

13 JERNBANEN MELLEM KØBENHAVN OG KORSØR

SE MERE PÅ WWW.25FANTASTISKE.DK

Jernbanen er sammen med dampmaskinen nok det bedste symbol på industrialiseringen. For med jernbanen ændrede livet sig i Danmark. Person- og godstransport blev hurtigere og billigere, så landet blev mindre. Tiden blev en anden, da hele Danmark fik standardiseret klokken, så togene kunne følge samme køreplan (før var der nogle få minutters tidsforskel fra landsdel til landsdel). Traditionelle handelsveje blev flyttet, nye byer og industrier dukkede op, hvor der før havde været åben mark. Danmarks første jernbane blev lagt i to etaper; Først kom der forbindelse mellem København og Roskilde i 1847, og i 1856 nåede skinnerne helt til Korsør.



FOLD HER

13 // JERNBANEN MELLEM KØBENHAVN OG KORSØR



FOLD HER

OTTO BUSSES VEJ

01 CENTRALVÆRKSTEDET

Centralværkstedet for Statsbanernes Maskinafdeling fylder et areal på 160.000 m², med bygninger på de 30.000 m². Det store vognværksted afsluttes af en lang skydebro i den ende af området, som vender ud til Enghavevej. Fra 1909 var dette stedet, hvor lokomotiver og togvogne blev kørt ind til vedligeholdelse og reparationer. Arkitekten Heinrich Wenck, DSB's ledende arkitekt i perioden 1894-1921, tegnede værkstedsanlægget. Wenck tegnede ikke kun stationer for DSB, men også ledvogterhuse, kommandopost, remise, banearbejderhuse, pakhus og toiletbygninger. Og efter tysk forbillede stoppede han ikke dér, men tegnede også skilte, dørhåndtag, fresker og lysekroner.

02 'DEN GULE BY'

'Den Gule By' er DSBs svar på Søværnets Nyboder. Den lille, idylliske oase ligger fuldkommen skjult og isoleret fra omverdenen. Her har DSB-medarbejdere og deres familier boet gennem tiderne, lige siden husene blev opført i 1909 som tjenesteboliger. Det var hovedsageligt folk fra Hjælpevognstjenesten, som hurtigt skulle kunne rykke ud, hvis der var brug for dem ved afspringer eller andre uheld. Om dagen arbejdede de i de nærliggende værksteder. I stuerne og soveværelserne var der installeret alarmklokker, som kunne aktiveres fra den nærliggende mesterbolig, hvis der skulle rykkes ud til ulykker.

Der er i alt 33 lejemål i Den Gule By, som i folkemunde er døbt 'Kineserbyen' på grund af farven. Rækkehusene er på 40m² i to plan med en lille have foran.

KØBENHAVN – KORSØR

Bygningerne langs jernbanen fra København til Korsør fortæller også industrihistorie, og derfor er stationer, pakhus, remiser, broer og værkstederne værd at lægge mærke til fra togets vinduer på turen over Sjælland.

De første jernbaner i Danmark blev anlagt af britiske entreprenører som brugte danske håndværkere til at opføre stationsbygningerne; stationsbygningerne i Roskilde og Sorø er eksempler på dette. Fra midten af 1800 tallet var det især de to arkitekter, N.P.C. Holsøe og hans afløser Heinrich Wenck, der satte deres præg på den danske jernbanearkitektur. I 1894 afløste Wenck Holsøe som DSBs hovedarkitekt, og med mere end 300 bygninger bag sig, bl.a. Københavns Hovedbanegård (1904-11), er han vores mest produktive jernbanearkitekt.

03 ROSKILDE STATION

Roskilde Station er det ældste jernbanearkitektur i Danmark. Arkitekten kendes ikke med sikkerhed. Den engelske ingeniør og projektleder William Radford, var entreprenør på stationsbygningen, som har et symmetrisk udseende med de to tårne. Først i 1873 fik de deres pyramidetag.

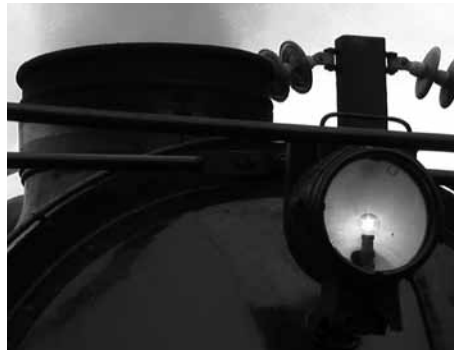
04 REMISEANLÆGGET VED ROSKILDE STATION

Da man 1847 anlagde jernbanen mellem København og Roskilde, blev der anlagt en beskedne remise med to spor i Roskilde stations østlige ende. Den blev imidlertid hurtigt utidsvarende. Det man i dag ser ved Remiseanlægget i Roskilde består af en vestlig del med 8 spor fra 1900 og en østlig del med fem spor fra 1920. For at give lige let adgang til alle sporene i remisen, blev den anlagt som en ring omkring en drejeskive og kaldes derfor en rund- eller ringremise. Hvert spor i remisen gav plads til et af datidens største lokomotiver, men da lokomotiverne blev større og større, måtte man i 1920 udvide med yderligere fem spor, som gav plads til de nye lokomotiver.

Omkring remisen ligger den gamle kulgård med kulkran og vandkran til forsyning af lokomotiverne og vandrensningsbygningen fra 1898 med et anlæg til at fjerne kalk fra vandet og en funktionærbygning, hvor remiseformanden oprindelig boede. I dag fungerer remisen, også kaldet Roskilde Maskindepot, som museumstogværksted for damplokomotiver.



FOLD HER



FOLD HER

05 SORØ STATION

Det var det britiske Fox, Henderson & Co. der stod for entreprensen og danske håndværkere der byggede, da Sorø Station blev opført i 1856. I 1888-99 stod N. P. C. Holsøe for en ombygning af stationen og i 1922 blev det store, ottekantede vandtårn tilføjet. Vandtårnet er et af de største af sin slags, som er blevet opført i Danmark. Størrelsen skyldes en lokal mangel på kalk. En mangel, der gjorde Sorø vand særligt attraktivt som kedelvand til jernbanens damplokomotiver.

06 SLAGELSE STATION

Stationsbygningen i Slagelse blev tegnet af arkitekten N.P.C. Holsøe i 1891-92. Forbilledet var J.D. Herholdts anden hovedbanegård i København fra 1863-64 (nedrevet i 1916), som var inspireret af den italienske renessances byggestil. Med sine pavilloner, den trekantede gavl med ur og de røde mursten er Slagelse Station et godt eksempel på den typiske danske købstadsstation.

TJEEK OGSÅ:

Københavns Bymuseum
Vesterbrogade 59
1620 København V
www.bymuseum.dk

Danske Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24
5000 Odense C
www.jernbanemuseet.dk

DSB Museumstog
www.museumstog.dk