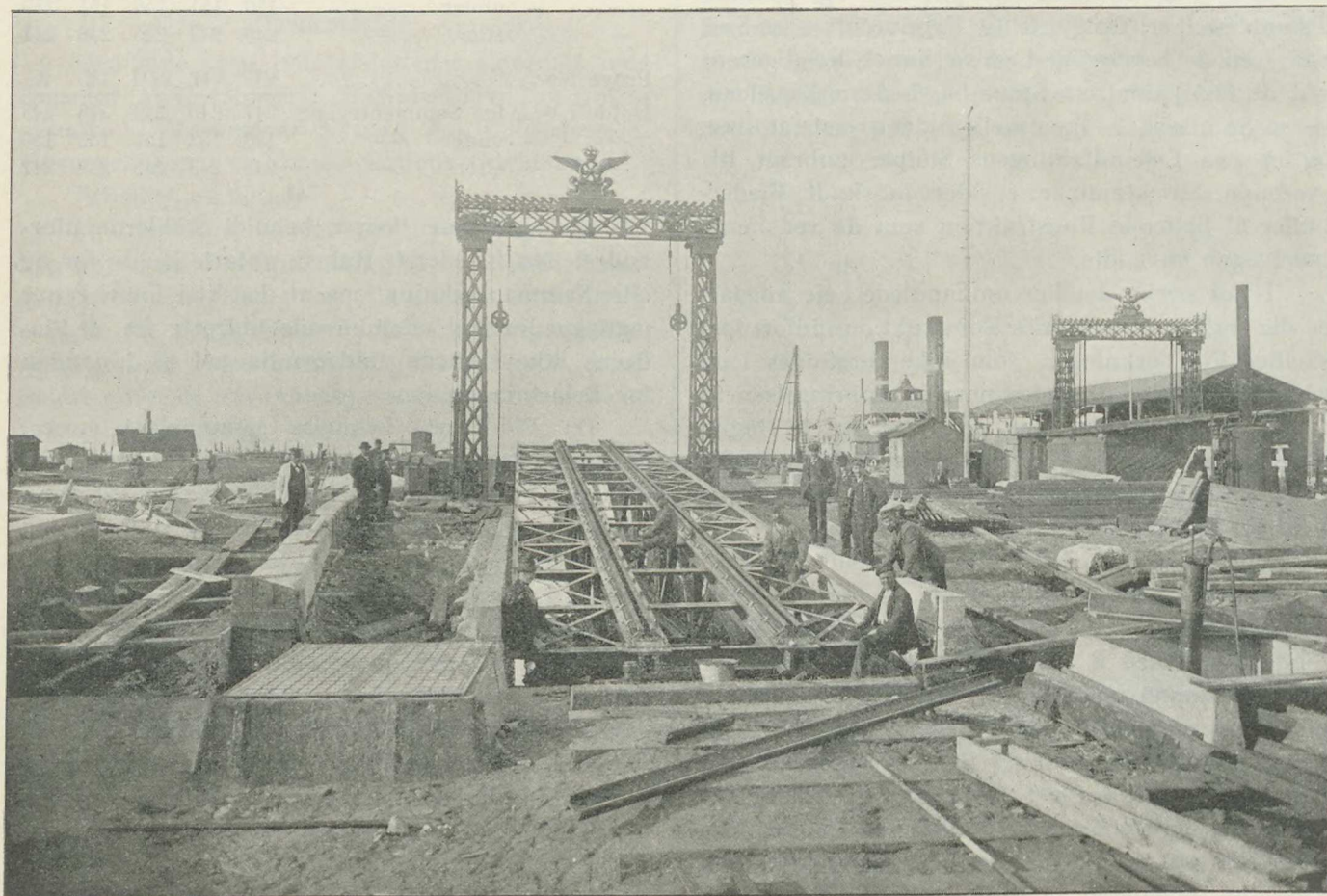


Fig. 9.

hentede den paa en Sandbanke i Beltet og lossede den ind over Bølværket ved Dampkran.

Klap og Galge til Færgelejet.

Ved Anlægget af det nye Færgeleje er man gaaet til en Klaplængde af 24 m. (i de ældre Lejer 18 m.) samtidig med, at Skinnekoten ved Klappens Landende er sænket ca. 1 Fod. Disse Ændringer ere foretagne af Hensyn til de nye Sovevogne, hvis Konstruktion ikke tillader en større Heldning mellem Truck og Vognbund end $3\frac{1}{2}^0$, og som derfor vare udsatte for Beskadigelser paa de gamle 18 m.

hvorved disse anbragtes i Bølgebliksskure med murede Brønde, et paa hver Side af Klappen. Galgen til det nye Færgeleje er noget højere og bredere end ved de ældste Færgelejer af Hensyn til den større Bevægelighed af Klappens Yderende.

Spillet til Ophejsning og Nedfiring af Klappen er elektrisk, og Bevægelsen overføres ved et Staaltraadskabel, 26 mm. i Tværmaal.

Klappen er leveret af *Allerups nye Maskinfabrik*, Odense. Galgen er fra *L. Lange, H. P. Jensen & Co.*, Aarhus; *Titan* har leveret det elektriske Spil med Kabler og Tilbehør.

Perronundergangen.

Lige fra første Færd var det af Forhandlingerne med Korsør Kommune angaaende Ordningen af Stationsforholdene fremgaaet som et af Hovedønskerne, at al Niveauopassage saavel for Kørende som for Gaaende fremtidig skulde bortfalde. I den Anledning havde man oprindelig gjort til Genstand for Undersøgelse Bygningen af en Tunnel for begge Færdselsarter omtrent paa samme Sted, hvor den nuværende Perronundergang er lagt; men da Undersøgelserne viste, at en saadan Tunnel vilde medføre Bekostninger, der vare væsentlig større end de samlede Udgifter til en Perronundergang samt en Kørebros med Rampeanlæg, valgte man denne sidstnævnte Ordning, som blev fastslaaet ved Overenskomsten.

Perronundergangen er, som det fremgaar af de vedhæftede Planer 1. og 4., dels bestemt til Passage for Fodgængere mellem Bydelene Korsør og Halskov, dels til Færdsel for de Rejsende mellem den nye Hovedbygning og Færgelejerne eller mellem disse indbyrdes; som Følge deraf er den forsynet saavel med Rampeanlæg for Enderne som med Trappeopgange til hver af Perronerne. Tunnelens Konstruktion fremgaar iøvrigt af Længde- og Tværnittene paa Plan 4, idet dog bemærkes:

For at undgaa uensartet Sætning i de forskellige Afsnit af Tunnelen saavel som de deraf følgende Revner i Bund og Sidemure er der piloteret under Tunnelen i dennes hele Længde.

Bund og Sider ere 1 m. tykke og bestaa af Ralbeton 1 : 3 : 5½. For at sikre fuldstændig Vandtæthed er der (som vist i Snittene a-a, f-f, g-g og h-h samt i Længdesnittet) i Betonen indstøbt et Lag Asfaltfilt med Blyindlæg; overalt, hvor Filten har Samlinger, ere disse udførte saaledes, at de 3 Lag i den ene Filtbredde ere førte afvekslende ind mellem de 3 Lag i den tilstødende Filtbredde, saa at der dannes et Overlæg paa 4"; hvert af Lagene i Overlægget er forinden Sammenfoldningen strøget med varm Asfalttjære.

Under Sporene dækkes Undergangen ved Ribbeløfter, bestaaende af valsede Dragere (Specialprofil fra »Rothe Erde« No. 254/140 min.), indstøbte i Granitskærvebeton 1 : 2½ : 5. Dragerne ligge med en indbyrdes Afstand af 500 mm. fra Midte til Midte, og imellem Dragerfodens Flanger, hvis Underside ikke er indstøbt, er Betonen formet som smaa Kappelhvelvinger. Overdækningerne under Perronerne bestaa af Monierhvelvinger med 10

mm. Bærestænger, 5 mm. Fordelingsstænger og 70 mm. Maskevidde. Monierbetonens Sammensætning er 1 Del Cement til 3 Dele Sand.

Væggene i Undergangen ere til Mandshøjde dækkede med Granitpuds, d. v. s. kunstige Granitkvadere; det øverste af Væggene saavel som Loftshvelvingerne er pudset og hvidtet; mellem Granitpudsen og de hvidtede Flader er indmuret et Baand af gule, glasserede Sten.

I Undergangens Loft er anbragt Ovenlys, som vist paa Tegningen. Lyskassernes Sidemure ere støbte af Monierbeton, og de afdækkes med Støbejernsrammer, hvori der er indsat Glasprismer af sædvanlig Form.

Ved Kontrakt af 30te August 1904 overdroges det foranbeskrevne Arbejde Entreprenør H. A. Jørgensen af København.

Med Hensyn til Arbejdets Udførelse er at bemærke, at det efter Byggegrubens Aabning viste sig, at den ved Projektet forudsatte — i Snit f-f viste — Spunsvæg kunde bortfalde, da Jordlagene, vel til Dels paa Grund af den ualmindelig tørre Sommer i 1904, bleve staaende langs Grubens Sider med et ganske ringe Anlæg, selv under Pæleramningen for Fundamenterne. Paa Grund af Forholdene maatte Arbejdet udføres i 3 Afdelinger. I August Maaned 1904, kort forinden Kontrakten vedrørende Arbejdet var underskrevet, paabegyndtes den første, der omfattede Tunnelens sydøstlige Del fra Enderrampen ved Sølyst til Hovedsporet ved Færgehallen ved det 1ste (ældste) Færgeleje, idet Sporet til dette Lejes Færgeklap førtes over Udgravningen ved en midlertidig Sporafstivning; og den var — med Undtagelse af Pudsarbejdet — i det væsentligste færdig i Marts 1905. Den anden Afdeling, der omfattede Tunnelens nordvestlige Enderrampe ved Halskovvej samt Trappeopgangen til 4de Perron, og over hvilken Klappsporet til 2det Færgeleje var ført ved en midlertidig Sporafstivning, paabegyndtes i Løbet af September 1904 og var færdig saa vidt mulig i Løbet af April 1905. For den tredje Afdelings Vedkommende bevirkede Hensynet til de 2 Hovedspor til 1ste og 2det Færgeleje, at Arbejdet først kunde paabegyndes, efter at disse Spor ved midlertidige Sporforbindelser vare førte ind over de færdige Dele af Undergangen; dette fandt først Sted i August 1905, og i Oktober var hele Tunnelen saa vidt færdig, at Pudsarbejdet kunde udføres. Perronundergangen aabnedes for offentlig Færdsel den 23de December 1905.

Kullosningsanlægget.

Den 7de December 1904 afsluttedes Kontrakt med Aktieselskabet »Titan« af København om Levering og Opstilling af et Anlæg for Losning og Transport af Kul til Korsør Station.

Anlægget omfattede:

1) En bevægelig Hunt-Kran, opstillet paa Spor langs Korsør Havns nordøstlige Side — se Plan 1. — og ved Hjælp af hvilken Kullene losses fra Skib op i Tipvogne paa Højbanen.

2) En elektrisk Højbane med Underbygning af Tømmerkonstruktioner samt 2 Jærnbroer, der omtales nærmere i det følgende. Banen indrettes med Vige- og Sidespor, saa at Losningen kan foregaa med 3 Tog, hvert med et elektrisk Lokomotiv og fire 1 Tons Tipvogne, der leveres af Fabriken.

3) En bevægelig Brokran paa Kulpladsen, ind i hvilken Bro de elektriske Tog køre for at tippe Vognene og derved sprede Kullene over begge Kulgaarde. Brokranen er tillige forsynet med Maskineri til at tage Kullene op fra Kulgaarden og udlevere dem til Lokomotivernes og Dampfærgernes Forsyning.

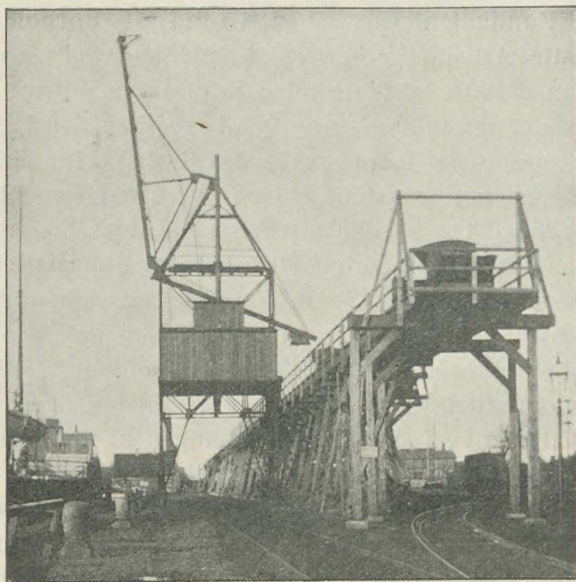


Fig. 10.

1) Den bevægelige Kajkran er vist paa Fig. 11; naar Kranen er i Virksomhed, hejses den øverste Halvdelen ned fra den paa Billedet viste lodrette Stilling, til den kommer i Flugt med den nederste Del af Udlæggeren, der er fast anbragt paa Kranen, og paa hvis laveste Punkt ses den Løbevogn, som indeholder Maskineri, dels til Egenbevægelse langs Udlæggeren, og dels til Op-

hejsning og Nedfiring af de Tipkasser, i hvilke Kullene føres fra Skibenes Last over til Højbanens Undervogne.

Kranens Bevægkraft ydes af et Damphejseapparat med tilhørende Dampkedel, der er anbragt i det paa Afbildningen viste Dobbeltkur af Træ.

2) Højbanen, hvis Retningslinie ses paa Plan 1., fører fra Havnens nordøstlige Hjørne (Kul-

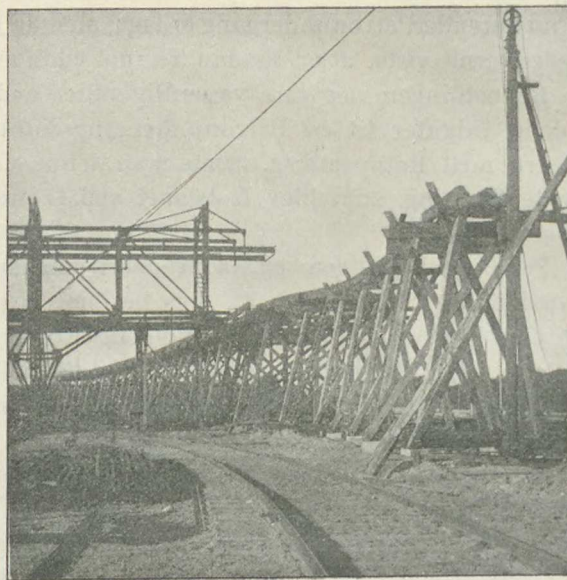


Fig. 11.

elevator) et Stykke mod Nord, svinger mod Øst tværs over alle Godsstationssporene, gaar langs Banens Østgrænse under Viadukten og svinger Nord for denne mod Vest tilbage over alle Sporene (Hængebroen) hen til Kulgaarden, langs hvis Østgrænse Højbanen udvider sig til en Platform med 3 Spor, parallelle med Køreskinnerne for den store Brokran i Kulgaarden. Paa Plan 1. ere disse Køreskinner benævnte »Kranspor«, og der er vist tværs over dem en punkteret Linie, der antyder Tipvognssporet indeni Brokranen, hvilket senere vil blive omtalt.

Højbanen understøttes normalt for hver 16 Fod af et Tømmeraag, bestaaende af to 9" × 9" Stolper, tappede i et Fodstykke og en Hammer, begge 9" × 9", det hele afbundet ved to Stykker 4" × 8" Halvtømmer. Hvert Fodstykke hviler paa og er fastspændt til to Beton-Fundamentblokke, der rager 6" op over Jorden. Under hver af Højbanens Skinner ligger en Længdedrager af 6" × 12" pommersk Halvtømmer, der over hver Buk hviler paa en 5 Fod lang Pude af 10" × 10" Tømmer; Dragerne bære et Dæk af 1½" Planker, hvori Skinnerne ere fastspigrede.

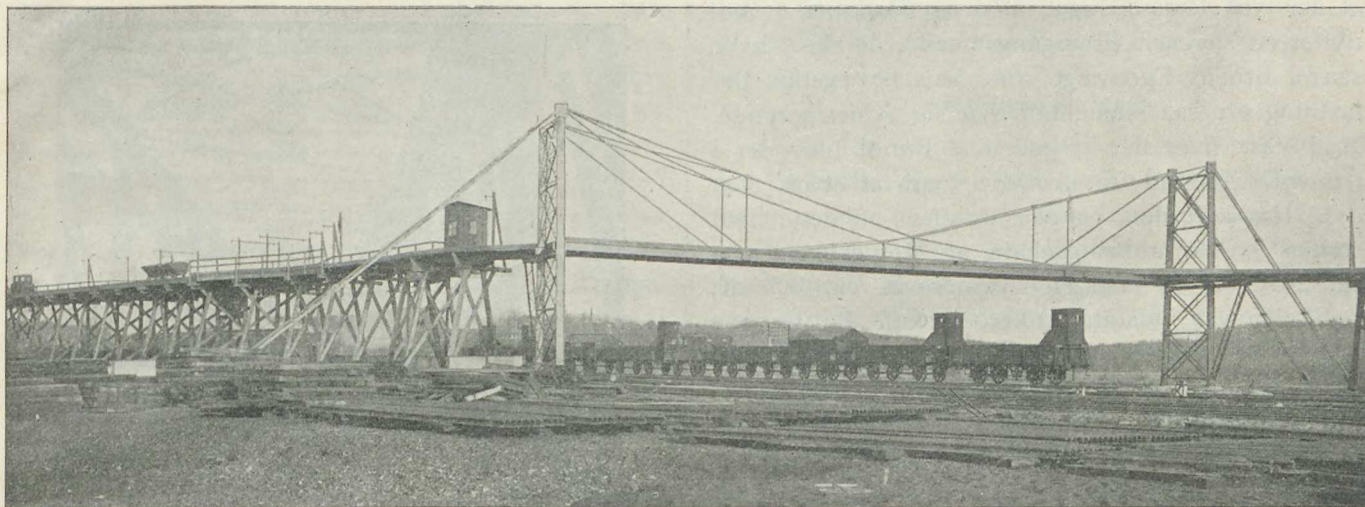


Fig. 12.

Saa vel paa Fig. 10 og 11 som paa Fig. 12 ses de Tømmerkonstruktioner, der bære den elektriske Højbane, og som paa Strækningen mellem Havnen og Kulgaarden kun to Steder afbrydes og erstattes med Jærnkonstruktioner, nemlig 1) hvor Kulbanens Retningslinie skærer den nye Adgangsvej til Stationen — se Plan 1. —, idet Vejen her er

ført under en Jærnbro med paraboliske Pladejernsdragere og med en Spændvidde af ca. 18 m; og 2) umiddelbart Syd for Kulgaarden, hvor Kulbanen føres tværs over alle Stationssporene ved en Hængebro med ca. 33 m Spændvidde, saaledes som vist paa ovenstaaende Fotografi.

Med Hensyn til Hængebroen skal bemærkes,

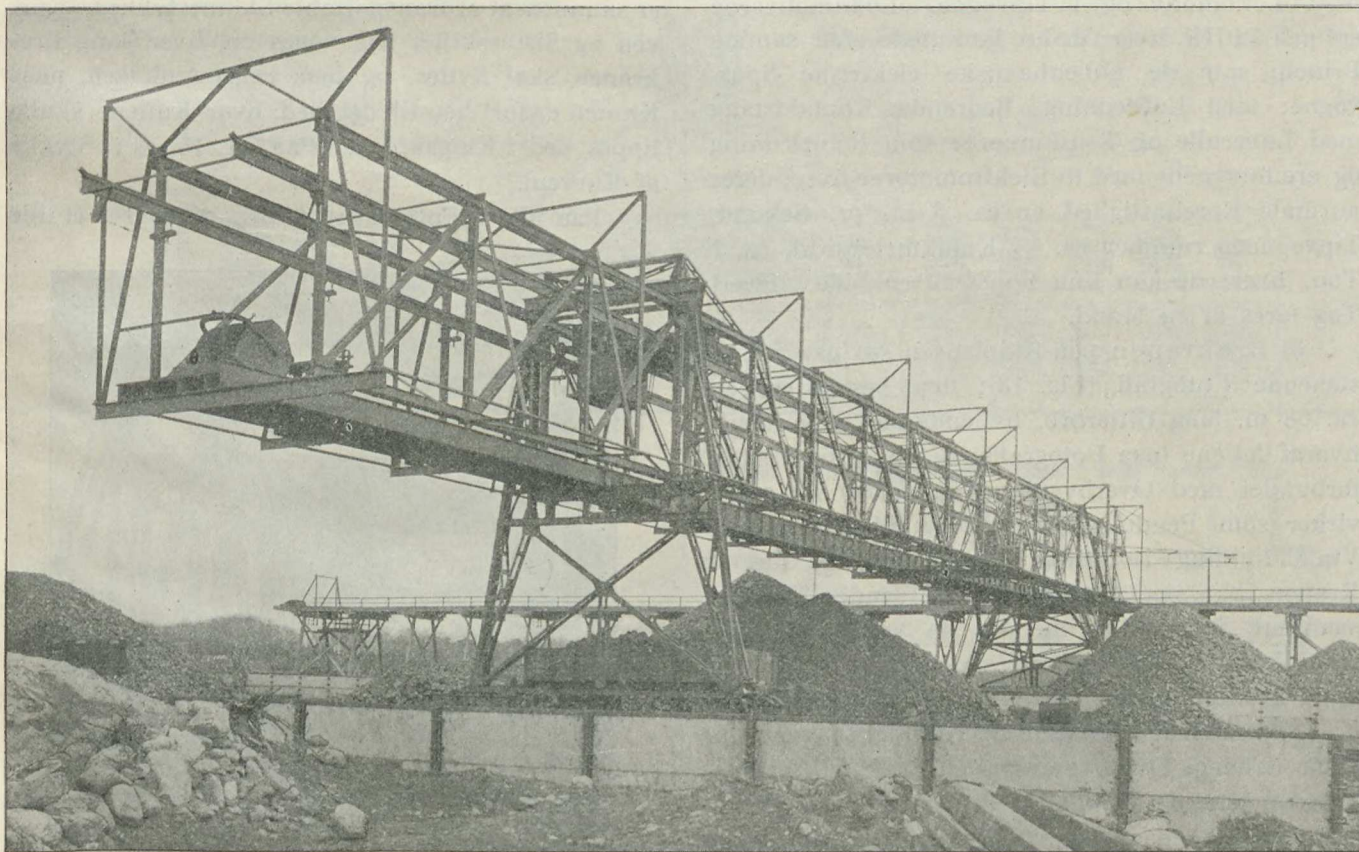


Fig. 13.

at der ved Forankringen af dens Barduner er benyttet en særegen Fremgangsmaade, der her, hvor saavel Broens Egenvægt som dens bevægelige Belastning ere saa smaa, har vist sig fyldestgørende, Mod Vest, hvor der er god, fast Bund, blev der i passende Afstand fra Brotaarnet gravet et ca. 3 m dybt Hul i Jorden, og paa Bunden af dette Hul støbtes en Forankringsplade af Monierbeton paa ca. 20 □ m og med en Tykkelse af ca. 0,5 m; i Pladen var indstøbt Ankre, hvortil Bardunerne fastgjordes. Efter at Betonen var hærdnet, blev den udgravede Lerfyldt paaført lagvis under Stampning og Vanding. Mod Øst, hvor Forankringspladen kom til at ligge udenfor Jernbanedæmningen og paa Engbund, blev der piloteret under den, og langs dens Omkreds opførtes 4 Moniervægge, saa at der dannedes en ca. 3 m dyb Kasse, der fyldtes med Jord; for at støtte Kassen mod Væltning blev Mellemrummet mellem denne og Baneskraaningens fyldt med stampet og vandet Ler. Paa Bardunerne er anbragt Skruestykker til Efter-spænding.

Toget, hvormed Kullene føres fra Havnen til Kulgaardene, er som nævnt sammensat af et elektrisk Lokomotiv og 4 Tipvogne. Lokomotiverne ere paa 12 HK. hver; de ere indrettede efter samme Princip som de københavnske elektriske Sporvogne: med Luftledning, fjedrende Kontaktstang med Løberulle og Togskinnerne som Returledning og ere forsynede med to Elektromotorer hver; deres normale Kørehastighed er ca. 3 m. pr. Sekund. Tipvognene rummer ca. $\frac{3}{4}$ Kubikmeter Kul, ca. 1 Ton, hver; de kan kun tippes til en Side. Hvert Tog føres af en Mand.

3) Brokranen paa Kulpladsen ses paa foranstaaende Fotografi (Fig. 13); den bestaar af en ca. 68 m. lang Gitterbro, hvilende paa to Jærnaag, hvoraf det ene (paa Fotografiet det bageste) er stift forbundet med Overbygningen, medens det andet virker som Pendulsøjle, idet det tillader en lille Vinkeldrejning i Broens Længderetning, for at Kranen ikke skal klemme sig fast under Kørslen, saafremt Sporvidden mellem de to Kranskiner (hver i sin Kulgaard) ikke skulde holde sig nøjagtig uforandret gennem hele Kulpladsens Længde.

Som det ses af Afbildningerne Fig. 14 og 15, bestaar Kranens Overbygning af en Bro med Parallelgitterdragere og Vindkors foroven; Tværdragerne bære et Plankedæk, paa hvilket Tipvognssporet for den elektriske Kulbane er lagt gennem hele Broens



Fig. 14.

Længde. Forbindelsen mellem dette Spor og Sporet paa Platformen langs Kulgaardens Østgrænse sker ved et Slæbeskifte, der indlægges i det sidstnævnte, og som fortsættes med en Kurve, der svinger rundt gennem en Vinkel paa 90° ind i Tipvognssporet og er sammensat af transportable Skinnestykker. Kurven og Slæbeskiftet maa tages op, hver Gang Brokranen skal flyttes, og maa lægges ud igen, naar Kranen er ført hen til det Sted, hvor Kullene skulle tippes ned i Kulgaarden. (Paa Fig. 15 ses et Stykke af Kurven).

Paa alle 3 Fotografier af Brokranen ses et lille



Fig. 15.

Maskinhus, ophængt under en Løbekran, der kan bevæge sig ad to Skinner, anbragte foroven paa indvendig Side af Kranens Hoveddragere; Løbekranen benyttes, naar Kullene skulle tages op fra Kulgaarden, idet den er forsynet med Hejseapparat og en Graveske. Naar Tipvognene paa Brokranen ere fyldte med Kul af Kulgaardens Beholdning, køres Vogntoget ud paa Platformens østligste Spor, hvor der er anbragt en Slisk, gennem hvilken Kullene kunne tippes ned i Lokomotiv-Tendere eller i almindelige Vogne til Færgernes eller Kielerskibenes Forsyning.

Med Hensyn til Kullosningsanlæggets Ydeevne bemærkes:

Kajkranen skal kunne losse ca. 300 Tons pr. Dag. Den samlede Udgift ved Befordring af Kullene fra Skibets Lastrum til Kulgaardene er ca. 65 Øre pr. Ton, men heraf skal Skibet godtgøre ca. 60 Øre, fordi dets Spil og Mandskab ikke benyttes ved Losningen, idet Fragtomkostningerne ere beregnede med Kullene leverede frit over Skibssiden. Besparselsen ved Anvendelse af Kullosningsanlægget fremfor den hidtil anvendte Losning ved Menneskekraft, (hvilket krævede 2 Gange Læsning paa og 2 Gange Aflæsning fra Banevogn) er beregnet til mel-

lem 1 og $1\frac{1}{2}$ Krone pr. Tons, eller med et Forbrug af 50,000 Tons om Aaret til 50,000 à 75,000 Kr.

Stationsbygningen.

Den 19de September 1905 afsluttedes Kontrakt om Opførelse af en Stationsbygning, Toldkammerbygning m. m. paa Korsør Station med Murer-mestrene *J. Hansen* og *Henriksen*, samt Tømrer-mestrene *R. Rasmussen* og *Andersen*, alle af Korsør, efterat Piloteringsarbejdet og Støbningen af Betonfundamentterne for Ydermure og Skillerum i de nævnte Bygninger var tilendebragt i Løbet af den foregaaende Sommer.

Den nye Hovedbygning, hvis Façade og Grundplan af Stueetagen ere viste paa nedenstaaende Fig. 16, er tegnet af Statsbanernes Arkitekt, Prof. *Wenck*.

I Bygningen findes, foruden de paa Grundplanen viste Lokaler, en Kælder med Rum for Centralopvarmningsapparat, Brændsel m. m. samt for Stationens Arkiv, endvidere er der i Mansardetagen indrettet Bolig og Køkken for en Restavratør samt en Række Overnatningslokaler for Trafikpersonalet, hvortil der længe har været Trang, idet de nuværende Pladsforhold ere saa indskrænkede, at man til dette Brug yderligere har maattet leje

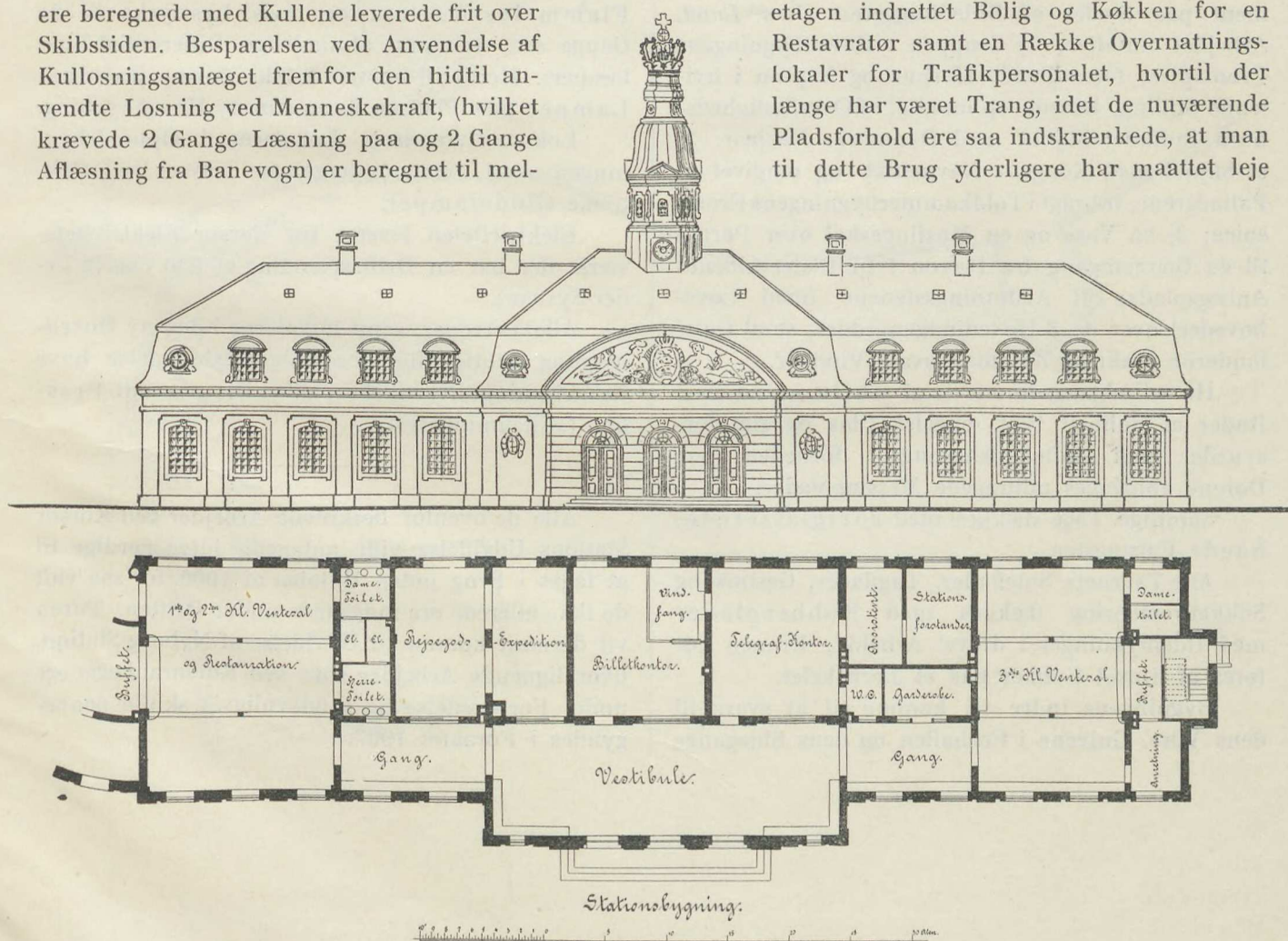


Fig. 16.

Værelser paa det ved Siden af den gamle Station liggende Hotel Storebelt.

I Fortsættelse af den nye Hovedbygning og i samme Stil som denne opføres Toldkammerbygningen med store rummelige Expeditionslokaler, der træde i Stedet for det mørke Pakhusrum, hvori hidtil de over Kiel ankommende Udlændinge modtog deres første imponerende Indtryk af Danmark. Paa første Sal af denne Bygning er en 3 Fags Frontspice med Kontorer for Toldvæsenet.

Saa vel Hovedbygningen som Toldkammerbygningen er opført af haandstrøgne lyserøde Sten (iblandt med mørkbrændte Sten). Sokkelen er af Granit, ligesom de udvendige Trapper, samt Rampeindfatninger og Afvisersten udenfor Toldboden. Kunstig Sandsten er anvendt i Midtpartiet paa begge Bygninger, saavel som til Indfatninger til alle Døre, Porte og Vinduer, til Arkitraven og til alle Gesimsudladninger.

Alt Billedhuggerarbejdet modelleres i Cement paa Stedet af Billedhuggeren *Jens Lund*. Arbejdet omfatter; 1) Gruppen i Hovedbygningens Frontspice, forestillende Merkur og Neptun i hvilende Stilling, lænede op imod et af Overflødhedshorn indfattet Skjold med Danmarks Vaaben; 2) et Skjold med Kongens Navnetræk og omgivet af Palmegrene, anbragt i Toldkammerbygningens Frontspice; 3) en Vase og en Muslingeskal over Porten til en Gennemgang fra Perron I til Kielerskibenes Anlægsplads; 4) Afslutningsstenene (med Løvehoveder) over de 3 Hovedindgangsdøre, samt Guirlanderne omkring de smaa ovale Vinduer.

Hovedindgangsdørene er af white wood med Ruder af dobbelt tykt, engelsk Glas og rigt forsynede med Billedudskæringer; forneden paa Dørene anbringes udtungede Messingplader.

Samtlige Tage dækkes med sortglasserede, buede Falstagsten.

Alle Taarnets Sideflader, Tagflader, Gesims- og Sokkelfremspring dækkes med Kobberplader med Udsmykninger i drevet Arbejde; Kronen udføres af drevet Kobber paa et Jærnskelet.

Bygningens Indre vil komme til at svare til dens Ydre. Gulvene i Forhallen og dens Sidegange

dækkes med sorte og hvide Marmorfliser, og Lofterne saavel her som i de to Ventesale ville blive rigt udsmykkede med Stukarbejde, endvidere anbringes i hver af Ventesalene dekorative Buffeter med Diske af udskaaret Træ.

Bygningerne skulle afleveres fuldt færdige til Brug til Efteraaret.

Perrontage.

Langs Hovedbygningens Bagside paa Strækningen fra Toldkammerbygningen til ca. 20 Fod Øst for Perronundergangen (se Pl. 1) bliver der saavel paa Perron I som paa Perron II anbragt Bølgeblikstage af samme Konstruktion som de paa Roskilde Station anvendte. Levering og Opstilling er overdraget Maskinfabriken »Phoenix» i Odense.

Stationspladsens Belysning.

Stationspladsen er oplyst ved 16 Stkr. 10 Amp. Flammelys-Buelamper, hvis Lysstyrke er 2,6 Gange saa stor som almindelige Differential-Buelamper. Hertil vil komme 2 Stkr. 6 Amp. Janduslamper paa Pladsen foran den ny Hovedbygning.

Lokomotivremisen, Lokalerne i Opholdsbygningen samt Perronundergangen belyses ved elektriske Glødelamper.

Elektriciteten leveres fra Korsør Elektricitetsværk, der har en Driftsspænding af 220 Volt (2 Leder-System).

Alle Perroner, samt Lokalerne i den ny Hovedbygning skulle efter foreløbig Bestemmelse have Gasbelysning, hvortil der paatænkes anvendt Presgas (Millenniumsllys).

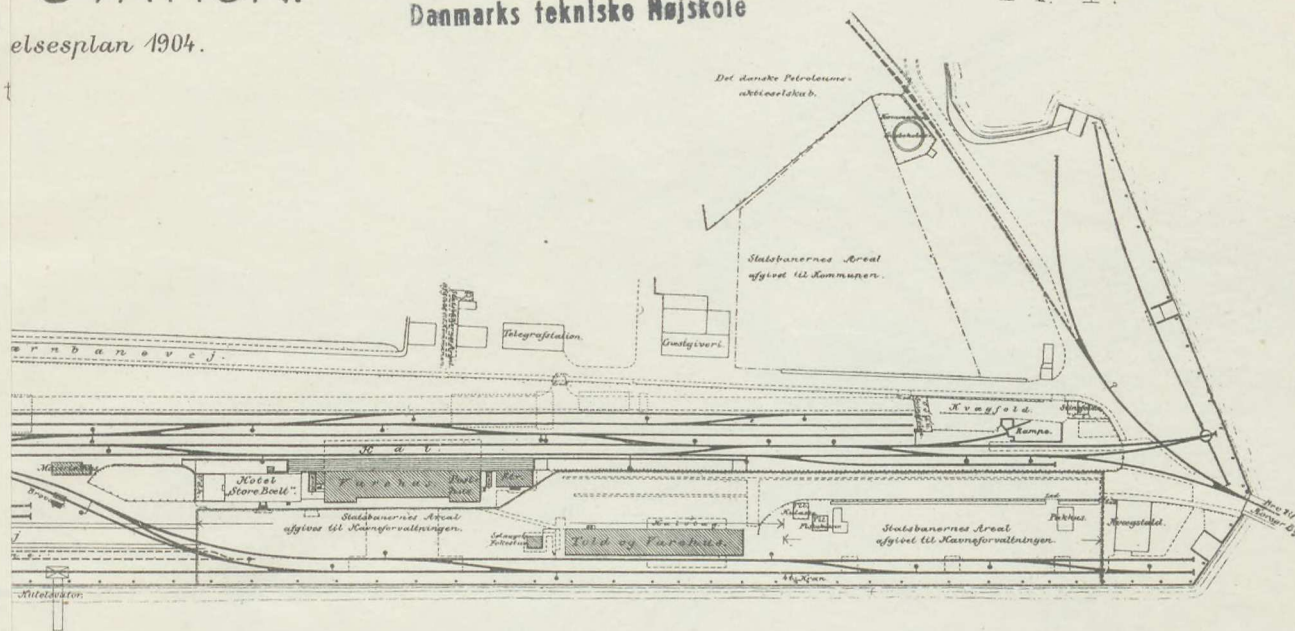
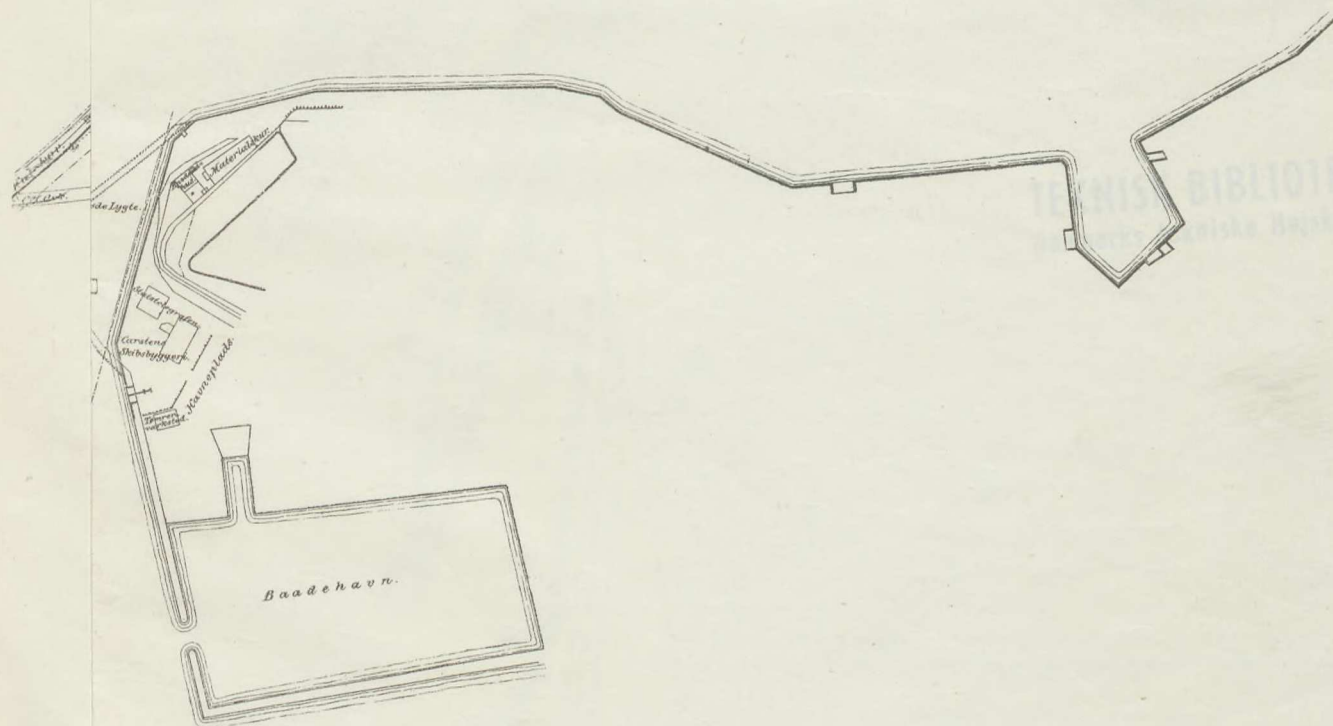
Alle de ovenfor beskrevne Arbejder ved Korsør Stations Udvidelse ville antagelig blive færdige til at tages i Brug inden Udløbet af 1906, for saa vidt de ikke allerede ere indgaaede under Driften. Turen vil dernæst komme til Udvidelse af Nyborg Station, hvor lignende Arbejder som ved Korsøranlægget ere under Forberedelse og sandsynligvis skulle paabegyndes i Foraaret 1907.

elsesplan 1904.

Den t

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Pl. 1.


$$R \quad S \quad \emptyset \quad R \quad H \quad A \quad V \quad N$$


Værelser paa det ved Siden af den gamle Station liggende Hotel Storebelt.

I Fortsættelse af den nye Hovedbygning og i samme Stil som denne opføres Toldkammerbygningen med store rummelige Expeditionslokaler, der træde i Stedet for det mørke Pakhusrum, hvori hidtil de over Kiel ankommende Udlændinge modtog deres første imponerende Indtryk af Danmark. Paa første Sal af denne Bygning er en 3 Fags Frontspice med Kontorer for Toldvæsenet.

Saa vel Hovedbygningen som Toldkammerbygningen er opført af haandstrøgne lyserøde Sten (iblandt med mørkbrændte Sten). Sockelen er af Granit, ligesom de udvendige Trapper, samt Rampeindfatninger og Afvisersten udenfor Toldboden. Kunstig Sandsten er anvendt i Midtpartiet paa begge Bygninger, saavel som til Indfatninger til alle Døre, Porte og Vinduer, til Arkitraven og til alle Gesimsudladninger.

Alt Billedhuggerarbejdet modelleres i Cement paa Stedet af Billedhuggeren *Jens Lund*. Arbejdet omfatter; 1) Gruppen i Hovedbygningens Frontspice, forestillende Merkur og Neptun i hvilende Stilling, lænede op imod et af Overflødhedshorn indfattet Skjold med Danmarks Vaaben; 2) et Skjold med Kongens Navnetræk og omgivet af Palmegrene, anbragt i Toldkammerbygningens Frontspice; 3) en Vase og en Muslingeskal over Porten til en Gennemgang fra Perron I til Kielerskibenes Anlægsplads; 4) Afslutningsstenene (med Løvehoveder) over de 3 Hovedindgangsdøre, samt Guirlanderne omkring de smaa ovale Vinduer.

Hovedindgangsdørene er af white wood med Ruder af dobbelt tykt, engelsk Glas og rigt forsynede med Billedudskæringer; forneden paa Dørene anbringes udtungede Messingplader.

Samtlige Tage dækkes med sortglasserede, buede Falstagsten.

Alle Taarnets Sideflader, Tagflader, Gesims- og Sockelfremspring dækkes med Kobberplader med Udsmykninger i drevet Arbejde; Kronen udføres af drevet Kobber paa et Jærnskelet.

Bygningens Indre vil komme til at svare til dens Ydre. Gulvene i Forhallen og dens Sidegange

dækkes med sorte og hvide Marmorfliser, og Lofterne saavel her som i de to Ventesale ville blive rigt udsmykkede med Stukarbejde, endvidere anbringes i hver af Ventesalene dekorative Buffeter med Diske af udskaaret Træ.

Bygningerne skulle afleveres fuldt færdige til Brug til Efteraaret.

Perrontage.

Langs Hovedbygningens Bagside paa Strækningen fra Toldkammerbygningen til ca. 20 Fod Øst for Perronundergangen (se Pl. 1) bliver der saavel paa Perron I som paa Perron II anbragt Bølgeblikstage af samme Konstruktion som de paa Roskilde Station anvendte. Levering og Opstilling er overdraget Maskinfabriken »Phoenix« i Odense.

Stationspladsens Belysning.

Stationspladsen er oplyst ved 16 Stkr. 10 Amp. Flammelys-Buelamper, hvis Lysstyrke er 2,6 Gange saa stor som almindelige Differential-Buelampers. Hertil vil komme 2 Stkr. 6 Amp. Jandus-Lamper paa Pladsen foran den ny Hovedbygning.

Lokomotivremisen, Lokalerne i Opholdsbygningen samt Perronundergangen belyses ved elektriske Glødelamper.

Elektriciteten leveres fra Korsør Elektricitetsværk, der har en Driftsspænding af 220 Volt (2 Leder-System).

Alle Perroner, samt Lokalerne i den ny Hovedbygning skulle efter foreløbig Bestemmelse have Gasbelysning, hvortil der paatænkes anvendt Presgas (Millenniumsls).

Alle de ovenfor beskrevne Arbejder ved Korsør Stations Udvidelse ville antagelig blive færdige til at tages i Brug inden Udløbet af 1906, for saa vidt de ikke allerede ere indgaaede under Driften. Turen vil dernæst komme til Udvidelse af Nyborg Station, hvor lignende Arbejder som ved Korsør anlæget ere under Forberedelse og sandsynligvis skulle paabegyndes i Foraaret 1907.

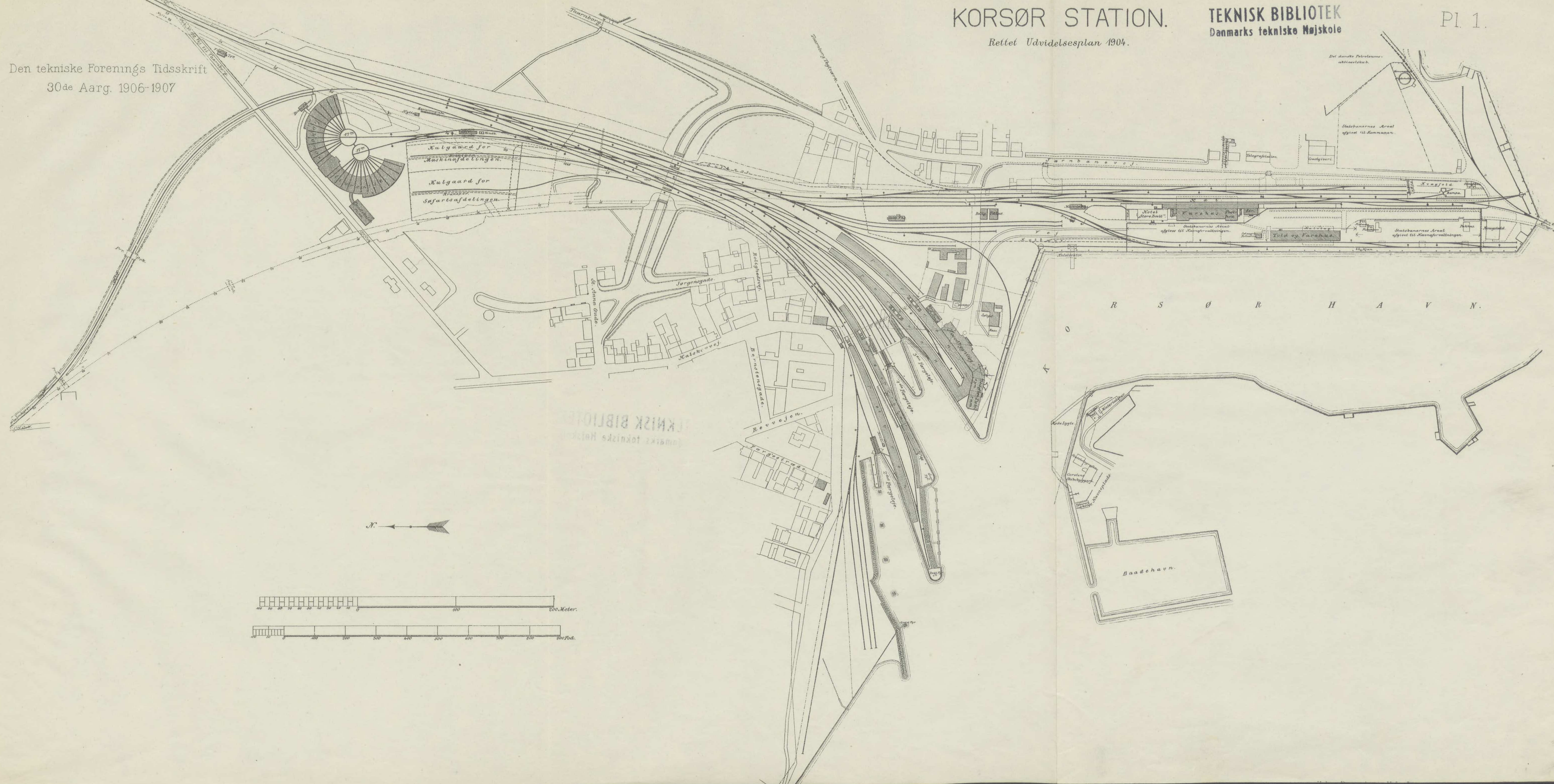
Den tekniske Forenings Tidsskrift
30de Aarg. 1906-1907

KORSØR STATION.

Rettet Udvidelsesplan 1904.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Pl. 1

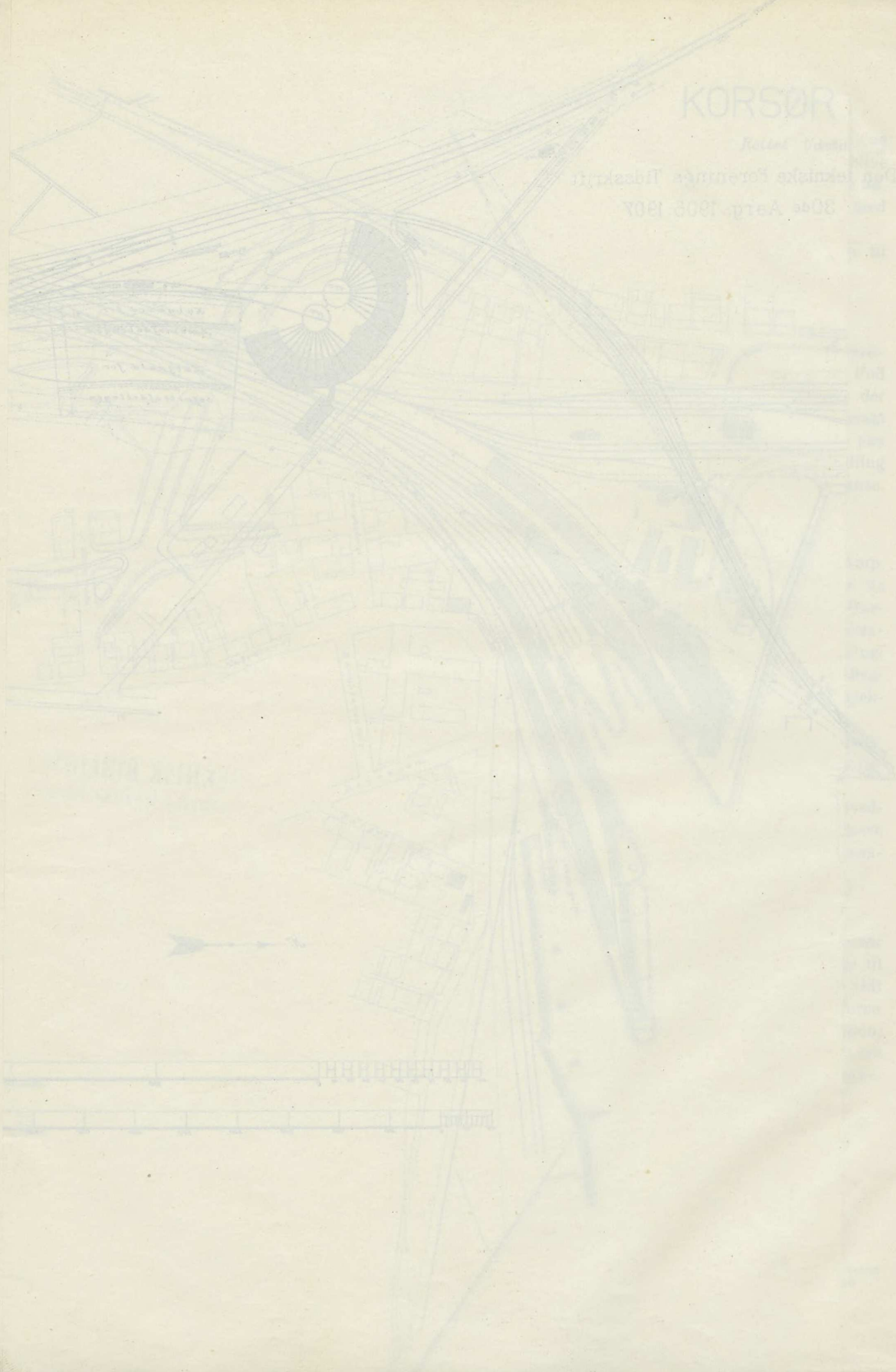


KORSØR

1871

Den tekniske forretnings Tidsskrift

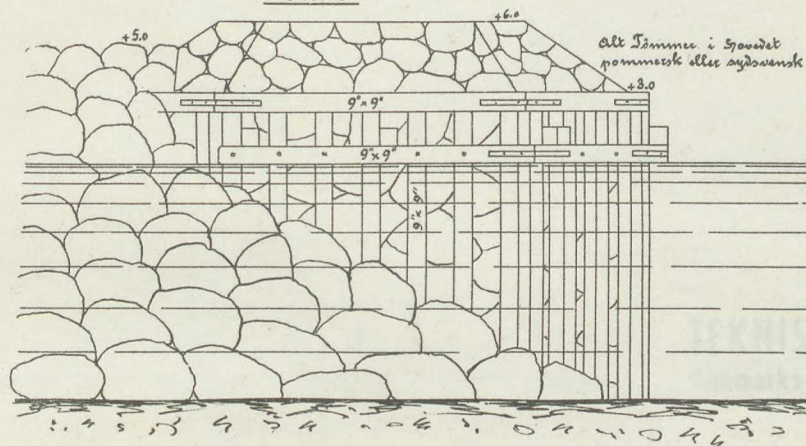
Årg. 30de Aarit 1897



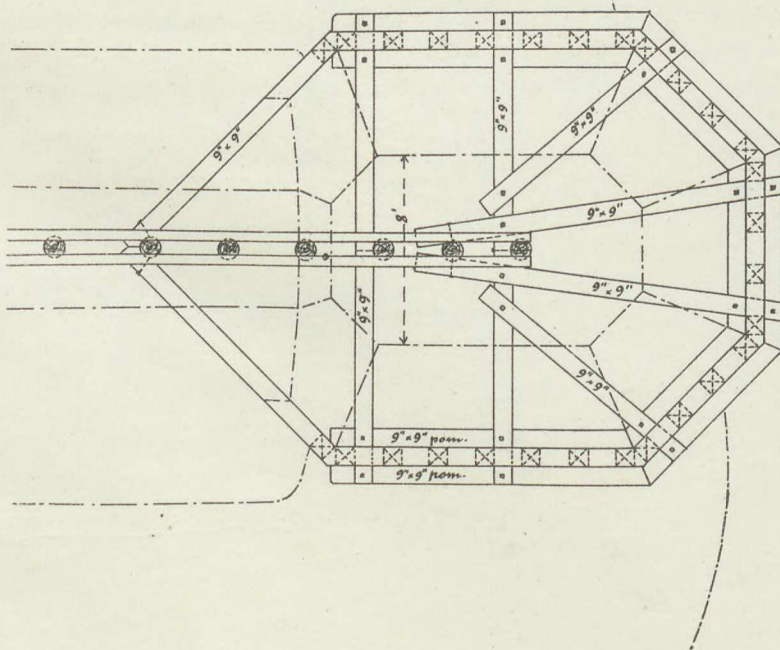
STATSBANERNES BØLGEBRYDER.

Solved.

Facade.

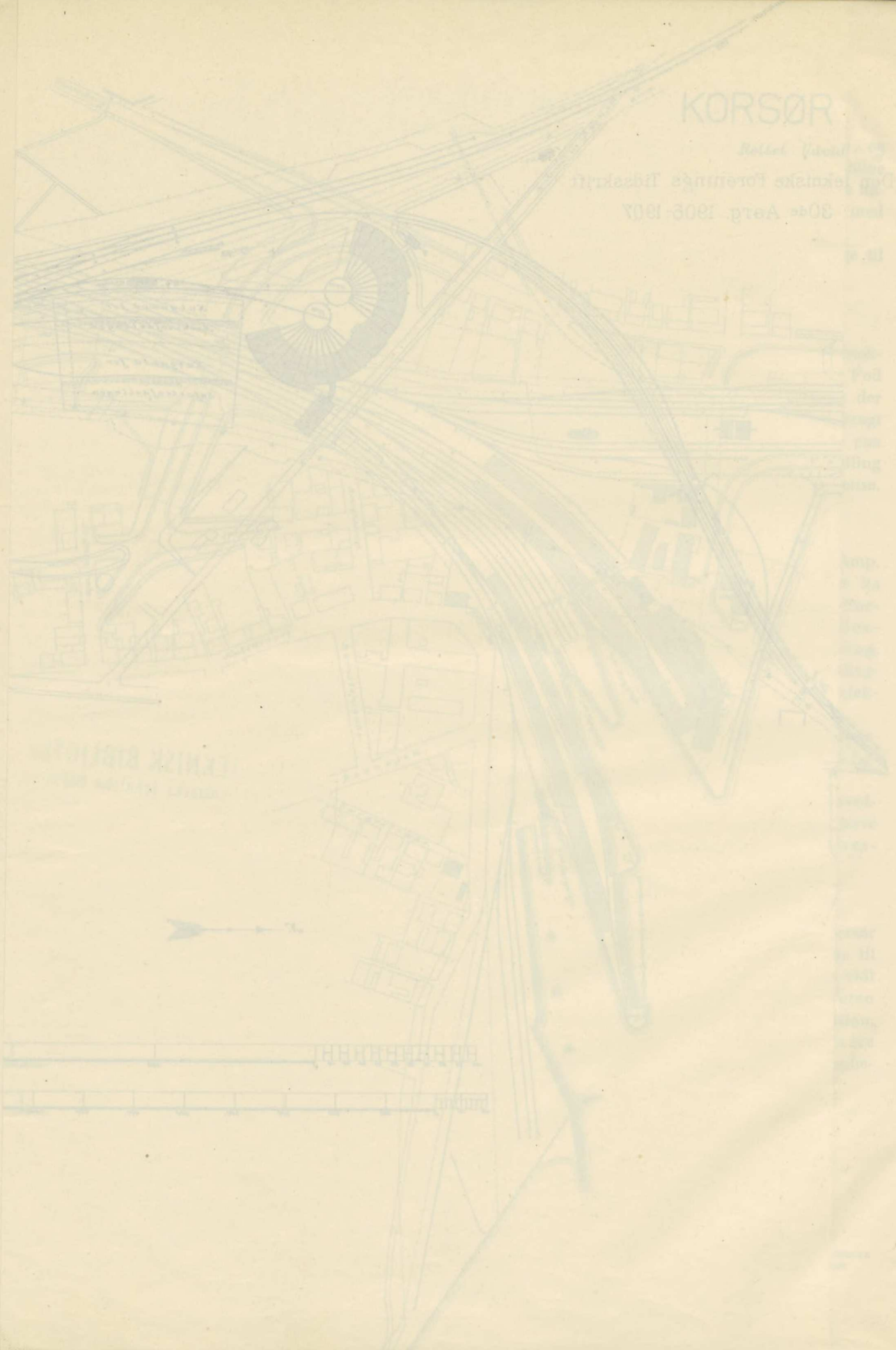


Blan.



KORSØR

Det tekniske Forenings Tidsskrift
Aarg. 30de Aarg. 1907



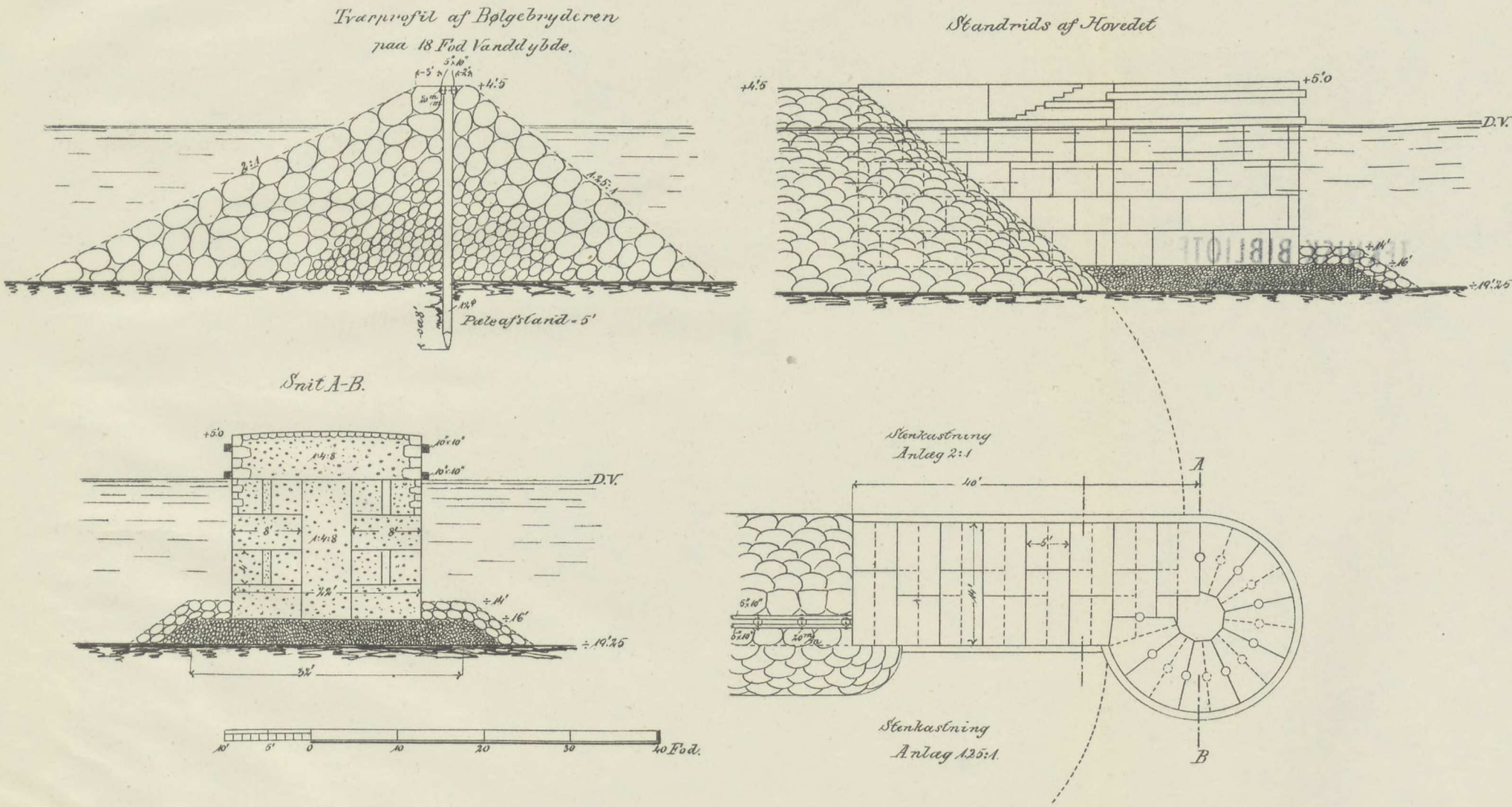
TEKNISKE BILDE



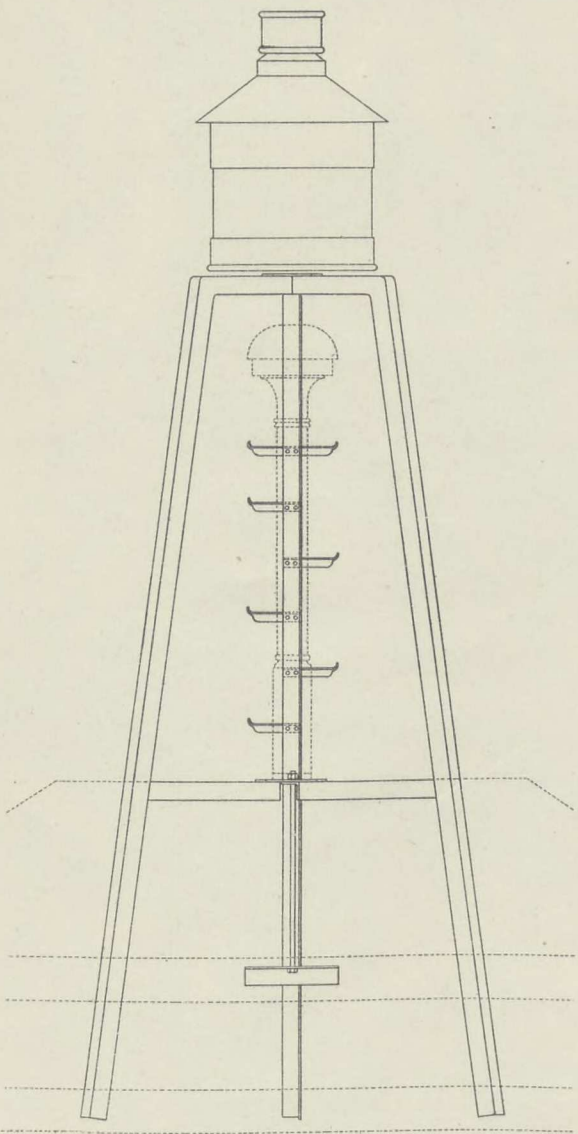
TEKNISKE BILDE

TEKNISKE BILDE

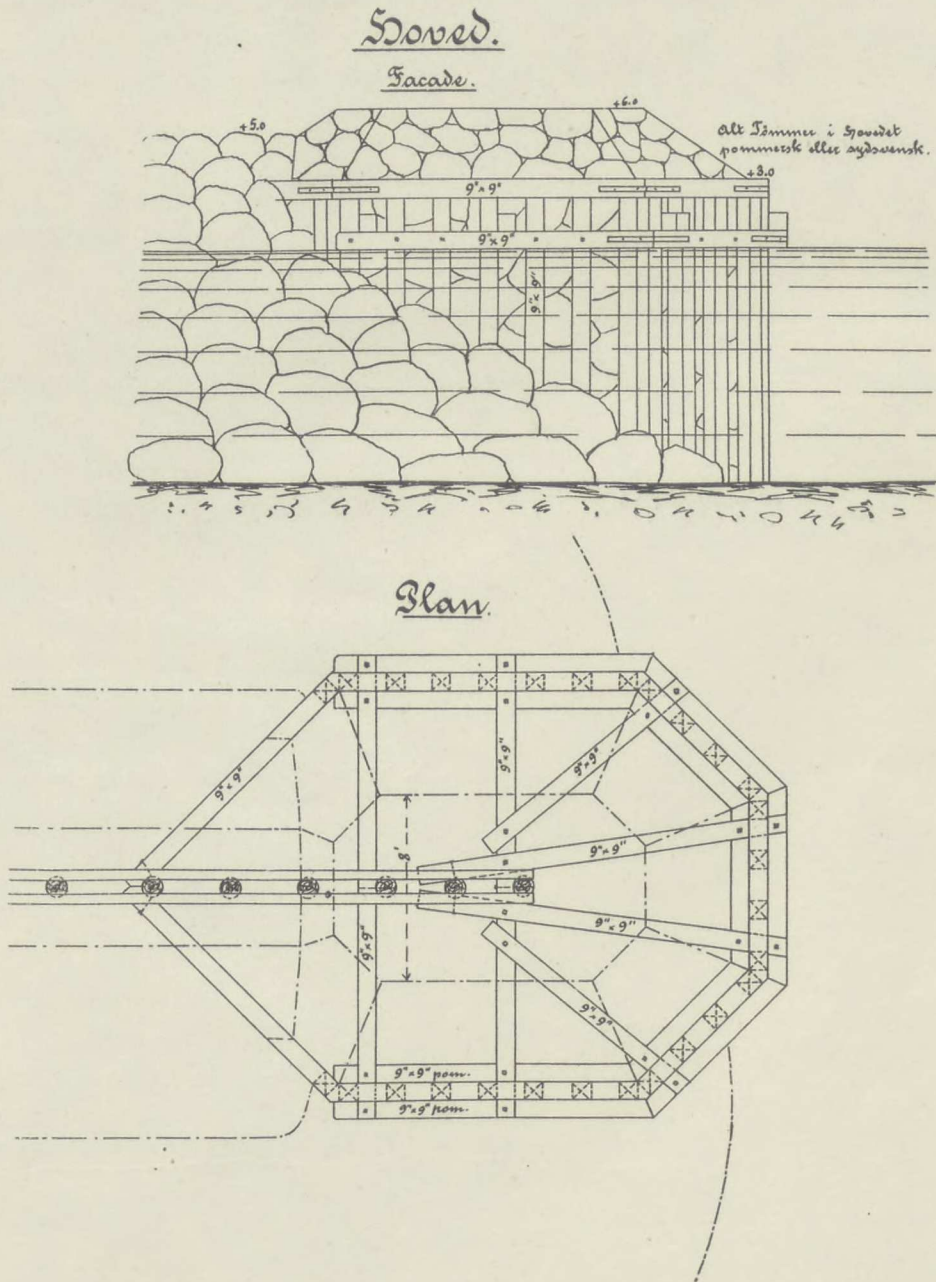
KORSØR KOMMUNES BØLGEBRYDER.



FYRLANTERNE.



STATSBANERNES BØLGEBRYDER.



Det tekniske Forenings Tidsskrift
1905-1907

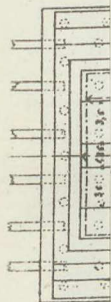
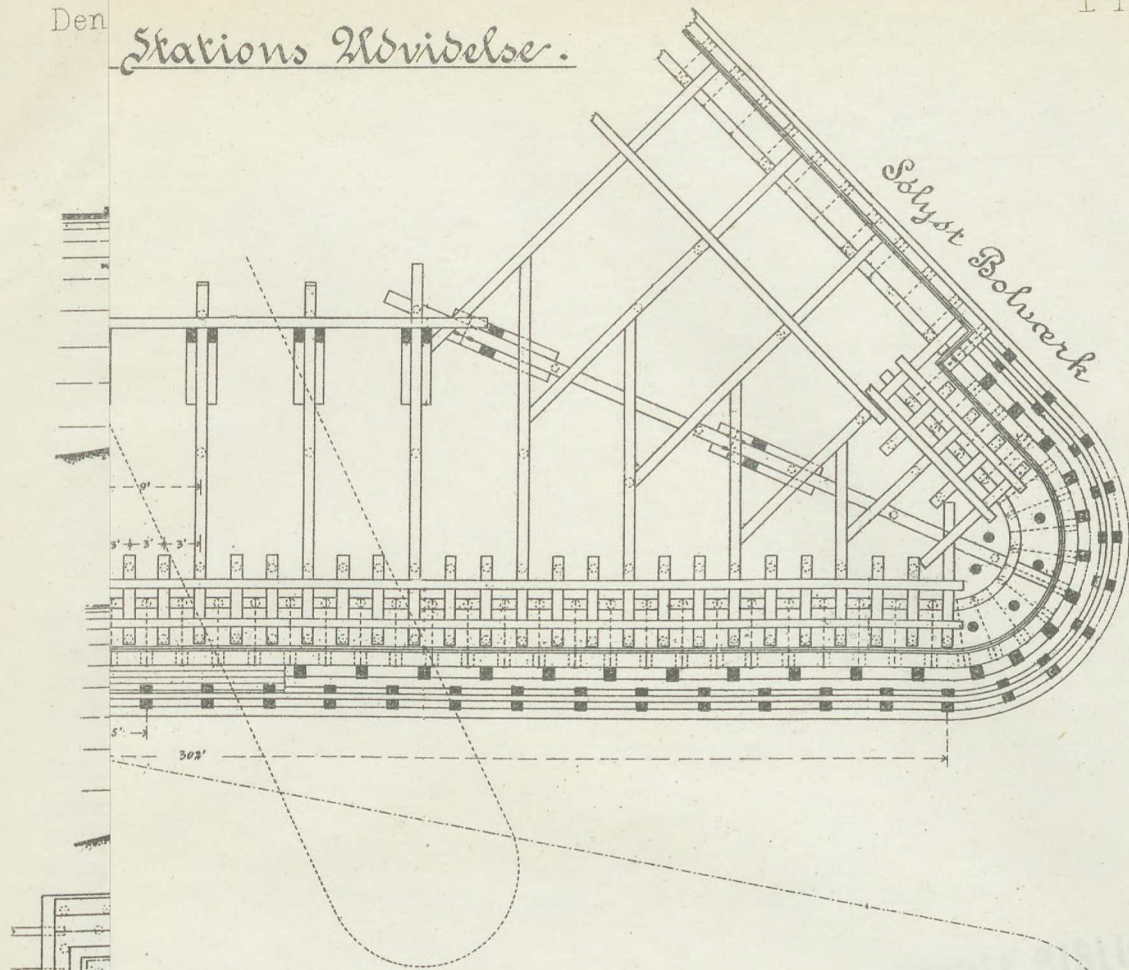
ENRSTINKORFOR KOMMUNES BØLGEBRYDER



Stations Hovedelse.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

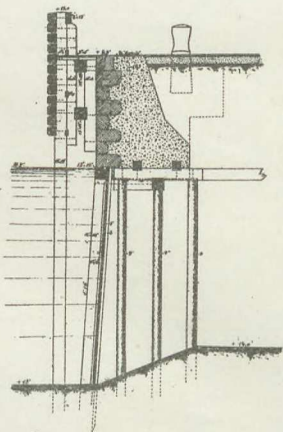
Slyst Bolværk



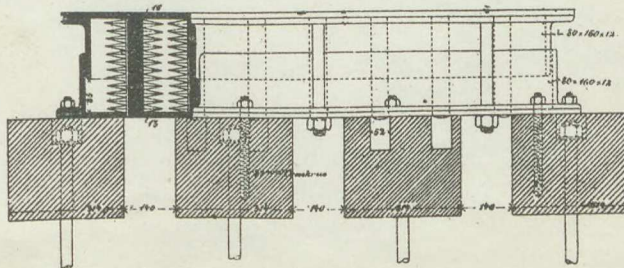
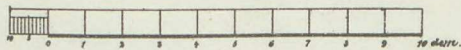
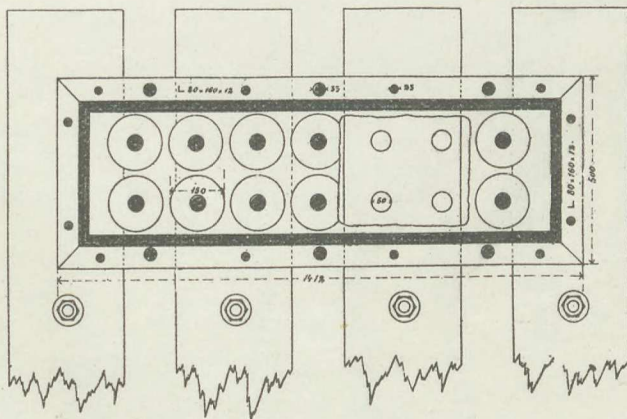
94, 20'

Snit c-c'

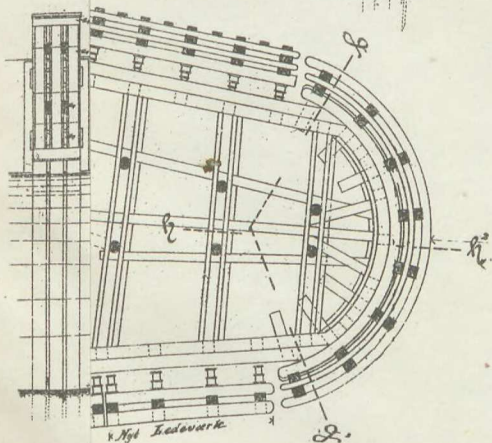
10, 54'



Bufferkasse



Snit b-b'



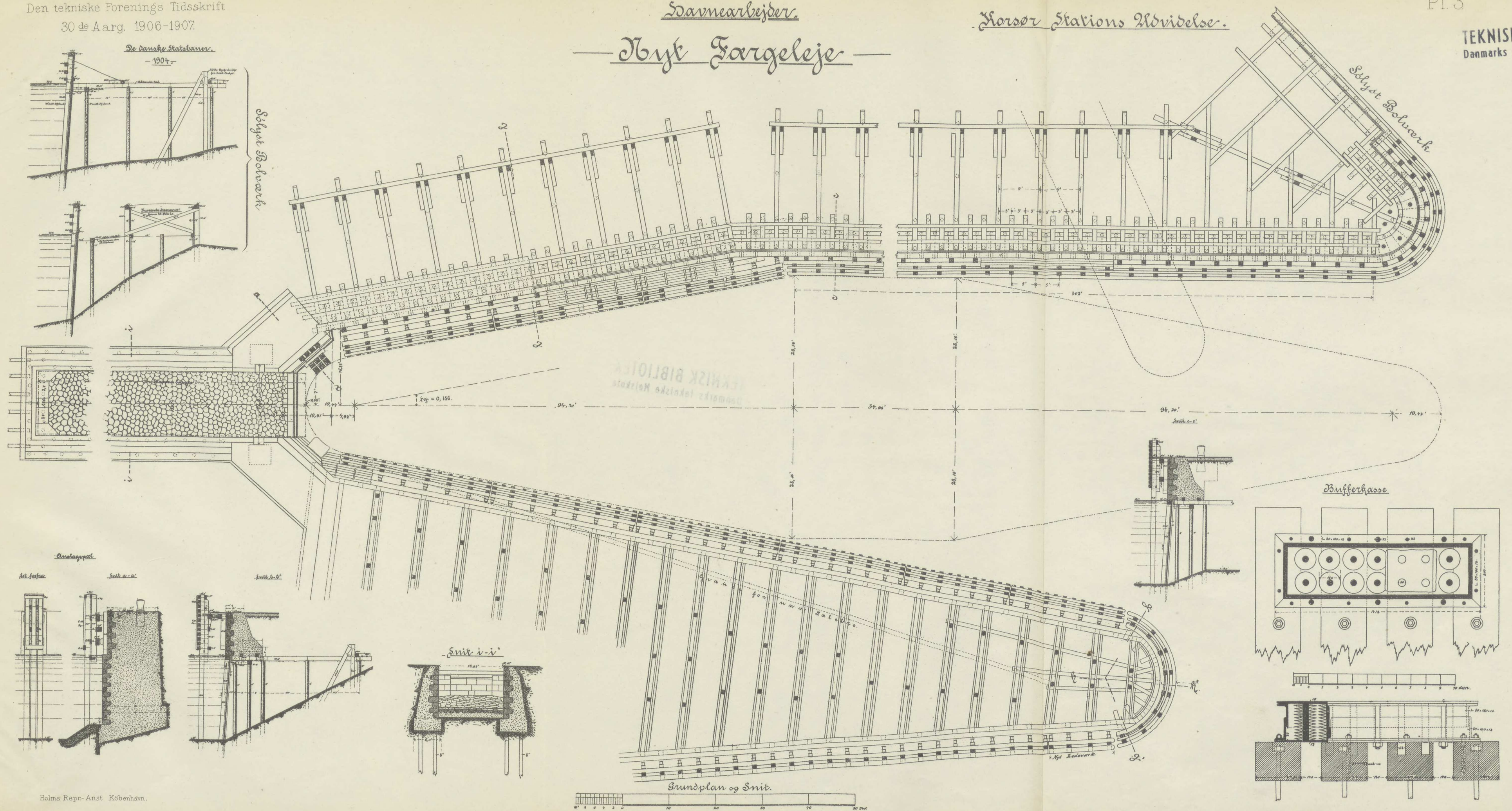
Nyd Kaldemærke

ANRETNINGSKORP KOMMUNES BØLGEBRYDER



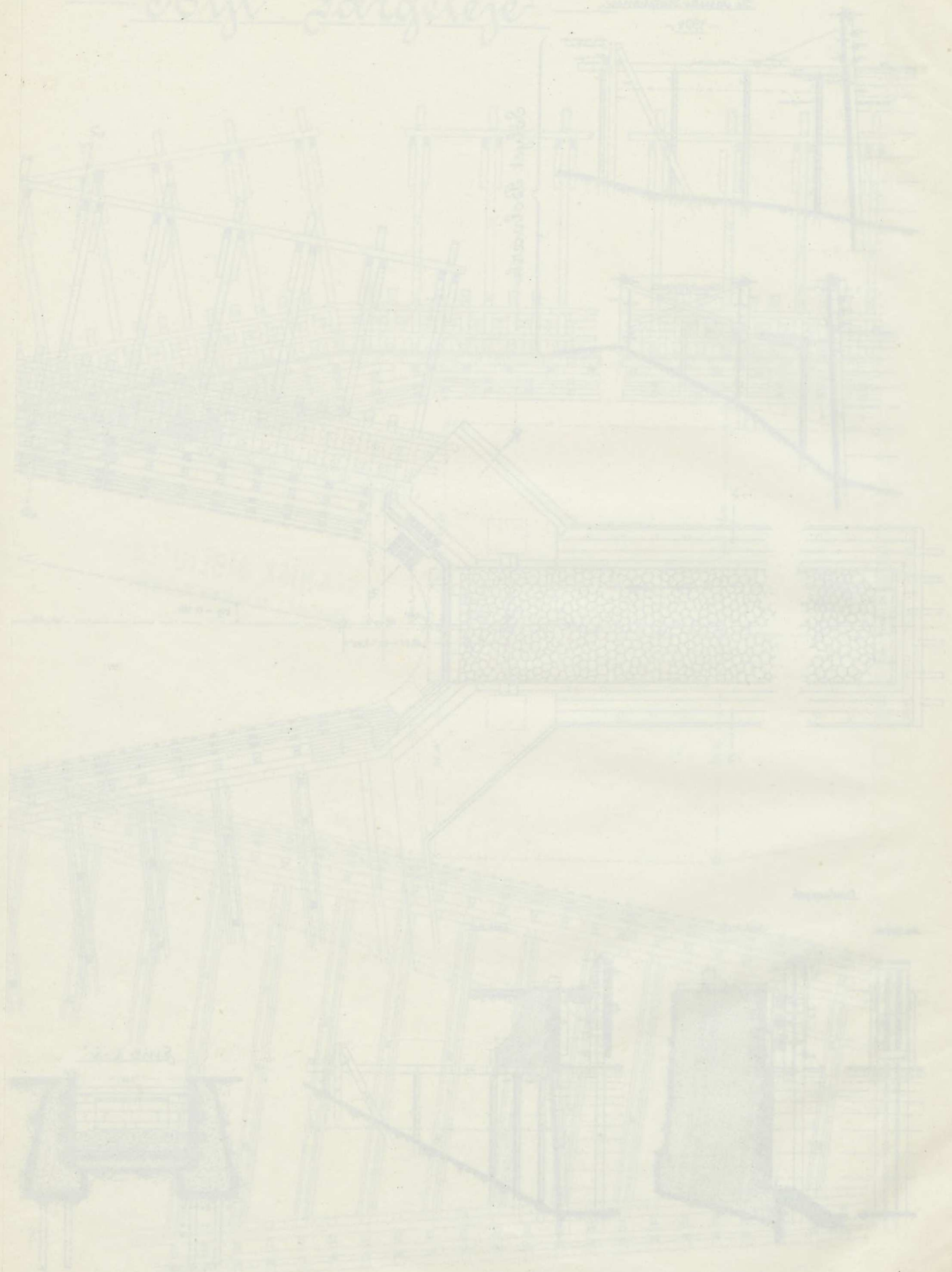
Savnearbejder.
Nyt Fargeleje.

Korsør Stations Afdielse.



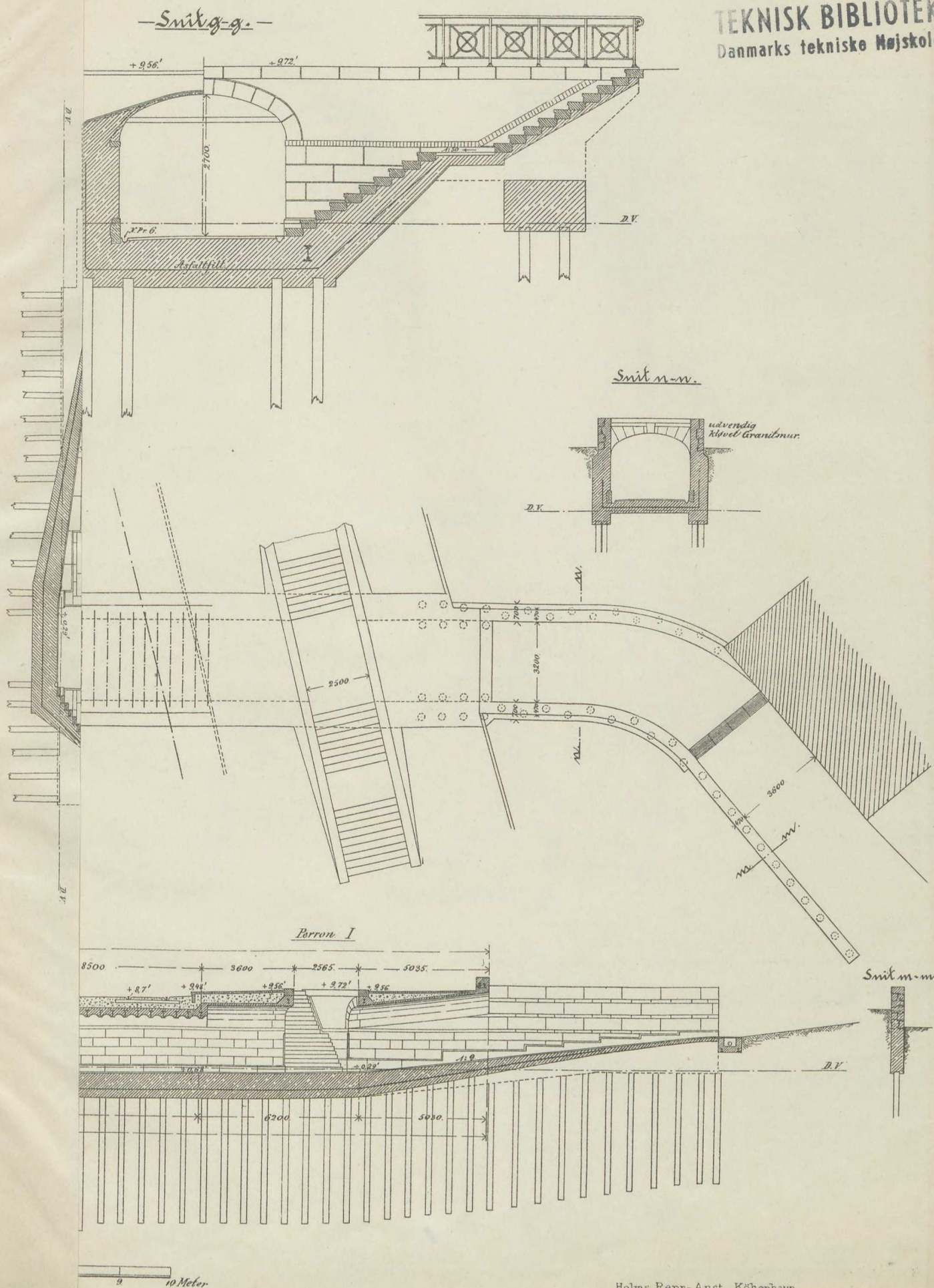
NOTES
of Hajkolo

Hytt Fargeleje



Korsør Stations Udvidelse.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

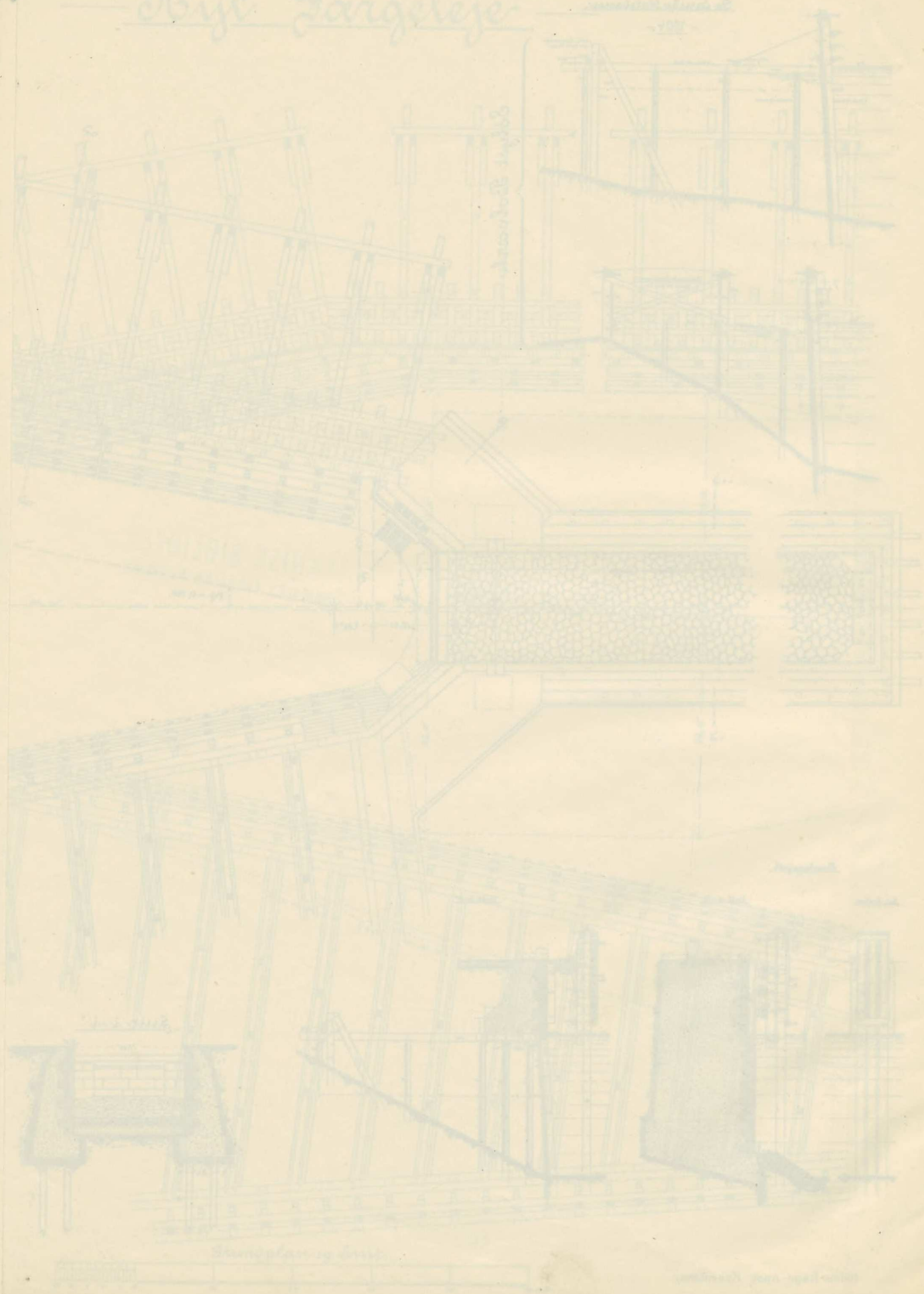


11011
Hajkolo

Sammarleje

Nykt Fargeleje

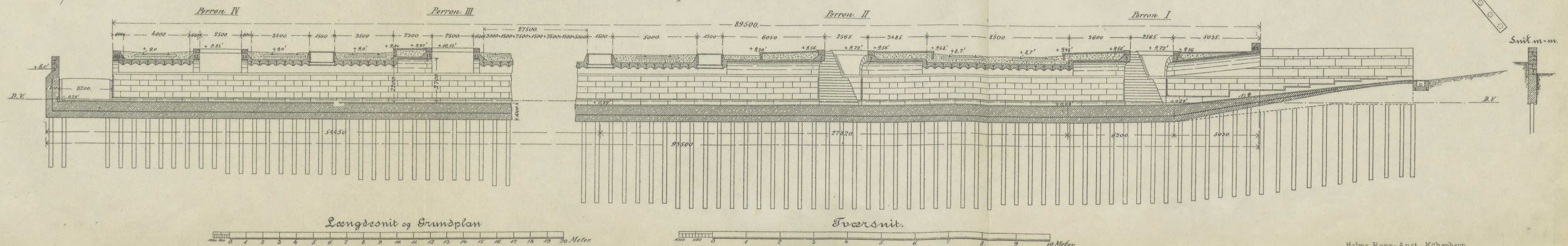
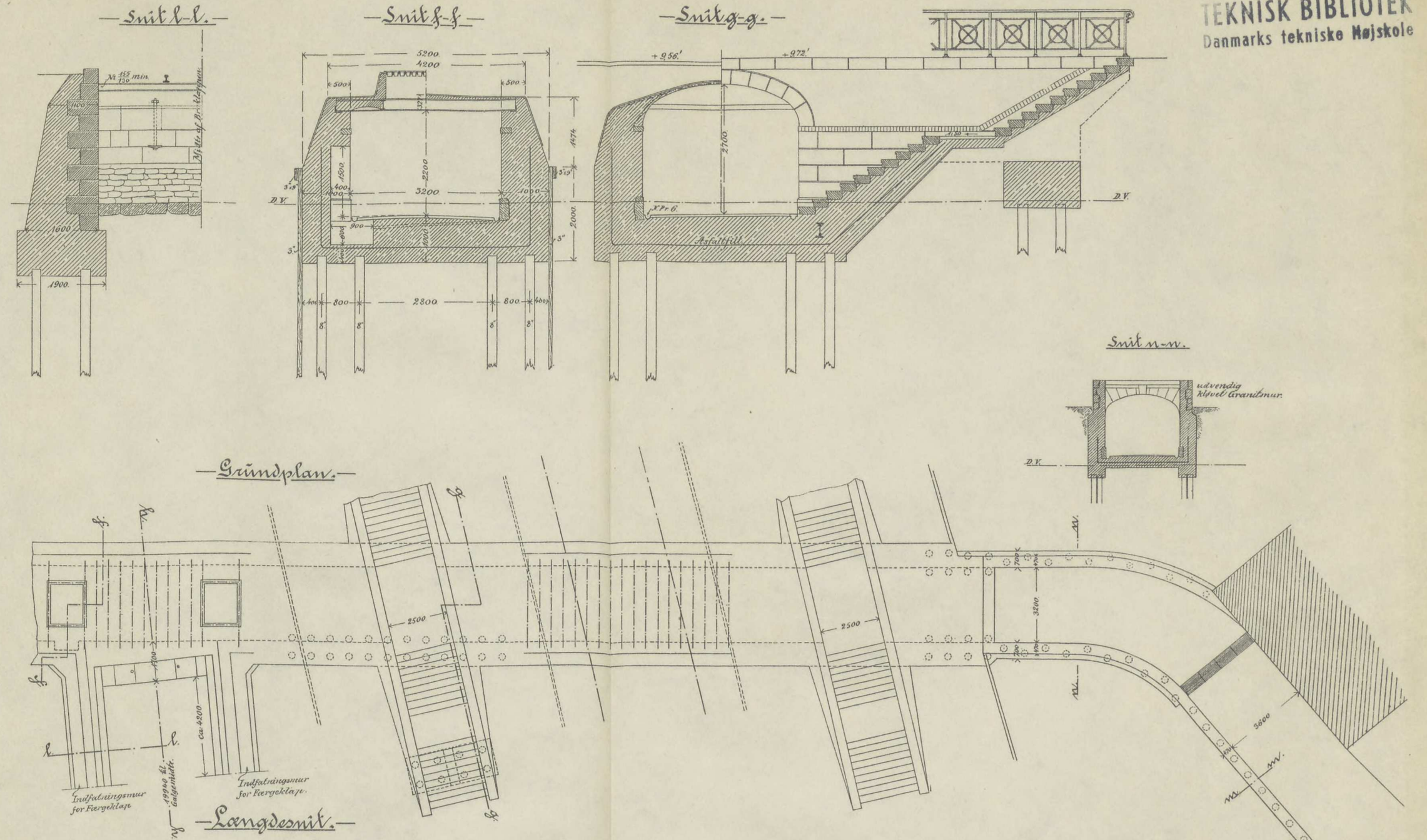
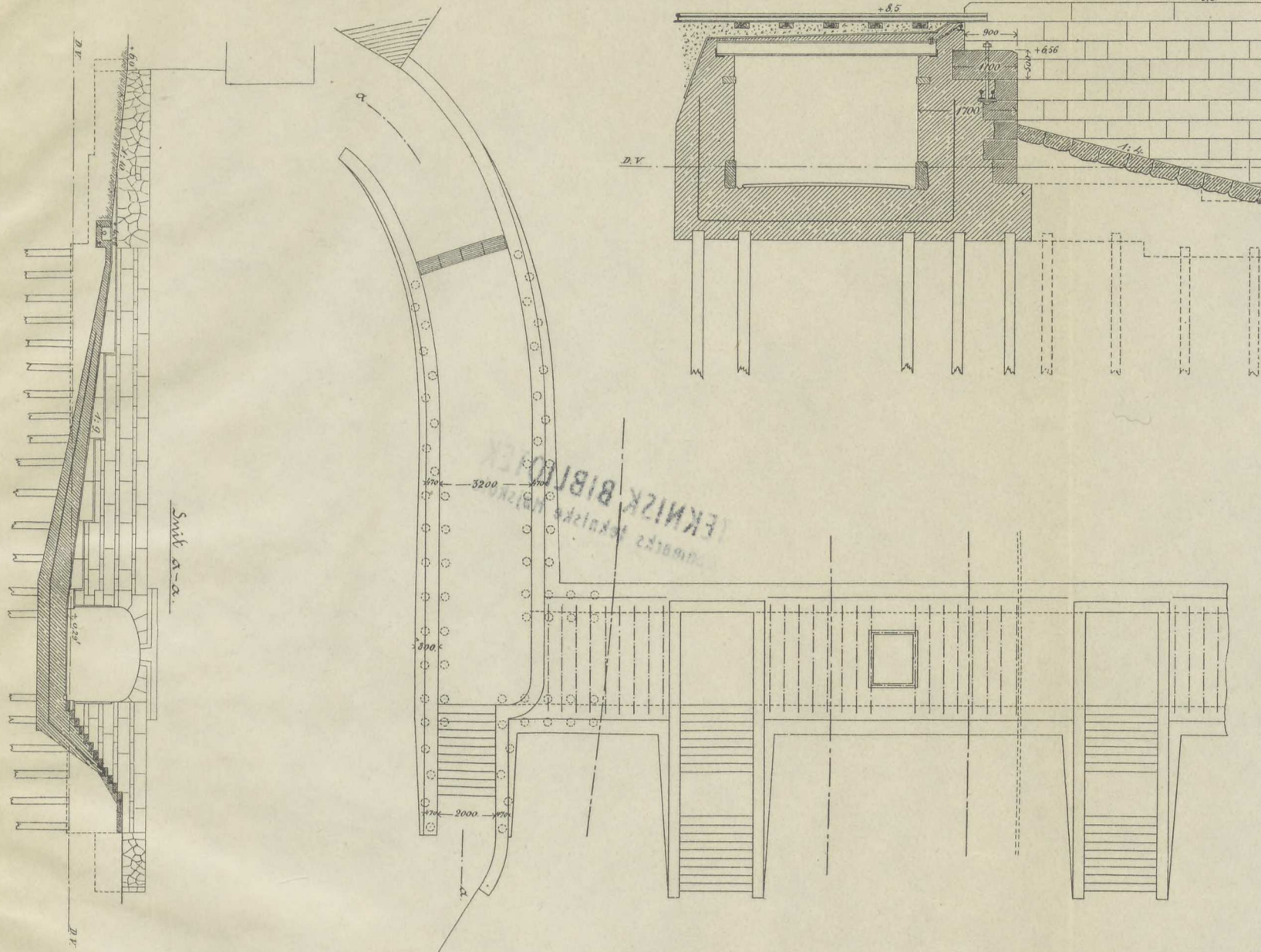
1871-1872
1871-1872



Undergang.

Korsør Stations Udvidelse.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



2. Indgang

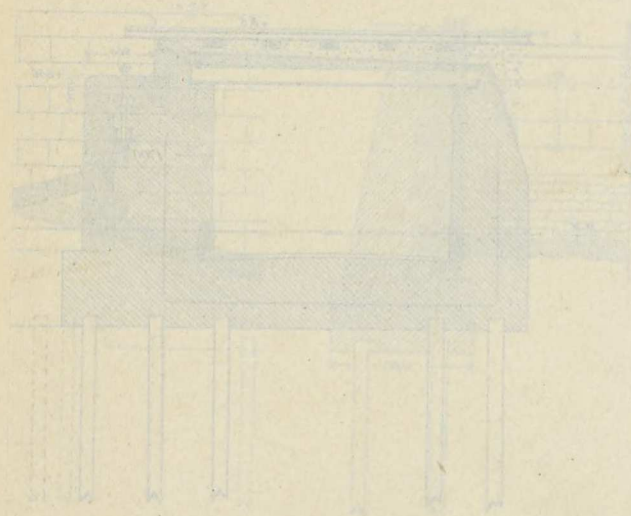
2. Indgang til Skole

1907

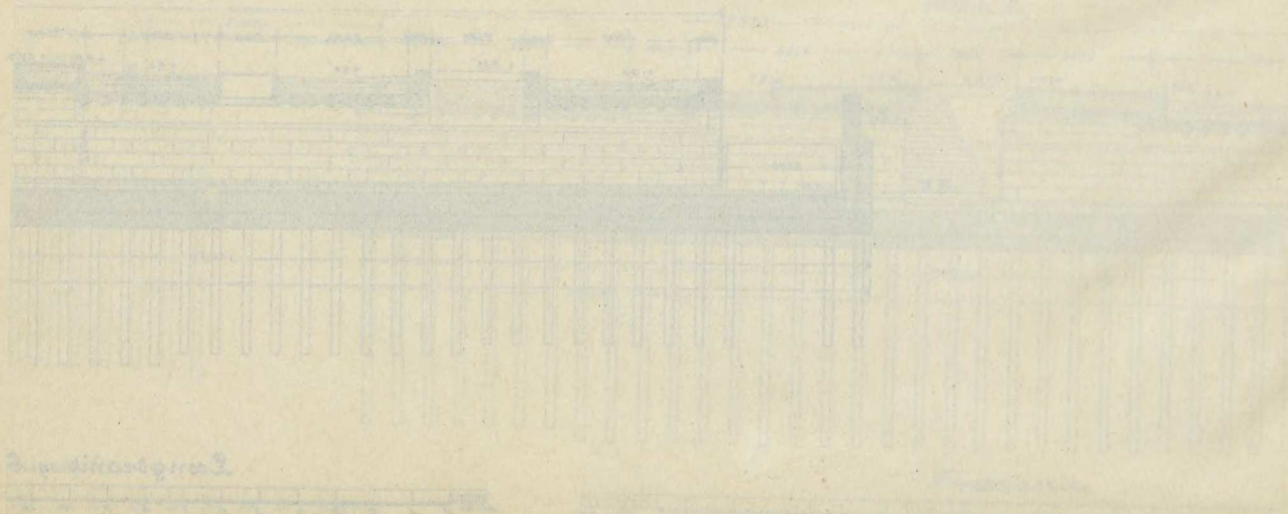
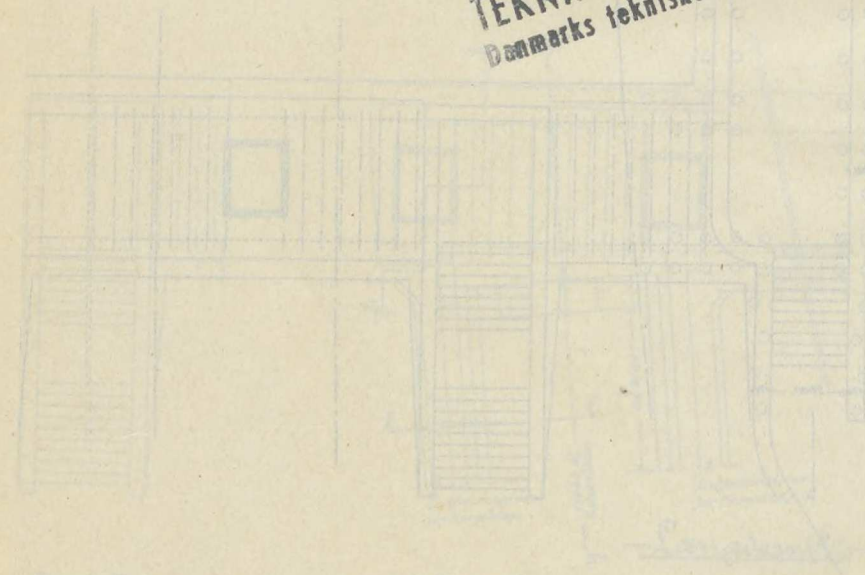
Indgang

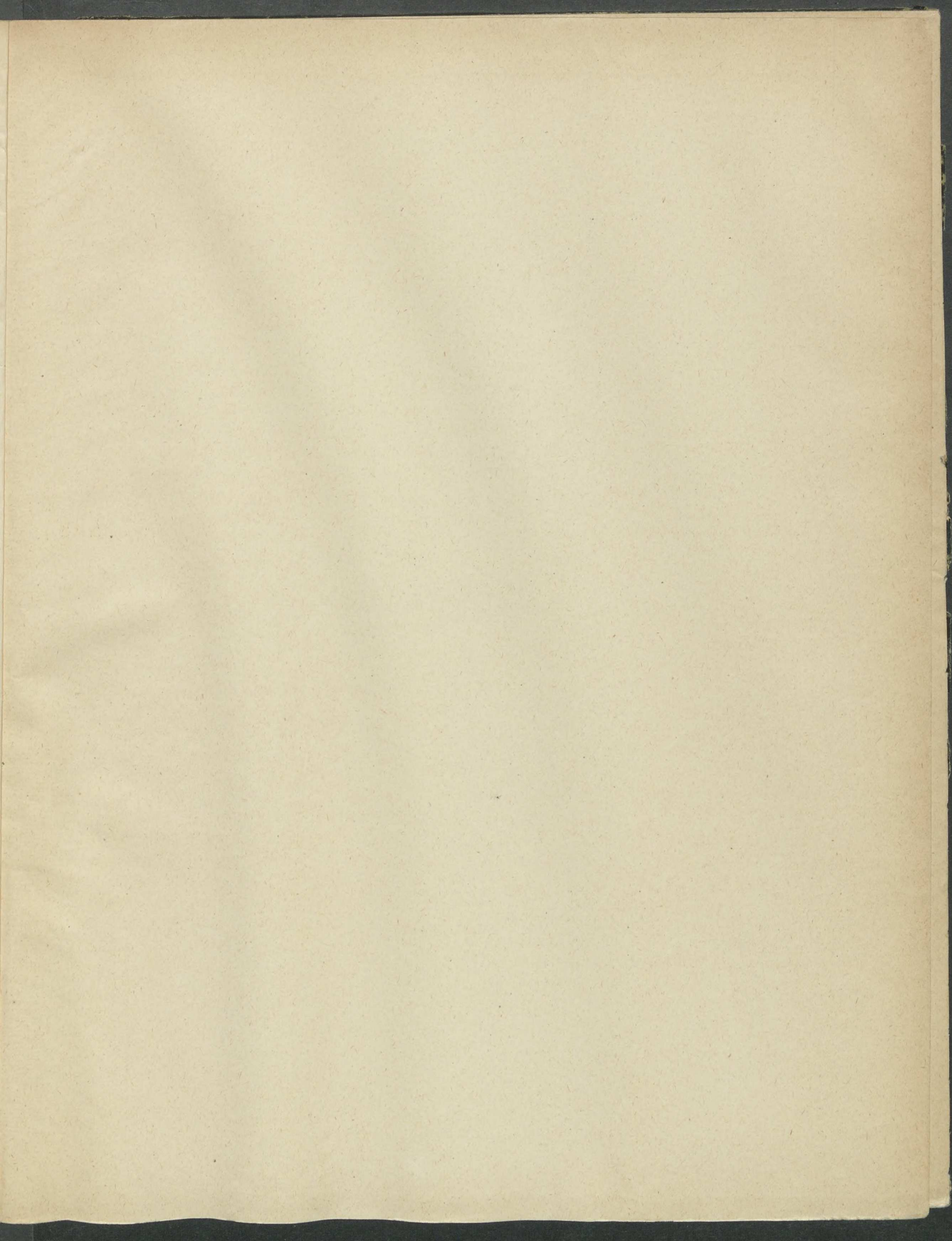
Indgang

Indgang



TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole





TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

