

DE FEM HALSKOVBRØER

Interessekonflikter, byudvikling og ændrede trafikformer omkring Korsør



Jørgen Burchardt er grafisk ingeniør fra Den Grafiske Højskole, etnolog fra Københavns Universitet og har efterfølgende uddannelse fra Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm og Deutsches Museum, München. Han har arbejdet i museumsverdenen, bl.a. som direktør for Danmarks Vejmuseum. Han har bl.a. skrevet: „Gods på vej. Vejtransportens danmarkshistorie“ og „Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868-2006“. www.burchardt.name

Mellem Korsør By og halvøen Halskov¹ nord for har der siden 1847 været fem broer. Deres historie har til tider været dramatisk og konfliktfyldt, mens de til andre tider blot har befordret transporten og hjulpet egnsudviklingen.

Pælebroen og udvikling af Halskov

Korsør var kendt for, at man herfra kunne sejle til Nyborg og Kiel. Selvom færgefarten med smækker og rofærger forøgedes i begyndelsen af 1800-årene, hørte byen dog stadig til blandt landets små købstæder. Skibsfarten var beskeden, og handlen var mindre end i nabobyen Slagelse.

Byens opland var begrænset af beliggenheden. Mod vest ligger Storebælt, og mod nord afskar et stort nor forbindelsen til de nordlige egne. Halvøen

Halskov skulle man sejle til, for at undgå en længere rejse rundt om noret. Siden 1425 havde byens borgere kreaturer græsset på det fællesejede overdrev, og her kom en lille rofærge til at sejle. Man betalte for at få heste og får transporteret, ligesom der var en takst for en sæson for tørveskærere og transport af bøtter med mælk.²

Da ejerne hver fik sin parcel i 1845 ved en udskiftning, blev en intensiv dyrkning således mulig. Mange ejere var ligeglade med deres relativt lille stykke jord, hvorfor driftige forretningsfolk opkøbte mange parceller og skabte større ejendomme.³

Situationen ændredes, da kommunen besluttede at bygge en bro. I marts 1847 afholdtes licitation på en bro på 75 favne (141 m).⁴ Fra broen og frem til Lillelø ønskedes en dæmning med stendosering på begge sider på 155 favne (292 m), og fra Lillelø til Halskov en dæmning på 125 favne (235 m) med stendosering på kun den ene side. Prisen ansloges til 15.800 rbd., og staten udlånte de 13.000 rbd.⁵ Brobyggeriet var ikke den store fordel for det lokale erhvervsliv, for beskæmmende for Korsør udførtes en stor del af arbejdet for 14.500 Rbd. af håndværksmestre fra Kerteminde.⁶ Gælden på de 10.000 rbd. påtog grundejerne på Halskov sig, mens kommunen betalte de øvrige udgifter.

Vi kender ikke alle detaljer ved pælebroen. Den blev i hvert fald bygget solidt, for dens konstruktion godkendtes



Den første bro fra 1847 er angivet med rødt, mens forbindelsen nordpå mod Halskov gik over dæmninger via Lillelø (rekonstruktion Hj. Ørnholt, *la Cour* s. 329).

i forvejen af major Købke fra ingeniørtropperne.⁷ Den 75 m lange bro af pommersk træ havde et jernrækværk. Yderligere fandtes to dæmninger på begge sider af Lillelø på i alt 527 m.⁸

Arbejdet gik hurtigt, for allerede i november indrykkede borgmesteren en annonce om broen, som fortalte, at fra d. 1. december middag kl. 12, ville "passagen for gående, ridende og kørende over den i sommer opførte bro mellem Korsør og Halskov åbnes", og man skulle betale ved bomhuset. Samtidig ville den hidtidige færgetransport ophøre.⁹ Kommunen havde fået vægter Andresen til at forpagte opkrævningen af bropenge. Samtidig fik toldbetjenten endnu en tilkørsel til byen, hvor han skulle opkræve accise. Begge fik bolig i et lille hus ved broens sydende, mens



Maleriet fra omkring 1850 af Korsør set fra en møllebakke øst for noret viser den første bro til højre for møllen. Pælebroen ses foran Korsør Fæstning og med en opdæmning til højre ud mod Halskov (malet af major Darchov, Korsør Lokalkiv).

byen omvendt afhændede færgemandens hus.¹⁰

Ved indvielsen drog et tog af byens beboere med otte musikere i spidsen over den nye bro, som var prydet med flag. Borgmesteren holdt en kort tale.¹¹ En rejsende var heldig med at kunne deltage i festlighederne:

"Da jeg kørte ind i Korsør by, forbavsedes jeg over den bevægelse, som var i befolkningen, over de mange mennesker, som vandrede på gaden, og over den almindelige travlhed. ... Mit første spørgsmål på gæstgivergården måtte da gælde anledningen til alt dette røre. "En bro skal indvies" var svaret, og da jeg nøjere erkyndigede mig om, hvorledes en bro kunne forårsage så meget livlighed i den ellers rolige lille by, overbeviste jeg mig snart om, at det endda ikke var så underligt, da her var tale om et væsentligt fremskridt. Korsør ligger nemlig, som De ved, indeklemmt mellem bæltet og fjorden og har kun et såre ubetydeligt opland. Ofte har der imidlertid i tidligere tider været tale om at bygge en bro over fjorden til

Halskov Rev, ... men altid er sagen strandet... En købmand i byen ... kunne imidlertid ikke finde sig i, at sagen således sov hen, og da der nu vækkedes fornyet interesse for brosagen, kom det endelig så vidt, at jorderne hinsides fjorden, som hidtil havde ligget i fællesskab, blev udskiftede, og dæmningen, hvortil broen skulle slutte sig, påbegyndtes.... Byen har nu næsten fordoblet sit opland, idet et meget stort areal, hvis beboere hidtil i reglen søgte til Slagelse, nu på engang er flyttede tæt op til Korsør, mens den lange omvej tidligere fjernede dem 1 a 2 mil fra denne by, og det er således let forklarligt, at man var glad over det fuldendte værk.... Man havde nu besluttet at indvie broen på højtidelig måde, og da der gaves mig en passende anledning, sluttede jeg mig til den festlige skare, som tirsdag eftermiddag d. 30. november med et musikkorps i spidsen drog til den lange og anseelige bro, der nu blev døbt Halskovsbroen. Herefter drog man til Gæstgivergården, hvor der spistes i fællesskab, og ud på aftenen endte et bal dagens glæde."¹²

Jernbanen gav en jernbanebro

Efter at udflugtsbanen København-Roskilde siden 1847 var blevet en stor succes, begyndte overvejelser om at føre jernbanen videre helt til Korsør. I 1852 gav regeringen tilladelse til, at Den København-Korsørske Jernbane måtte bygges.¹³ Jernbanen forventedes at blive den helt store fordel for Korsør, når den førte trafik til byen og havnen.

Det var lettest og billigst at føre jernbanen nord om noret, hvilket var jernbaneselskabets ønske. Kommunen ønskede derimod den sydlige forbindelse, og den tilbød derfor 50.000 rbd. og en uddybning af havnen til gengæld. Det gode tilbud hjalp ikke. Rygtet gik, at jernbanekommissionens beslutning blev taget efter en animeret frokost givet af general Oxholm, hvis herregård Tårnborg derved ville få en bedre placering tæt på den kommende station.¹⁴ Beslutningen må nok i dag bedømmes at være den fornuftigste.

De rejsende fik byen på togets højre side, efter det var kørt i en halv bue uden



Valdemar Tully Oxholm, den indflydelsesrige ejer af herregården Taarnborg nord for Korsør, fik stor betydning for egnens udvikling. Hans ejendom udvidedes ved at inddæmme af Korsør Nor og ved at overtage jordstykker fra bønder på Halskov Overdrev. Han overbeviste også jernbanekommissionen om, at en station ved Korsør skulle ligge på herregårdens jorde (Kongelige Bibliotek).



Den snævre plads i havnen betød installation af en drejeskive, så godsvogne kunne køre til havnen. Drejeskiven blev imidlertid undgået, da de senere broer lå mere sydligt og havde en anden retning, så vognene kunne køre til havnen via et spor på et opfyldt område mod øst (Trap 1858, Kongelige Bibliotek).



Jernbanelinjens placering hørte til datidens store politiske diskussioner. På Vestsjælland fastlagde jernbanekommissionen stationernes placering ved både Slagelse og Korsør nord for byerne. Borgerne i Korsør var utilfredse og ønskede en forbindelse syd for Korsør Nor i lighed med landevejen, men som et kompromis blev byen lovet en bro med jernbaneforbindelse (udsnit af Plan over den sjællandske Jernbane fra Kjøbenhavn til Korsør 1850, Chr. M. Tegner, Kongelige Bibliotek).

om Korsør Nor. Banegården opførtes på en lavvandet grund, som strakte sig fra Halskov og Lilleø ned mod den nordre ende af Korsør og Halskovbroen. I april 1856 var kong Frederik og grevinde Daner med til at indvie den nye jernbane til Korsør. Det var en stor festlighed, som afsluttedes med en frokost på den nye banegård.

Da Korsør by ikke fik banegården, måtte der samtidig bygges en jernbanebro som forbindelse mellem by og Halskov. Heste trak godsvogne det sidste stykke fra banegården til havnen, hvor gods læssedes til og fra skibe og pak-huse. Ved broens ende lå en drejeskive, så vognen kunne drejes over på sporene på havnens søndre side.¹⁵

Det nye anlæg betød store ændringer af landskabet gennem opfyldning og uddybning af havnen tæt på jernbanestationen. Jernbaneselskabet anlagde også en ny vej, som kommunen fik som erstatning for den hidtidige vej over fladevandet; på den ene side opfyldtes pladsen af dynd fra uddybningen, hvilket gav grund for jernbanestationen.

Broen byggedes af det samme engelske ingeniørfirma Fox, Henderson & Co.,

Folk kunne risikere, at broen var spærret otte timer, når et skib skulle igennem bro nummer to. Den oprindelige drejebro var kun for mindre skibe, og da et skibsværft etableredes inde i noret, måtte man finde en løsning. Det blev ganske enkelt at fjerne et brofag og sætte det tilbage igen.

Bekjendtgørelser.
Afspærring.
Halskovsbroen vil i Anledning af et Skibs Gjenrejsning blive afspærret paa **Onsdag den 29de dennes**, fra Kl. 4 Morgenen til henad Middag, hvilket herved bekjendtgjøres.
Korsør Politikammer, den 27de Marts 1876.
N. Nump.

Halskovbro 2 svingede i en bue ud fra Halskov af hensyn til jernbaneskinneerne. Drejebroen i den nærmeste ende mod Korsør tillod mindre skibe at sejle ind i noret til højre. Billedet er antageligt et affotograferet maleri fra omkring 1878, hvorfor detaljer må tages med forbehold. Således mangler drejeskiven til at dreje togvogne, hvor sporene mødes (Korsør Lokalarkiv).



som også anlagde den nye jernbane.¹⁶ Den placeredes øst for den første bro, og af hensyn til jernbanesporet løb den i en kurve. Dens 149 m var derfor nogle meter længere end pælebroens anlæg. For at mindre skibe kunne sejle ind til noret, fandtes som noget nyt en gennemsejling gennem en drejelig del af broen.

Konflikt om gratis bro

Den nye bro gav imidlertid det store problem, at den ville gøre den kun 10 år gamle bro overflødig. Det var gratis at benytte jernbaneselskabets bro, hvorfor ingen naturligvis mere ville anvende en betalingsbro. Der var stadig en gæld på 10.000 rd.,¹⁷ og indtægterne til at afbetale gælden forsvandt med et slag. Byens borgere var oprørte over den store gæld, og mere end 100 grundejere og lodsejere var til stede på et borgermøde i oktober 1855. Mødet vedtog en udtalelse, som fandt, at kommunen ikke kunne tvinge regeringen til at overtage den gamle bro, men den burde kompensere for den mistede indtægt. Kommunen skulle ganske enkelt forsyne den kommunalt ejede dæmning fra den gamle pælebro til den nylig åbnede nye

vej ved banegården med et forsvarligt rækværk på begge sider. Hermed ville man hindre anlæg af skinner eller anden færdsel over den nye bro. Ideen var, at man derved kunne tvinge regeringen til at forhandle med kommunen ikke alene om broens afståelse, men også om de øvrige forhold som havnens udvidelse og gennemsejling på den nye bro.¹⁸

Den militante holdning lykkedes ikke. Regeringens interesse i jernbanen var for stærk til at pålægge ekstra udgifter på jernbaneselskabet. Pælebroen havde ikke mere nogen funktion, og dens skæbne besejledes: den skulle fjernes. Det kunne den ny konstituerede byfoged Niels Sylow i foråret 1856 fortælle de berørte lodsejere fra Halskov.¹⁹ Byfogeden kunne dog også fortælle, at noget af

gælden ville blive dækket ved at sælge brodelene på auktion. Således var der 6 ton smedejern, 2½ ton støbejern, 251 pæle af pommersk fyr m.v. Broen var ca. 3.400 rd. værd, men det ville koste omkring 800 rdl. med at få fat på materialerne.²⁰

Hvem skal betale vedligehold?

Der var kommet en ny bro, som også havde jernbaneskinne. Alt tegnede sig til at blive godt, men glæden varede kort. Jernbaneselskabet fandt nemlig ud af, at det var dyrt at vedligeholde broen, og det søgte at få Korsør kommune til at bidrage ud over de 1.000 rdl., som havnekassen i forvejen årligt ydede. Det ville byrådet ikke. Det mente, at byen havde

→ Kortet fra 1893 med bro nummer tre viser ændrede anlæg af skinner. Nu kunne lokomotiver trække vognene over den kraftigt byggede bro, og drejeskiven i Korsør var erstattet af et rangerspor. Også på den nordlige side af noret fik de nye bolværker skinner (P.B. Opel for Korsør Havneudvalg, Kongelige Bibliotek).

fået så mange ekstra udgifter ved uddybning af havnen for postfærgerne ud for jernbanestationen, at det var rimeligt at jernbaneselskabet fortsat betalte broen. Ved forhandlingerne om jernbaneforbindelsen i 1853 havde jernbanedirektør Rothe angiveligt lovet kommunen fri passage over broen. Den aftale havde byen ikke fået nedskrevet på papir. Det skulle den nok have sørget for, for det viste sig at være en stor fejltagelse.²¹

Jernbaneselskabet mente, at det kun havde bygget broen for jernbanen og dens passagerer. Broen var ikke til den øvrige lokale trafik, mente selskabet, og søgte derfor kommunen i 1869. Det ville have klarhed over, om broen kun skulle bruges til at køre tog til den sydlige del af havnen og ellers kun for togpassagerers passage frem og tilbage til jernbanestationen. Når der ikke kørte tog, ønskede selskabet at kunne lukke broen af en time efter det sidste togs ankomst. En time før det første tog kunne broen så åbnes igen. Det var jernbaneselskabets politik. Trafikken mellem Korsør by og de omliggende egne på Halskov ville selskabet ikke betale for. Byretten gav i 1872 jernbaneselskabet ret, men Korsør by mente ikke, at afgørelsen var rimelig, hvorfor den ankede sagen.

Indenrigsministeriet forsøgte i 1872 at ordne sagen i mindelighed, så alle parthavere betalte deres del. Et forlig kom på bordet, hvor hver skulle betale en årlig godtgørelse på 1.000 rdl. Men ingen havde lyst til ekstra udgifter, og

der gik jura i sagen. Sorø Amtsråd nægtede at give tilskud. Det mente jernbaneselskabet, at amtet skulle, for broen var en fortsættelse af landevejen, når der gik en betydelig kørsel med blandt andet kvæg over broen til og fra dampskibsbroen og jernbanen. Amtsrådet blev ikke overbevist af argumenterne. Det ville hverken give et årligt bidrag eller en engangssum til istandsættelse.²² Hvilke landeveje, amtet var ansvarlig for, havde været oppe til afklaring hos Indenrigsministeriet et par år tidligere. Her var der enighed om landevejen fra Slagelse til Korsør, og inde i Korsør fik den egentlige hovedlandevej udgang gennem landevejsgaderne Algade, Kirkepladsen og Slottensgade, mens vejen til broen ikke kom til at høre til de veje, amtet havde ansvar for.²³

Det lille sogn Tårnby nord for Korsør var for lille og for fattig til at spille en rolle, så det nægtede også at yde et bidrag. Ministeriet havde selv igennem mange år bevilget store beløb til nye isbåde og udvidelse af stationsbygningen for ventende i især vintertid, men det mente ikke, at det havde nogen forpligtelser over for en lokal bro. Nu stod så kampen alene mellem jernbaneselskabet og Korsør kommune. Kommunen og byens havnekasse ville kun betale 500 rdl., og så faldt forliget til jorden.

Uden forlig måtte jernbaneselskabet få landsretten til at afgøre sagen. Det gjorde retten i foråret 1873, og her stadfæstede den byrettens afgørelse.

Jernbaneselskabet havde ret til at afspærre broen.²⁴

Betalingsbro igen?

Jernbaneselskabet prøvede herefter at få en mindelig aftale med amt og kommune, for det frygtede, at ministeriet ville trumfe igennem, at broen skulle benyttes til al trafik. Der var trods alt kommet mange institutioner på den "forkerte" side af broen med post- og telegrafkontor, dampskibe m.v. Når Korsør kommune ikke ville betale for broen, kunne man i stedet opkræve bropenge.

Den løsning fik jernbaneselskabet tilladelse til fra ministeriet. I ifølge forslaget skulle alle betale for at komme over broen, herunder altså også de rejsende til og fra toget. Gående skulle betale 2 øre, ridende 5 øre, lille vogn 5 øre og 10 øre for en stor vogn.

Korsør kommune var ikke tilfreds med forslaget. Broen var i sin tid bygget med en bredde på 16 fod, hvorfor det fra starten var meningen, at den skulle være for mere end jernbanen. Kommunen havde ikke noget imod, at folk med ærinder nord for havnen skulle betale, men folk med ærinde til dampskib, post, telegraf og station skulle gratis over. Til eksempel ville det være absurd, at folk skulle betale 4 øre for at aflevere et brev på posthuset til 8 øre; det ville gøre breve for dyre.²⁵

Da en ordning med betalingsbro ikke kunne aftales, ankede jernbaneselskabet derfor i stedet sagen til Højesteret.



Sagen om bropenge stillede jernbaneselskabet dog i bero.

Heller ikke i Højesteret havde kommunen heldet med sig, for i 1875 stadfæstedes byrettens dom endnu engang. Kommunen måtte ikke anvende broen til almindelig trafik. Ganske vist havde regeringen i sin tid pålagt jernbaneselskabet at opføre en ny bro over noret som en indrømmelse til byen, da banegården jo blev anlagt på den nordre side af noret. Det var rigtig nok, men ingen havde sagt, at det skulle være en bro for almindelig færdsel.

Retssagen tabt – hvad så?

Korsør kommune havde tabt retssagen. Men hvad så?

Kommunen udgav som det første en bogtrykt redegørelse om sagen, "*Bemærkninger med Udtog af forskellige Actstykker vedrørende det sjællandske Jernbaneselskabs Andragende til Indenrigsministeriet om Tilladelse til at oppebære en Afgift af Færdslen over den Selskabet tilhørende Bro over Korsør Nor*". Den 35 sider lange pamflet fortalte hændelsesforløbet, men udleverede også jernbaneselskabet som et jernbanemonopol med varetagelse af egennyttige interesser.²⁶

Der skulle findes en løsning, og kommunens redegørelse fik muligvis

effekt. I hvert fald besluttede Sorø amt at bevilge et årligt tilskud på 200 kr. til broen.

Striden med jernbaneselskabet endte med en overenskomst i 1876. Repræsentanter for byrådet og jernbaneselskabet satte sig til forhandlingsbordet og fandt en løsning. Korsør Havnevæsen skulle overtage ansvaret for broen. Modydelsen fra jernbaneselskabet var, at det betalte et engangsbeløb på 40.000 kr. og fremover årligt lidt over 4.000 kr.²⁷

Bro nummer tre for større skibe og lokomotiver

Med i overenskomsten indgik aftale om en ny bro. Den var blevet nødvendig af flere grunde. For det første skulle broen kunne åbnes hurtigt, så folk ikke mere skulle vente halve dage på at komme over broen. Byen ønskede en inderhavn inde i noret, så der ville komme meget mere skibstrafik.

Den nye bro fik kun den halve længde af den hidtidige på grund af opfyld både syd og nord for med plads til aktiviteter og moler. Her kunne skibe ligge i vinterleje, og der kunne være plads til nybyggeri og reparation af skibe. Civilingeniør Povl B. Obel udformede planen og stod for sejlrendens uddybning, så større skibe kunne anløbe havnen.²⁸

Arbejdet må være udført til tilfredshed, for han blev senere udnævnt til stads- og havneingeniør i Korsør.

Broen byggedes øst for den hidtidige bro, og ifølge de første planer skulle den have en klapbro med en 9½ m bred åbning. Undervejs ændredes planerne, idet en klapbro blev erstattet af en svingbro. Midt i strømløbet byggedes derfor en granitpille til at bære en svingbro af jern med en åbning på 10 m til hver side. Den samlede udgift var anslået til 316.000 kr.²⁹

Byggeriet forsinkedes imidlertid, da forberedelserne til granitpilleren gav problemer. En spunsvæg blev gennembrudt af vandet,³⁰ da der var anvendt for korte planker i løbets løse grund.³¹ Havneudvalget blev nervøs, og krævede, at entreprenøren stillede en stor bankgaranti som sikkerhed for, at arbejdet blev udført.³² Det lykkedes dog entreprenøren at stabilisere spunsvæggen og tætte med blåler. Herefter kunne der rammes 70 ca. 10 m lange piloteringspæle ned i bunden, hvorpå det ca. 1½ m tykke betonfundament kunne støbes.³³

Broerne er gennem tiden anlagt lidt østligere end den foregående. Da den fjerde bro senere opførtes, blev pillen liggende. Den har i folkemunde fået navnet "*Carl Peter*" efter den senere borgmester Carl Petersen.³⁴



Halskovbro nummer tre i sine velmagtsdage omkring 1900. De to store isbrydere ud for petroleumstanken på Lilleø ligger fortojede i den udvidede havn i noret. Pillen midt på broen bar drejebroen, så de store skibe kunne sejle igennem. Da broen fjernedes, fik pillen lov til at blive; den ligger der endnu (Christian P. Sørensen, Korsør Lokalkaliv).

Broen opførtes af brobyggerne Larsen og Birch fra København, mens selve svingbroen blev fremstillet af Alliance i Slagelse. Dragerne leveredes fra Harfort i Duisburg. Den var 83 m lang og 8 m bred og anlagt på 7 fag jernbeståede egepæle. Der var fire fag på jernbanens side af broen ind mod noret og tre fag i den anden. Kraftige bjælker af egetræ skulle bære brodækket. Granitpillen bar en 31 m jernsvingbro med plankeværk og med en 9/2 m gennemsejling på hver side.³⁵ I begyndelsen af november 1883 var broen så langt fremme, at folk begyndte at passere den og gik ud på den nye makadamiserede vej forbi byens nye Hotel Korsør. De kunne også gå ned til det nye havneanlæg på den anden side af jernbanestationen, hvor jernbanefærgerne fremover skulle sejle.³⁶

I slutningen af måneden åbnedes broen officielt, hvilket skete med maner. Indenrigsministeren og de indbudte "fremmede herrer", som den lokale avis beskrev gæsterne, afholdt en særdeles animeret festmiddag på Hotel Korsør. Amtmand Vedel startede med at rose kongen for hans varme interesse for alle nyttige og fremadskridende kommunale arbejder i landet. Taleren var overbevist om, at en bedre og trofastere vogter af friheden var vanskelig at findes. Borgmester Rump var mere jordbunden, da han roste indenrigsminister Skeel for at være imødekommende, når kommunerne forhandlede.³⁷

Igen økonomiske trængte tider

De politiske slagsmål omkring broen stoppede imidlertid ikke. Der dukkede et nyt problem op for broens økonomi i 1899. Regeringens ønskede en vej mellem Korsør Station og færgelejet for jernbanefærgerne, og samtidig skulle der opføres en ekspeditionsbygning og et anlæg til kullosning. Anlægget skulle være så moderne som muligt, så man ønskede elektrisk lys over det hele. Det sidste var nu et letsindigt ønske, for byen havde endnu intet elektricitetsværk. Det første kom først i 1904.³⁸

Projektet ville koste den for datiden store sum af 1,9 mio. kr. Regeringen ønskede derfor, at Korsør by var med til at finansiere anlægget. Hidtil havde staten via Statsbanerne årligt bidraget ydet tilskud for broens vedligehold, men ifølge regeringens forslag skulle det tilskud falde bort og derved være byens bidrag til nybyggeriet.³⁹

Det bør nævnes, at broer ikke kun bar trafik, men transportrede også forsyninger i rør. Denne vigtige funktion blev folk klar over, når forsyningerne via broen blev afbrudt. Således havde bro nummer to en gasledning liggende i en del af broen, og den blev en af sine sidste dage utæt, hvorefter en lille del af broen brændte. Den tredje bro havde naturligvis også disse rør. Det opdagede beboerne på Halskov en dag i 1914, da en kuldampner fejlmanøvrerede og påsejlede den ved en gennemsejling. Som

egnens avis kunne berette, var det "et meget ubehageligt tilfælde for husmødrene, der stod og manglede vand til lørdagsrengøringen og middagsmaden".⁴⁰

Bro nummer fire med hurtig åbning

Bro nummer tre blev ikke den sidste, da behovet for en ny bro voksede af flere årsager. Korsør var en by i vækst, og der var derfor ønske om yderligere at udvide havnen med kajplads til nye firmaer med lagre og fabrikker. Også denne gang kunne det bedst ske i noret, hvilket gav mere trafik med skibe. Da en åbning af broen kunne tage op til 20 minutter og en lukning tilsvarende, gav det store trafikale problemer. Det blev især et problem for den stigende mængde af motorkøretøjer. Trafikken fra København gik igennem Korsør by og over broen, når bilerne skulle nordpå til færgelejerne på nordsiden. En trafiktælling i 1923 viste en kraftigt forøget trafik, som endda forventedes at ville stige yderligere. Dykkere kunne også ved en undersøgelse påvise, at broen ganske vist stadig kunne anvendes, men at den var så skrøbelig, at en reparation til 20-30.000 kr. var nødvendig. Tungere tog og de nye lastvogne stillede også større krav til broens bæreevne.

Derfor gik man i gang med at forberede bro nummer fire. I 1920 udførtes de første undersøgelser af undergrunden under ledelse af professor Georg Schönweller fra Polyteknisk Lærean-

stalt.⁴¹ Han udarbejdede et projekt for en ny klapbro, men da udgifterne ville beløbe sig til ca. 1,6 mio. kr., turde Havneudvalget ikke føre sagen videre.

Udvalget førte i stedet forhandlinger med firmaet det københavnske firma Kampmann, Kierulff & Saxild for at få den bestående bro istandsat. Det skete imidlertid ikke, for firmaet fremlagde i stedet et forslag til ny bro for kun 317.000 kr. Broen skulle bygges af jernbeton med en brobane båret af en jernbetonplade sammenstøbt med fem langsløbende bueformede brodragere. Dragerne skulle hvile på jernbetonpiller funderet på jernbetonpæle.

Jernbeton forbedrede konstruktionen

Broen kunne klare ikke alene den nuværende 20 tons rangermaskine, men også en senere større rangermaskiner på 40 tons med tilhørende godsvogne. Den kunne også klare en 19 tons damptrølle og med lethed en otte tons lastbil. Planen var, at drejebroens jernkonstruktioner skulle genanvendes til klapbro, men ifølge projektplanen skulle den forlænges i den ene ende og forsynes med en kontravægt i den anden. Den opslåede broklap blev 19 m høj.

Projektets økonomi var ifølge forslaget så sund, at havnekassen kunne finansiere byggeriet af sin drift. I den aktuelle beskæftigelsessituation ville staten antagelig deltage i forrentningen af broen. Broen blev nu ikke realiseret af

Kampmann, Kierulff & Saxild. Ved den afholdte licitation i 1923 for broarbejde og uddybningsarbejde bød 12 firmaer på projektet, og da de fleste firmaer bød med flere forslag, kunne man i Korsør vælge mellem tekniske løsninger i 26 forskellige projekter. Vinderen blev det relativt nye firma Højgaard & Schultz med et projekt til i alt 520.500 kr. Projektet var opdelt i tre entrepriser, hvor selve broen var det største på 406.200 kr. og hertil kom fjernelse af den gamle bro og uddybning af Korsør Nor på ca. 25.000 m³. Uddybningen udførtes af firmaet J. Saabye & O. Lerche, som også via sin Kastrup Maskinfabrik byggede klapbroens overbygning med tilhørende manøvre-maskineri.⁴²

Den planlagte konstruktion ændredes af licitationens vinder. To af brofagene skulle kun være 3 m lange, så de ikke behøvede at være så kraftige. Den lette konstruktion gav en større højde over vandlinjen, så fiskerfartøjer kunne passere igennem med sænket mast under de 1,65 m høje buer. Sejlrenden mod Halskov kunne tilmed udvides fra 10 til 17 m. og uddybes til 7 m, så tidens store skibe kunne sejle igennem. De to midterste piller i broen kunne undværes, så sejlåbningen blev 21,4 m bred. Kørebanelen skulle brolægges, og jernbanskinne nedlægges i brolægningen, så man undgik den hidtidige generende forhøjning. Med de forsænkede skinner vil der kunne være tre vognrækker samtidig på broen. Ind mod Korsør by skulle

broen udvides med fire meter, så køretøjer lettere kunne svinge ind på broen. Som noget nyt skulle broen dirigeres ved elektricitet fra et førerhus på siden af broen, og ifølge planen skulle den kunne åbnes på bare to minutter,⁴³ mens det ved den gamle bro tog mellem 15 og 20 minutter.⁴⁴

Klapbro efter Strauss princip

Broprojektet blev noget af den tids mest moderne. Firmaet Højgaard & Schultz kunne efterfølgende anvende broen som reference for firmaets mange fremtidige kunder. Broklappen var udført med en kontravægt som en "Straussbro". Kontravægten lå over brobanen, hvorved man opnåede en betydelig besparelse i forhold til den almindeligt anvendte type. Typen var udviklet lige efter århundredskiftet af Joseph Strauss, senere kendt for sin Golden Gate bro i San Francisco. En hurtigarbejdende 65 hk elmotor sørgede for op- og nedlukning på blot et minut. En kontravægt på ca. 350 tons sørgede for, at den 150 tons tunge broklap altid var i ligevægt. For at sikre at broklappen kom til at stå på de ønskede stillinger, fandtes et større system af bremser m.v. Vægten af lokomotiv på broen blev hævet til 45 tons, og en lastbil til 13 tons.⁴⁵

Selve broen byggedes med 10½ meter brede jernbetondragere, som hvilede på otte pælefunderede søjler ligeledes af jernbeton. For at gøre broen modstandsdygtig mod forskydning var



KORSØR. Halskøysbroen



Broen over Havnen, Korsør.



Halskøysbroen Korsør.



Jens Hildebrandt
Ellen Andersen

Den gamle bro over havnen i Korsør, som blev bygget af træ og senere af sten. Den blev revet ned i 1870 og erstattet af den nye bro, som blev bygget af jern og betong. Den nye bro blev indviet i 1871 og har været i brug siden da. Den er en af de smukkeste broer i Korsør og er et vigtigt landemærke for byen.

Broen over Havnen



Hersbrøys Bro. Udsigt fra Klubhollet



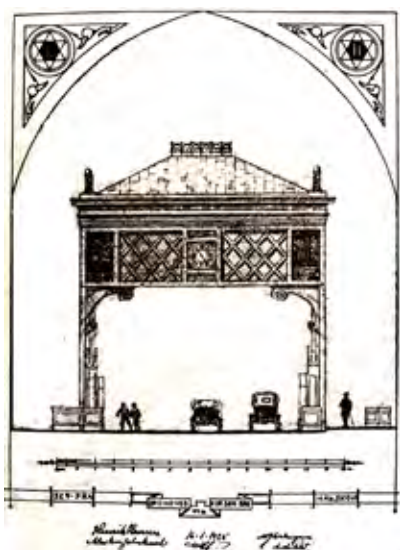
Den nye Bro. Udsigt fra Klubhollet

← Byen var stolt af sin bro. Besøgende kunne købe postkort i den lokale boghandel. Det var kort med billeder af den tredje og fjerde bro. Da den femte bro blev bygget – den største nogensinde – var broer ikke mere et særsyn, så den fik aldrig sit postkort (Korsør Lokalkiv).

→ Et skib på vej gennem bro nummer fire en dag omkring 1930. (Korsør Lokalkiv).



En arkitekt og en maskinfabrikant foreslog i 1925, at den nye bro skulle udsmykkes på kontravægten, og på et tilsvarende pompøst bygningsværk i den anden ende af broen (Sjællands Tidende 19/1 1985). Udsmykningen blev i stedet et reklameskilt på begge sider af kontravægten. Her i 1930'erne reklame for byens store margarinefabrik (Korsør Lokalkiv).



piloteringen udført særlig avanceret. Således var de to yderste pæle i hver søjle rammet skråt, og for at kunne klare påvirkningen under piloteringen, var disse pæle beklædt med en særlig metalbelægning.

Alle funderingspæle blev banket 2½ meter ned i fast bund. Det viste sig, at nogle pæle ikke stod fast nok i bunden, hvorfor de blev forlænget og banket

yderligere ned. På nogle punkter blev den endelige konstruktion lidt ringere end projektforslaget. Gennemsejlingshøjden på 1,65 m viste sig kun at blive 1,25 meter.

Det var alt i alt et fantastisk projekt til relativt få midler. Ny ingeniørvidenskab og brug af jernbeton gav en bedre bro med billigere vedligeholdelse end den gamle bygget af træ. Byggeriet kunne samtidig udføres, så der var forbindelse

mellem Korsør og Halskov i næsten hele byggeperioden. Kun gennemsejlingen til noret måtte stoppe en måned, og jernbanesporet var kun afbrudt få dage.

Det var en bedrift, at en relativt lille købstad kunne binde an med et så kompliceret projekt. Det kunne kun lade sig gøre, fordi kommunen selv rådede over en tekniker med høje kvalifikationer. En stor del af æren tilfalder den ansvar-



Bro nummer fire var karakteriseret af den store kontravægt på mere end 400 tons. I baggrunden ses den daværende Korsør jernbanestation (ca. 1928, Korsør Lokalarkiv).

Den pynter op i havnebilledet og forlener byen med et rentud storstadsmæssigt udseende. Derfor er den også Korsørs stolthed og glæde.⁴⁹

Broen saboteres

Korsør blev en vigtig havn for den tyske besættelsesmagt under krigen. Broen fik derfor en særlig betydning for den tyske marine, idet man anvendte inderhavnen. Det gav mulighed for medarbejderne ved broen at chikanere de tyske marinere ved at fastholde nogle meget stramme principper om, at en åbning skulle varsles i god tid. Hvis de tyske myndigheder havde glemt dette, tog det lang tid at finde personale til at åbne broen.⁵⁰

På trods af den skarpe bevogtning af havnen, lykkedes det modstandsfolk at udføre en større sabotageaktion d. 2. februar 1945. To af DSBs og Slagelse Kulkompagnis kraner sprængtes i luften samtidig med at sprængstof i broens maskinhus ødelagde maskineriet for åbning af broen. Herved blev en mindre tysk flådeafdeling spærret inde. Hændelsen hørte til de aktioner, der fik anerkendelse af de allierede i en rapport over den danske radio i London.⁵¹

Endnu en sprængning

Broens alvorligste uheld var endnu en bombesprængning. En nat i september 1976 lød en kraftig eksplosion i byen. Sprængningen var så kraftig, at en nærliggende fiskehandler fik sin båd

lige stads- og havneingeniør, Hjalmar Ørnholt, hvis tekniske baggrund var en nødvendig støtte for de lokale politikeres beslutninger. Den konkrete viden om detaljerne i brobyggeriet hentedes fra eksperterne i København. Trods de mange avancerede tekniske løsninger, udførtes tilsynet med arbejdets udførelse fra havneingeniørkontoret.

Arbejdet påbegyndtes i 1923, da et skib ankom med mere end tusinde sække cement til byggeriet.⁴⁶ Som ved de fleste byggeprojekter bliver den endelige pris højere end det første overslag. Det var også tilfældet med denne bro, hvor overslaget var 317.000 kr., mens Korsør kommune i 1924 måtte tage et lån på 400.000 kr. for dække størstedelen af udgifterne.⁴⁷

Broens åbning blev dog forsinket i længere tid på grund af strejke, så den flagudsmykkede bro åbnedes for første gang for passage af skibe i december 1924. Senere på dagen skulle broen åbnes for en transportpram, men da ville broen ikke gå ned. Publikum opfordredes derfor til at gå ud på broen for at tvinge den ned. Siden havde man dog ikke de store problemer med mekanikken.⁴⁸

Broen vakte opsigt. Den københavnske avis BT skrev:

Den kan vi ikke stikke! Nede i Korsør har man fået sig en bro, der siger sparto til det, vi herinde i hovedstaden kan præstere i den retning – og det er dog Langebro og Knippelsbro salig ihukommelse ikke så lidt.

Uheld og ombygning af den efterhånden meget vigtige bro gav store problemer for mange i Korsør. Det var også tilfældet ved et teknisk uheld i 1978, hvor fiskekuttere måtte indsættes for at fragte folk over havneløbet (Sjællands Tidende 6/4 1978).

ødelagt af trykbølgen samtidig med, at alle fisk i hans hyttefade blev slået ihjel. Bomben var strategisk velanbragt i styrhuset, som blev ødelagt af trykbølgen sammen med centrale dele af broen. En chef fra flådestation Korsør kunne straks angive, at der var anvendt 2-3 kg plastisk sprængstof. Halvanden meter af tandkransen på et vigtigt kamhjul, der løftede broklappen, var revet af samtidig med at brokonstruktionen var slået skævt. Tillige var en hel sektion af brogelænderet revet af.⁵² Rigspolitiets tekniske afdeling undersøgte åstedet sammen med sprængstofeksperter fra ingeniørtropperne, og to frømand fra flådestationen ledte efter spor i vandet. Var sprængstoffet fra den lokale flådestation, som Ekstrabladet påstod,⁵³ eller kunne det stamme fra en stenfisker?⁵⁴

Dagen efter var ingeniører i gang med at analysere ulykken. De måtte fortælle DSB, at det ikke var forsvarligt at lade godsvogne køre over broen, da den 400 tons tunge kontravægt kunne styrte ned ved rystelser fra godsvognene,⁵⁵ da dens afstivning var beskadiget. Med ultralydsscanning undersøgte jernkonstruktionerne for usynlige skader. Til midlertidig fastholdelse af kontravægten fremstilledes en 17 tons kraftig trekant. Kommunens brandforsikring dækkede ikke "borgerlige uroligheder", men erklærede sig alligevel villig til at betale skaden.⁵⁶

Et stort skib lå længe på den indvendige side af broen og kunne ikke komme ud. Den tunge broklap blev lirket fri



efter otte timers intenst arbejde natten igennem. To kæmpekraner løftede broklappen op i 45 grader, indtil den delvis ødelagte tandkrans igen fik kontakt. Da skibet var sejlet igennem, sænkedes broklappen igen.⁵⁷

Teknikerne havde store problemer, da broen var bygget af en anden type stål og nittet sammen. Hvis man svejsede nyt stål sammen med det gamle, risikeredes spændinger. Det endte med, at samlingen skete med svære bolte.⁵⁸ Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri fik tandkransen for at kunne konstruere en erstatning.⁵⁹

Der arbejdedes i toholdsskift inklusiv lørdage og søndage, men alligevel kunne broen først i slutningen af januar 1977 lukkes op igen, og det med håndkraft leveret af fire mand. Først en lille måned senere fungerede den automatiske åbning igen.⁶⁰

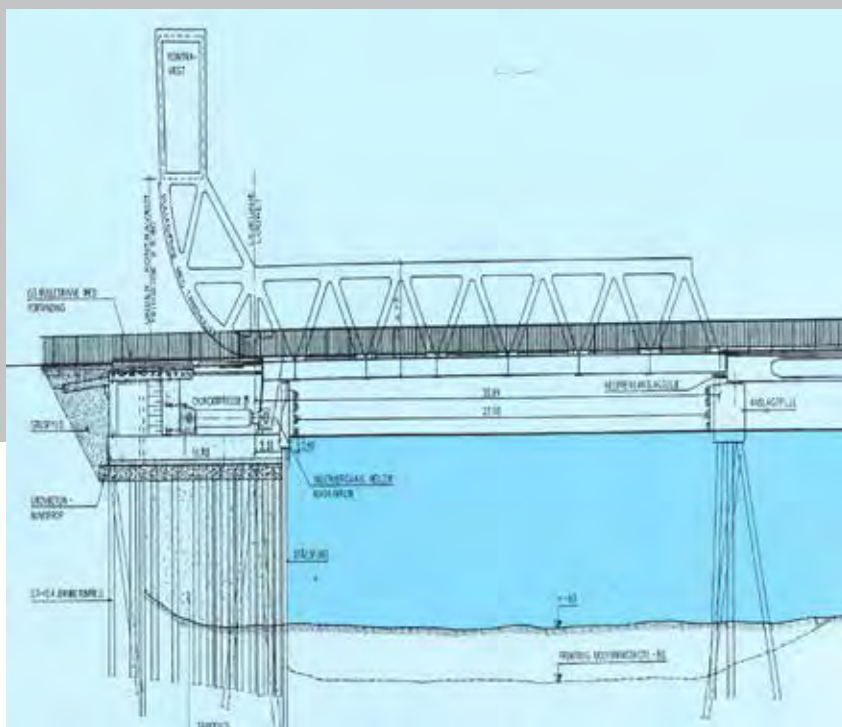
I 1977 var kriminalpolitiet gået i stå med at opklare sprængningen. Sporene var gået kolde efter at alle muligheder var undersøgt.⁶¹ Der var derfor fri mulighed for teorier, og en af de mere

kulørte fortalte, at sprængningen var en hævn for, at en SS-mand i befrielsesdagene var blevet anholdt på broen.⁶² Andre rygter mistænkte værnepligtige på Flådestationen, som holdt hjemsendelsesfest denne aften.⁶³

Sabotagens havde store økonomiske konsekvenser. Reparation af broen kostede mere end en mio. kr. Hertil kom tab hos lokale firmaer. Dyrest var de ekstra omkostninger hos Scanglas, som normalt fik både olie og råstoffer sejlet til egen kaj. Et gødningsfirma og et sandfirma havde tilsvarende udgifter. Det var meget alvorligt for Korsør Skibsværft, som helt mistede indtægter, når skibe ikke kunne komme til værft. Borgmesteren ville hjælpe firmaerne, men mente ikke, at kommunen var erstatningspligtig.⁶⁴ Kommunen havde modtaget erstatningskrav, men forsikringsselskabet afviste, at kommunen skulle betale.⁶⁵

Slitage

Korsørs livsnerv blev efterhånden nedslidt. Først i 1960'erne var broen så



Konstruktionstegningen viser klapbroens mekanisme, som var af typen Scherzer, hvor broen åbner ved at vugge som en gyngestol. Især brofæstet krævede understøttelse, og de fleste af de mere end 200 20-26 m. lange jernbetonpæle i omfang 40 x 40 cm blev banket ned, hvor bromekanismen skulle stå (Corneliussen s. 4).

medtaget, at kun en større istandsættelse kunne få den til at leve 10-15 år endnu. Havnen ejede broen, og dens ringe økonomi forhindrede en reovering af broen. Normalt gav vejfonden et tilskud på 85 % til broer på landeveje, men Vejdirektoratet ville ikke give penge, da broen ejedes af en havn. Tilskuddet var nødvendigt, og man fandt da en løsning: havnen forærede kommunen broen, og så kunne man få tilskud fra vejfonden.⁶⁶

Større reparationer var nødvendige, som i 1968, hvor det gamle trædæk med tværliggende planker med påsømmede krydslagte brædder udskiftedes med pladeriste i stål belagt med støbeasfalt. Ved samme lejlighed forkortedes broens klap for at undgå, at klappen i varme sommerdage satte sig fast på grund af udvidelse. Problemet havde man tidligere modvirket ved at sprøjte vand til afkøling af broen, så den kunne åbnes.⁶⁷ Broens store betonklods blev løbende suppleret med mindre pyntelige betonlodder til at afbalancere yderligere vægt på broklappen.⁶⁸

Broklappen var broens svage punkt. Det opdagede de lokale beboere i 1974, hvor kontravægten undergik en gen-

nemgående reparation. I 10 nætter var broen spærret for al trafik, og den lille båd til Sprogø måtte sejle folk over havnen, mens køretøjer måtte køre den lange vej uden om noret.⁶⁹

Broklappen gav igen problemer i 1978, og Korsør-Sprogø færgeren måtte indsættes for at fragte folk frem og tilbage over havneløbet.⁷⁰ En opgørelse i 1985 over de foregående 15 års broåbninger viste, at broen havde været åbnet mere end 8.000 gange.⁷¹ Det snævre gennemløb gav samtidig en større risiko for skader af påsejlede skibe, hvilket var tilfældet i 1983, da et norsk skib ødelagde en bro-vange.⁷²

Ny bro

Kun få broer holder evigt, og det gjorde bro nummer fire heller ikke. Den var bygget til lette køretøjer og ringe trafik. Igen var behovet for kapacitet steget, da især privatbilismen havde fyldt landets veje med biler. Broen havde længe været en flaskehals ved afviklingen af trafikken i Korsør.

Også tidens længere togsæt stillede krav til mere plads ved jernbanestationen, som en flyttet bro ville løse. Det ville

give plads til, at et godstogsspor for de nu 835 m lange godstog kunne anlægges ved stationen. Også persontogene var blevet længere, så perronerne skulle forlænges til at rumme 15 personvogne.⁷³

En ny bro betød, at en politisk kabale skulle gå op, da Vestsjællands amt skulle gå med til at betale broen. Der var imidlertid et andet projekt om en ca. 2,3 km lang dæmning over Korsør Nor, som ville have reduceret amtets interesse i broen. Det projekt tog amtet af bordet i slutningen af 1970'erne,⁷⁴ blandt andet efter kraftige protester mod dets miljømæssige konsekvenser.⁷⁵ Borgere foreslog en tunnel under havnen, så de undgik forsinkelser ved broåbning, men løsningen kostede fem gange så meget, hvorfor også den blev taget af bordet.⁷⁶

I 1979 startede forberedelsen af den ny bro. COWI Consult udarbejdede et skitseprojekt for kommunen efter omfattende trafikanalyser af især den tunge trafik.⁷⁷ Planen blev, at den valgte brolinje skulle føre den centrale vej, Taarnborgvej, retlinet over til den anden side af havneløbet. Det betød, at kommunen måtte opkøbe en del ejendomme for nedrivning. Broen blev en del bredere til bl.a. cykelstier og fortove på begge sider. Klapbroen var oprindeligt planlagt til at være i to dele, hvorved sejlbredden kunne udvides fra den hidtidige 19,5 m til 23 m.⁷⁸ Den endte dog med kun en klap på 29 m længde, hvilket blev landets længste.



Igen blev en ny bro bygget øst for den tidligere. Fundamentet til pillen for bro nummer tre ("Carl Peter") viser den tidligere bros placering. Her er den femte bro under opførelse i 1984. Bemærk dens bredde ind mod det gamle Korsør for at kunne lede trafikken til højre. (Ivan Svendsen, Lokalthistoriske Arkiv for Korsør og Omegn).

Arbejdet kunne sættes i udbud i 1983, og det lavestbydende - og vindende - entreprenørfirma blev Wright, Thomsen & Kier. Firmaet Per Aarsleff stod for at pilotere træpæle for en midlertidig arbejdsbro og for at pilotere betonpæle under landfæster og bropiller.⁷⁹ I alt anvendtes ca. 2.000 m³ jernbeton.

Maskinfabrikken Jørgen Bladt i Ålborg fremstillede stålkonstruktionerne til klapbroen.⁸⁰ Hertil kom bolværksarbejde omkring broen og et omfattende arbejde med at lægge kabler og ledninger 2½ meter under havnens bund. Samtidig skulle en del pakhuse og fabriksbygninger på begge side af havnen nedrives.

Byggeriet var en krævende opgave, idet broen midt i Korsør by var den eneste forbindelse mellem byens nord- og sydlige dele, hvorfor trafikken ikke måtte afbrydes under byggeriet. Arbejdet skred

dog så hurtigt frem, at broen blev færdig flere måneder tidligere end planlagt. Ud over selve broen med tilhørende styrehus leveredes også styring, samtidig med en omfattende regulering af kaj- og gadeanlæg. Hertil kom opførelse af et nyt havnekontor og endelig nedrivning af det gamle broanlæg. Projektet var budgetteret til 80 mio. kr., hvoraf halvdelen gik til det egentlige brobyggeri.⁸¹

I 1985 stod den nye bro nummer fem klar ved siden af bro nummer fire. Det varede dog ikke mange måneder, før trafikanterne igen fik vanskeligheder med at komme over broen, idet kørebanelægningen skulle repareres. Generelt er det svært at lave belægning på en klapbro, som skal være smidig, stå for stød, hænge ordentlig fast og være let. Derfor anvendtes moderne kunststofbelægninger, men det fungerede ikke, og belægningen måtte lægges om.⁸²

Et irritationsmoment for mange af broens brugere svandt i øvrigt ind i 1990'erne. Indstil da var trafikken spærret for gående, kørende og cyklende trafikanter, når tog kørte over broen, men DSB reducerede transporten med godstog, da lastvogne tog over.⁸³

Udviklingen i det lange løb

De tidligere broer havde haft en levetid på henholdsvis 9, 27, 38 og 60 år. Vil den nye bro mon slå rekorden? Forbedrede materialer i udviklingen fra træ, stål til jernbeton gav konstruktørerne bedre mulighed for at planlægge en større og mere effektiv bro.

Samfundets stigende transportbehov med ikke mindst motortrafikkens vækst afspejledes samtidig i broens bredde fra den første bro godt 5½ meter til den nuværende bro mellem 11 og 27 m.



Broer skal til stadighed vedligeholdes. I 2018 udskiftedes de to 5 ton store cylindre, som hæver den tunge bro på mindre end to minutter (S. H. Group).



Kontravægtens 810 ton til at afbalancere broklappen er bygget af svære stålkodser. I øvrigt hjalp en arkitekt med design af kontravægten, så den blå-riflede vægt så mindre massiv ud end sin forgænger. Billedet viser også broens vuggesystem (Ivan Svendsen).

Broen blev også en effektiv maskine for Korsør Havn. Den anden Halskovbro fik som den første en åbningsmekanisme. Mange timer tog det, når et større skib skulle sejle igennem. I dag får de utålmodige trafikanter kun en pause på få minutter.

Hver ny bro byggedes øst for den forrige. Det gav også mulighed for at forbedre tilkørselsforholdene på begge sider af broen. Gennemsejlingsforholdene forbedredes fra bro til bro, og en bredere gennemsejling for større skibe gav mulighed for en udvidelse af Korsør Havns arealer. Her blev plads til

skibsværft, kajplads og lagre, og store fabrikker som Korsør Glasværk.

Interessekonflikter var der mange af. Den største og mest dramatiske var konflikten mellem jernbaneselskabet og Korsør by. Her måtte den lille provinsby acceptere, at jernbanen fik den trafikalt bedste forbindelse, mens den gamle by sygnede hen til fordel for en ny bydel på Halskov. Hver ny bro betød ændrede linjer for trafikken, hvilket betød lokale diskussioner om eksproprieringer og opkøb.

Tildeling af midler til en ny bro var altid en interessekonflikt, hvor den lokale interesse stod i konflikt med andre af am-

tets eller landets ønsker om midler. I takt med landets forøgede rigdom, svandt de store konflikter til at blive rimelig fornuftige forhandlinger om broens betydning i en overordnet trafikplanlægning.

De første broer var begivenheder. Aviser i andre landsdele omtalte dem. Turister og korsørianere købte postkort med byens stolthed, broen, som motiv.

I dag har befolkningen ikke mere samme interesse og begejstring for den tekniske infrastruktur. Selvom Halskovbro nummer 5 på mange måder er unik, lægger de færreste mærke til den. Broen fik aldrig bare et enkelt postkort.

Noter

- 1 Halskov har undertiden været stavet Halsskov. Gennemgående anvendes i denne artikel kun den første stavemåde.
- 2 la Cour s. 297.
- 3 Avis 19/1 1985.
- 4 Tallet er fra licitationen. Winther angiver s. 328 en længde på 62 favne (117 m).
- 5 Sorø Amts-Tidende 22/2 1847, s. 3.
- 6 Avisudklip fra 19/1 1985 nævner, at en tømrermester og smedemester fra Kertemine vandt licitationen. Winther s. 328 angiver, at to medlemmer af kommunalbestyrelsen vandt licitationen, malermester Dahl og slagtermester Øland, mens arbejdet udførtes af tømrermester Lindegaard og snedkermester Rasmussen af Kertemine.
- 7 Avis 21/7 1973.
- 8 Berlingske 2/3 1847, s. 6.
- 9 Sorø Amtstidende 29/11 1847, s. 748.
- 10 Avis 21/7 1973.
- 11 Lolland-Falsters Stifts-Tidende 16/12 1847, s. 2.
- 12 Lettere forkortet og sproget moderniseret, Berlingske 10/10 1847, s. 2.
- 13 Lolland-Falsters Stifts-Tidende 3/11 1852, s. 3.
- 14 Winther s. 331.
- 15 Dagbladet 25/6 1856, s. 2, Dags-Telegraphen 9/8 1875, s. 3 og Traps kort 1858 Korsør.
- 16 Brev Havne- og Stadsingeniøren 1/2 1944.
- 17 Aalborg Stiftstidende 4/8 1856, s. 1-2.
- 18 Korsør Avis 29/10 1855, s. 1.
- 19 Korsør Avis 12/3 1857, s. 4.
- 20 Korsør Avis 19/3 1857, s. 4.
- 21 Fædrelandet 17/2 1875, s. 3.
- 22 Slagelse-Posten 16/12 1872, s. 2.
- 23 Kongeriget Danmarks Landeveje og Landevejsgader, 1891, Slagelse-Posten 18/2 1868, s. 2 og Dags-Telegraphen 9/8 1875, s. 3.
- 24 Dags-Telegraphen 29/5 1873, s. 2.
- 25 Dags-Telegraphen 29/5 1873, s. 2 og 9/8 1875, s. 3 og Morgenbladet 20/10 1875, s. 2.
- 26 Sorø Amts-Tidende 11/12 1876, s. 1.
- 27 I Sorø Amts-Tidende 11/12 1875, s. 1 er beløbet angivet at være 4.350 kr., mens det i Varde Folkeblad 6/4 1900, s. 2 blev angivet til 4.050 kr.
- 28 Middelfart Avis 31/7 1877, s. 1-2.
- 29 Slagelse-Posten 14/11 1881, s. 1.
- 30 Slagelse-Posten 28/8 1882, s. 2.

- 31 Holstebro Dagblad 30/8 1982, Jyllandsposten 8/10 1882.
- 32 Slagelse-Posten 29/8 1882, s. 2.
- 33 Fyens Stiftstidende 9/10 1882, s. 2.
- 34 Notat, Mogens Haar, februar 1988, Korsør Lokalhistoriske Arkiv.
- 35 Ribe Stiftstidende 26/11 1883.
- 36 Fyens Stiftstidende 3/11 1883, s. 2.
- 37 Korsør Avis 26/11 1883, s. 1.
- 38 Varde Folkeblad 18/11 1899, s. 1.
- 39 Varde Folkeblad 6/4 1900, s. 2.
- 40 Slagelse-Posten 28/11 1914, s. 3.
- 41 Korsør Avis 19/1 1920, s. 2.
- 42 Annoncer Ingeniøren, nr. 5, s. 15 og nr. 15, s. 8 og Ørnholt 1926, s. 573.
- 43 Vestsjællands Social-Demokrat 17/6 1921, s. 2.
- 44 Højgaard 1924, s. 481.
- 45 Ørnholt 1926, s. 570-573.
- 46 Korsør Avis 18/4 1923, s. 2.
- 47 Korsør Avis 7/11 1924, s. 1.
- 48 Avis 19/1 1985.
- 49 BT 25/11 1925, s. 5.
- 50 Frihedsmuseets sabotagekartotek (FHM 24670) og avis 19/1 1985, som angiver januar.
- 51 Avis 20/12 1976.
- 52 Sjællands Tidende 20/12 1976, s. 13.
- 53 Avis 22/12 1976.
- 54 Sjællands Tidende 21/12 1976, s. 13.
- 55 Avis 21/12 1976.
- 56 Avis 23/12 1976.
- 57 Sjællands Tidende 21/12 1976, s. 13.
- 58 Avis 12/1 1977.
- 59 Sjællands Tidende 31/12 1976.
- 60 Sjællands Tidende 6/4 1978.
- 61 Avis februar 1977.
- 62 Sjællands Tidende 22/2 1977, s. 9.
- 63 Sjællands Tidende.
- 64 Sjællands Tidende 5/3 1977, s. 14.
- 65 Avis 7/1 1977.
- 66 Avis 19/1 1985.
- 67 Sjællands Tidende 25/11 1980, s. 11.
- 68 Corneliusen, s. 4.
- 69 Sjællands Tidende 7/9 1974, s. 11.
- 70 Sjællands Tidende 22/4 1978, s. 14.
- 71 Sjællands Tidende.
- 72 Sjællands Tidende 15/6 1983.
- 73 Johansen 1960, s. 6.
- 74 Sjællands Tidende 21/7 1977, s. 9.
- 75 Sjællands Tidende 27/4 1974.
- 76 Corneliusen, s. 2.
- 77 Sjællands Tidende 20/9 1979.
- 78 Sjællands Tidende 21/10 1977, s. 11.
- 79 Jørgensen og Sveinsdottir 1983, s. 17 og 22.
- 80 Ingeniøren 1983, nr. 52, s. 72.
- 81 Ingeniøren nr. 52, Året Rundt 1984, s. 32.
- 82 Korsørposten 17/9 1986.
- 83 Sjællands Tidende 19/1 1995, s. 18.

Litteratur

- Corneliusen, G. Aa.: *Broen går op*. 1985.
- Højgaard, K.: "Moderne klapbroer". *Ingeniøren* nr. 24, 1924, s. 481-486.
- Jørgensen, Roy og Sinje Sveinsdottir: "Fra ingeniørens arbejde på byggeområdet". *Ingeniøren* nr. 52 1983, s. 5-26.
- La Cour, L. F. (red.): *Korsør. Bidrag til Egnens, Byens og Havnens Historie*. Korsør 1926.
- Winther, Torkild: "Den nye tid", s. 325-408 i: L. F. La Cour (red.): *Korsør. Bidrag til Egnens, Byens og Havnens Historie*. 1926.
- Ørnholt, Hjalmar: "Den ny halskovbro i Korsør". *Ingeniøren* nr. 48, 1926, s. 570-573.
- Desuden er anvendt avisartikler fra lokale aviser og faglige tidsskrifter.