

F R E D N I N G S V Æ R D I E R

HALSSKOV REVHUS

SLAGELSE KOMMUNE



Besigtigelsesdato:
Besigtiget af:
Journalnummer:

17.09.2014
Mia Kroer Ræbild
2014-7.82.07/330-0001

Kommune:
Adresse:
Betegnelse:
Fredningsår:
Omfang:

Slagelse Kommune
Storebæltsvej 140, 4220 Korsør
Halsskov Revhus
1968. Udv. 1982
*Isbådsstationen (1838) og det hermed
sammenbyggede bådehus (1884).*

BYGNINGSBESKRIVELSE

Halsskov Revhus ligger på den yderste spids af Halsskov Rev umiddelbart syd for Storebæltsbroen. Halsskov Revhus udgøres af to bygninger: en isbådsstation og et hermed sammenbygget bådehus.

Isbådsstationen er en enetages, grundmuret, pudset og gulkalket bygning med rødt, halvvalmet tegltag, som danner et bredt tagudhæng over indgangsfacaden. I rygningen ses tre skorstenspiber med sokkel og gesims, og i begge tagflader er flere nyere tagvinduer. Soklen er af kampesten, gavlene afsluttes af en muret gesims, nordsiden af en hvidmalet sugfjæl og sydsidens tagudhæng bæres af rødmaledede bjælkeender med hvidmalede loftbrædder og afsluttes af en rødmalet, profileret trægesims. I vestgavlen ses tre krydsmurankre. På sydsiden under tagudhænget er hoveddøren og på modstående side er bagdøren. Begge døre er nyere, men traditionelt udførte, enfløjede fyldingsdøre og over hoveddøren er et ældre opdelt overvindue. Vinduerne er ældre, torammede og smårudede vinduer, dog er enkelte vinduer nyere, men udført som de tidligere vinduer. Foran vinduerne i stueetagen er nyere træskodder. Både døre, vinduer og skodder er malet grønne.

Isbådsstationen har bevaret en traditionel grundplan med en gennemgående hovedskillevæg og mindre gennemgangsrum på hver side af denne og kun et større rum mod sydøst. Køkkenet, hvor der er bevaret en niche, som markerer hvor ildstedet var, er placeret i forlængelse af forstuen, og imellem disse fører en traditionel ligeløbstrappe op til den udnyttede tagetage. Tagetagen rummer foruden en repos et stort værelse i hver gavl. Isbådsstationens indre er i stueetagen overvejende traditionelt med klinke- og bræddegulve, pudsede vægge og synlige bjælker med nedsænkede brædder imellem. I forstuen og i køkkenet er loftet pudset. I tagetagen er der bræddegulve belagt med væg-til-væg tæpper, skunk- og skråvægge er beklædt med profilbrædder, de øvrige vægge er pudsede, hanebåndene er fritliggende og skorstenspiberne står frit i rummene. Der er bevaret ældre fyldingsdøre, indstukne hængsler, greb og



Isbådsstationens østgavl og sydside med det store tagudhæng.



Isbådsstationens vestgavl.

gerichter. Flere af vinduerne er indvendigt forsynet med nyere forsatsvinduer.

Det lidt tilbagetrukne isbådehus, der er delvist sammenbygget med revhuset, er ligeledes en enetages, grundmuret, pudset og hvidkalket bygning med et rødt, teglhængt heltag. I tagetagen ses et par nyere tagvinduer. Bygningen står på en sokkel af kampesten og facaden afsluttes af en muret gesims. Mod vest afsluttes gavlen af et rødmalet sternbræt. I østgavlen og sydsiden er en nyere, men traditionelt udført revledør, og over døren i gavlen er en revleluge. I vestgavlen er en ældre, tofløjet port med flammeret yderside og et fast parti under det buede stik. Vinduerne er mestendels højsiddende vinduer, der er tophængte, etrammede og tredelte, men i nordsiden er tillige et trefags korspostvindue. Samtlige vinduer er nyere, men traditionelt udførte, og er malet grønne ligesom døre, luge og port.

Indvendigt består isbådehuset af et stort rum mod vest og et værksted, en fordelingsgang og to toiletrum mod øst. Det store rum har pigstengulv, kalkede vægge og synlige bjælker med loftbrædder. Langs ydervæggene står der et par stolper med kopbånd, som understøtter det gennemgående bjælkelag. De øvrige rum står ligesom det store rum, men her er gulvene støbte og i fordelingsgangen og i toiletterne ligger der fliser på gulvet. De indvendige døre er udført som nyere, umalede revledøre.

— BYGNINGSHISTORIE

I Danmark har isbåde i århundreder været et transportmiddel over Storebælt, når der var isvinter. Den første bygning på Halsskov Rev blev bygget under Christian d. IV – rimeligvis i 1590. Revhuset, kaldet Christian IV's Hus, blev indrettet med soverum i tagetagen, hvor de rejsende, der ventede på en isbåd, kunne sove i hængekøjer.

Efter en privat båd med 3 personer og 25.000 rigsdaler var forlist, blev isbådetrafikken i 1794 overtaget af Postvæsenet, der i 1784 havde ladet opføre en postbygning på Halsskov Rev. Turen over Bæltet kunne tage fra 6 timer til flere døgn, men der var mulighed for at overnatte og få forplejning på Sprogø.

En isbåd er betegnelsen for en solid, åben båd, der er konstrueret til at blive skubbet og trukket over is, men som også kan sættes i vandet og sejle som en båd, hvis man skulle passere en åben rende. Isbåden har en høj køl på midten, og under kølen er der to stålskinner, der fungerer som meder. For at båden ikke skal vælte, går nogen ved siden af den og støtter den samtidig med at de skubber, mens andre går foran og trækker båden i et tov. Da turen med isbåd var farlig, tog man som regel flere både afsted på række, så man kunne hjælpe hinanden, hvis en båd forliste.



Bådehusets østgavl og sydside.



Bådehusets østgavl.

Efterhånden blev postbygningen kernen i en omfattende bebyggelse på Halsskov Rev i forbindelse med isbådstransporten. Omkring 1860 blev der bygget en rejstald samt et par bådehuse, og omkring 1870 blev der opført et hotel, som havde plads til de mange rejsende. På taget af hotellet var indrettet en udkigspost med nogle store søkikkerter. Kun to af disse ovennævnte bygninger er bevaret: Isbådsstationen og Isbådehuset.

Den nuværende Isbådsstation, der fejlagtigt stadig bærer navnet "Christian IV's Hus", blev opført i 1838 af postvæsenet som gæstgiveri. Foruden værelser til de rejsende og søfolk rummede bygningen også lokaler til post og passagergoods. På Knudshoved, på den anden side af Storebælt, blev der samme år også opført en isbådsstation. Undertiden var det kun nødvendigt at fragte passagererne ud til et ventende dampskib. I 1858 var der 11 både og 1 jolle på hver side af Bæltet og 1 båd og 1 jolle på Sprogø. Til hver båd var der en besætning på fire mand og en bådfører. Mandlige passagerer måtte gå ved siden af båden, og de kunne således holde varmen ved at hjælpe med at skubbe og trække båden, mens kvinder og børn kunne få lov til at sidde i båden.

I forbindelse med indsættelsen af jernbanefærger mellem Korsør og Nyborg overtog De Danske Statsbaner også etableringerne på Halsskov Rev, Sprogø og Knudshoved fra postvæsenet i 1883. I den forbindelse anlagde man Halsskovbanen fra Korsør Station til isbådsstationen ved Halsskov Odde samt Knudshovedbanen fra Nyborg Station til isbådsstationen ved Knudshoved og der blev bygget stationsbygninger.

Statsbanerne havde i 1883-94 anskaffet fem skrueisbrydere. Den ene var en isbryderfærge, der foruden passagerer også kunne medtage jernbanevogne. Isbryderne var ikke stærke nok til at klare store ismængder, så isbådstransporterne måtte fortsætte. I 1884 lod DSB isbådshuset opføre. Efter at Statsbanerne havde overtaget driften, var det dog kun i årene 1888 og 1893, at det var nødvendigt at føre isbådene hele vejen over Bæltet. De øvrige isvintre var isbådene i brug fra land til iskant, hvor isbryderne ventede. Ved århundredeskiftet 1900 var der stationeret 36 isbåde på Halsskov.

I de næste 30 år blev vintrene blev mildere, og mellem 1893 og 1922 var isbådene ikke i brug, men 1922-23 blev igen en streng isvinter på Storebælt. I mellemtiden havde Statsbanerne fået to mere moderne isbrydere og en isbryderfærge, og der var ved Knudshoved anlagt en mole med et molehoved, hvor isbryderne kunne lægge til og udveksle passagerer med togene. Isbryderne klarede opgaven næsten alene, så isbådene var kun i brug en enkelt dag, hvor isbryderne ikke kunne gå ind til molen. Behovet for isbådene svandt ind, fordi isbryderne blev



Bådehusets østgavl og nordre langside.

stærkere og det også blev muligt at flyve over Bæltet. I 1930'erne blev isbådsstationerne mest opretholdt af hensyn til proviantering af skibe, der sad fast i isen, og i 1937 blev isbådsoverfarten officielt nedlagt, og stationen på Halsskov Rev blev nedlagt. Men da færger og isbrydere måtte give op i isvinteren i 1940, ville Statsbanerne ikke erklære isbådstransport, så i stedet organiserede en gruppe Korsørfiskere en privat isbådstransport, og flere vognmænd satte biler i fast rutefart over isen. Også vinteren 1941 blev hård. Endelig i 1942 fik Statsbanerne en ny isbryder "Holger Danske" til Storebæltsoverfarten, og med den kunne overfarten holdes i gang i de næste isvintre 1947, 1954 og 1956.

I en årrække blev bygningerne anvendt af spejderbevægelsen FDF som feriekoloni sammen med den nu nedrevne nabobygning øst for bådehuset, der rummede hotellet. I 1967 blev isbådsstationens tag raseret af en storm, og i 1968 blev skaderne på taget udbedret.

Under opførelsen af Storebæltsbroen i 1990'erne anvendte Storebæltsforbindelsen A/S isbådsstationen som hovedkontor. Isbådsstationen er i dag klubhus for Korsør Lystfiskerforening, Korsør Strandjagtforening og Korsør Modeljernbaneklub, mens isbådehuset er indrettet som museum for isbådetrafikken.

KILDER

Vestsjællandsgennemgangen, Hanne Raabyemagle, Planstyrelsen, 1991.

Isvinteren, der blev væk i kulden igen, igen. Flemming Vejen, Vejret 127, maj 2011.

Signalposten 1984/1.

Signalposten 1984/2.

<http://ing.dk/artikel/7000-ar-pa-storebaelt-17094>

<http://www.korsoer-historie.dk/isvintre/>

<http://www.mfs.dk/sites/default/files/documents/1950Ikampmodisen71-107.pdf>



Bådehusets vestgavl og isbådsstationens nordside.



Porten i bådehusets vestgavl.

— MILJØMÆSSIG VÆRDI

Den miljømæssige værdi ved Halsskov Revhus knytter sig til bygningernes placering på den yderste del af Halsskov Rev, hvor Storebælt er smallest, i læ af den høje klint mod nord, kun få meter over havets overflade. Hermed er landskabets beskaffenhed udnyttet til fulde ved placeringen af Halsskov Revhus.

— KULTURHISTORISK VÆRDI

Den kulturhistoriske værdi ved Halsskov Revhus knytter sig til ejendommen som et fysisk vidnesbyrd om Halsskovs strategisk vigtige placering for befordringen over Storebælt, der historisk set altid har været et trafikalt knudepunkt. De to bevarede bygninger – isbådsstationen og isbådehuset – er således reminiscensen af et unikt kulturmiljø opstået på baggrund af befordringen over Storebælt.

Halsskov Revhus med isbådsstationen og bådehuset udgør en vigtig del af fortællingen om passagen af farvandet, hvor isbåde i de koldeste vintre var den eneste måde at krydse Storebælt på. Halsskov Revhus er således uløseligt bundet sammen med den tilsvarende isbådsstation på Knudshoved, der også er fredet.

I Halsskov Revhus' ydre knytter den kulturhistoriske værdi sig til de to bygningers indbyrdes hierarki, hvor isbådsstationen med sine fyldingsdøre, taktfast placerede, småsprossede vinduer og tre skorstenspiber, herunder den kraftigere ildstedsskorsten i midten, vidner om, at bygningen blev anvendt til beværtning og overnatning af de rejsende, mens bådehuset med sine lukkede facader, små vinduesåbninger og portåbningen i vestgavlen ud mod vandet angiver bygningens oprindelige funktion til opbevaring af isbådene.

I det indre knytter isbådsstationens kulturhistoriske værdi sig til bygningens traditionelle grundplan med en gennemgående hovedskillevej og mindre gennemgangsrum på hver side af denne. Køkkenet er på traditionel vis placeret i forlængelse af forstuen med ildstedet som adskillelse. Hertil kommer de ældre bygningsdele som fyldingsdøre, hængsler, greb og gerichtter, skorstene, nichen i køkkenet med bevaret ildstedshammer, der markerer hvor ildstedet var samt den traditionelle materialeholdning som bræddegulve, pudsede vægge og synlige bjælker.

I bådehusets indre knytter den kulturhistoriske værdi sig til det store, uopvarmede bådeopbevaringsrum, hvis oprindelige materialeholdning med pigstengulv, kalkede vægge, loftbrædder og synlige bjælker, der flere steder understøttes af stolper og kopbånd



Her ses forskydningen imellem de to bygningskroppe tydeligt.

langs ydervæggene understøtter fortællingen om bygningens funktion.

— ARKITEKTONISK VÆRDI

Den arkitektoniske værdi ved Halsskov Revhus knytter sig til det samlede bygningskompleks, hvor de to langstrakte bygningsvolumener, placeret i forlængelse af hinanden, bindes sammen i kraft af den ens materialeholdning. Bygningernes indbyrdes forskydning bibringer dynamik til anlægget og giver plads til en lille pladsdannelse foran bådehuset både mod syd og mod vest.

Den arkitektoniske værdi knytter sig i det ydre til isbådsstationens gedigne, grundmurede og gulkalkede bygning med det røde, teglhængte tag med halvvalm og et meget karakteristisk, bredt tagudhæng over indgangsfacaden samt de tre skorstenspiber i rygningen. Bygningen fremtræder enkel og prunkløs, kun den murede gesims i gavlene, udhængets profilerede trægesims, fyldingsdørene og overvinduet er lidt pyntelige. Vinduernes spinkle sprosser modsvarer på god vis de bastante træskodder, der understreger bygningens knappe udtryk. Den enkle og klassiske farveholdning i gul, rød, grøn og hvid har ligeledes således stor betydning for det samlede arkitektoniske udtryk.

Bådehusets arkitektoniske værdi knytter sig til den kraftfulde og sluttede bygningskrop med de tillukkede facader og det store, næsten ubrudte heltag. Kun få åbninger bryder de hvidkalkede facader, hvilket giver den et meget enkelt udtryk, der understreges ved fraværet af dekorationer, kun porten er udført med flammeret yderside. De højtstående, aflange vinduer og den murede gesims understreger bygningens længde, ligesom den enkle vestgavl med den centrerede portåbning fremhæver bygningens simple snit. Den enkle og klassiske farveholdning i hvid, rød og grøn har således stor betydning for det samlede arkitektoniske udtryk.

— BÆRENDE FREDNINGSVÆRDIER

De bærende fredningsværdier ved Halsskov Revhus knytter sig til de to sammenbyggede, let forskudte bygningsvolumener. I isbådsstationens ydre knytter de bærende fredningsværdier sig til det langstrakte, grundmurede og gulkalkede bygningsvolumen med rødt, teglhængt heltag med halvvalmede gavle, stort tagudhæng med samtlige detaljer og tre skorstenspiber i rygningen. Hertil kommer de traditionelt udførte døre med det ældre overvindue, de ældre og traditionelt udførte vinduer samt de nyere skodder. Endelig kommer den traditionelle materialeholdning.



Isbådsstationens vestgavl.

I isbådsstationens indre knytter de bærende fredningsværdier sig til den traditionelle grundplan med hovedskillevæg og gennemgangsrum samt køkkenets og ildstedets traditionelle placering i forlængelse af forstuen. Hertil kommer de ældre bygningsdele som fyldingsdøre, hængsler, greb og gerichter, skorstene, ildstedsnichen med ildstedshammer og endelig den traditionelle materialeholdning.

I bådehusets ydre knytter de bærende fredningsværdier sig til det langstrakte, grundmurede og hvidkalkede bygningsvolumen med tillukkede facader, muret gesims, rødt, teglhængt heltag og stort set ubrudte tagflader. Hertil kommer de nyere, men traditionelt udførte revledøre og vinduer, den ældre tofløjede port samt den traditionelle materialeholdning.

I bådehusets indre knytter de bærende fredningsværdier sig til det store bådeopbevaringsrum og den traditionelle materialeholdning med pigstengulv, kalkede vægge, loftbrædder og synlige bjælker, der understøttes af stolper og kopbånd langs ydervæggene.

— ANBEFALINGER

Det anbefales ved en fremtidig tagomlægning af isbådsstationen at reducere antallet af tagvinduer.

I bådehuset anbefales det at male revledørens beslag, da dette er deres traditionelle fremtræden.



Isbådsstationens brede tagudhæng skulle give ly for vejr og vind.