

Havne og landingspladser

Fra middelalderen til 1800-tallet

Når man snakker om sejlads, tænker de fleste, at der må være havne, hvor skibene møder landjorden. Men havne er egentlig en nyere opfindelse. I vikingetiden kunne de ret fladbundede skibe gå op på stranden, bare der var sand. Men da skibene i 11-1200-tallet blev større, blev der brug for dybere vand. Ved en række byer blev der anlagt "skibsbroer", dvs. moler af sten og jord, hvor skibene kunne lægge til for enden. Rudkøbings anlæg i slutningen af 1100-tallet var bestemt af, hvor der kunne bygges en mole ud til sejlrenden. For enden af Brogade. Men de fleste steder klarede man sig på en anden måde: Skibene lagde sig for anker, og varer og mennesker blev sejlet til og fra skibene i småbåde.



Lindelse Nor med udsigt til Købingshoved

Meningen med anlægget af "købstæder" som Rudkøbing var, at handelen skulle samles på særlige steder, hvor man kunne opkræve told. Men her var Langeland et vanskeligt sted. For dels var der langt fra øens ender til Rudkøbing og dels var der masser af kyst. O. 1300 anlagde hertug Erik Langben endda en reservekøbstad på Købingshoved i Lindelse Nor. Desuden lå Langeland tæt ved andre områder, både Hertugdømmerne, der omfattede Ærø, og de nordtyske byer. Fristelsen til at smugle varer uden om tolderne var stor – helt til vores egen tid. Man prøvede at sikre Rudkøbings privilegier, men i 1528 gav man op. Da fik bønderne på Langeland lov til at handle med produkter fra og til deres egne gårde. I 1628 bestemte man dog, at det kun gjaldt bønder med egne skibe. Samtidig udvalgte man tre lovlige havne:

Rudkøbing, Ristinge og Lohals. Tidligere havde der også været toldere ved Sandhagen, Magleby, Illebølle Strand og Pæregård. Men hvem kunne kontrollere, hvad skibene tog med – og til hvem?

I 14-1500-tallet var der en lang række landingspladser langs de langelske kyster. Mod syd var der de store fiskelejer Sandhagen (Ågab) og Bagenkop. Og mod nord var der skibsbroer ved den række teglværker, som især Tranekær anlagde i 1500-tallet til at forsyne renæssancens store byggeri. Her og der kan man stadig se rester af de gamle stenmoler, bl.a. ved Frankeklint og Brunegården ved Lohals. Det er interessante fortidsminder!



Resterne af stenmolen ved Brunegården, Nordlangeland

I 1700-tallet var der "ladesteder" ved Lohals (med færge til Sjælland) og Ristinge (med færge til Ærø). Men der var også masser af plads til handel med smuglervarer, tilbudt af flittige Marstal-skipperne. Desuden havde godserne fra gammel tid ret til selv at handle uden om købmændene. Tranekær brugte Rudkøbing og havde egne magasiner både på Torvet og i Brogade. Men i 1835 beskrev Carl Dalgas, hvordan godser som Korsebølle, Nedergård og Egelykke handlede korn fra "bekvemme" steder, hvor større skibe kunne gå tæt til kysten – og o. 1800 havde Hjortholm et kornpakhus ved Kædeby Has.

Langelske småhavne efter 1850

Omkring 1800 var der endnu ingen havne med beskyttede bassiner på Langeland. Men det blev der brug for i 1800-tallet. Dels steg skibstrafikken stærkt efter 1800, og dels begyndte man at sejle også om vinteren (Indtil da havde Rudkøbings skibe ligget i vinterhavn i Lindelse Nor). Rudkøbing fik sit første havnebassin med byggeriet af en syd mole 1823, der skabte Søndre Havn. Og i den store kornhandelstid o. 1850 blev bassinet nord for den gamle skibsbro (Midtermolen) anlagt med ny nord mole.



Rudkøbing Havn 1947. I forgrunden paktfartens pakhus.

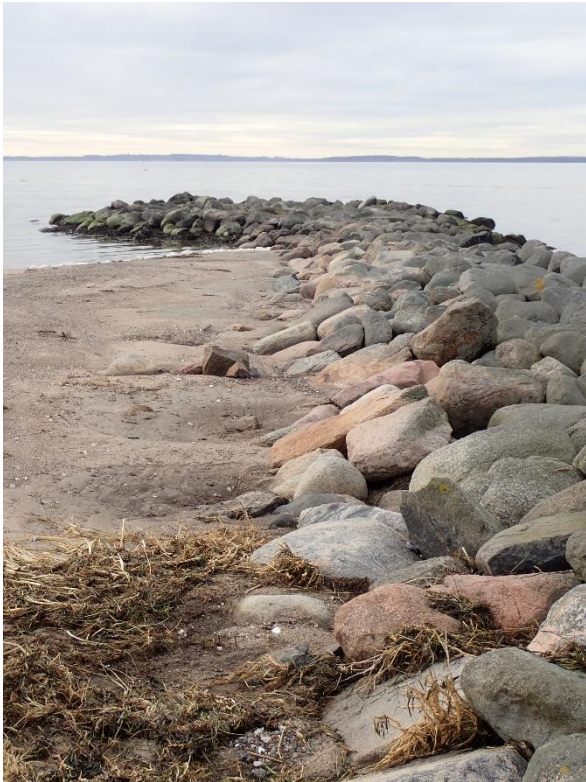
Desuden blev der bygget en lang række anløbsbroer for fragtsejladsen. Langeland havde jo ingen jernbaner før 1911, og først i 1926 åbnede jernbanefærgen fra Rudkøbing til Svendborg. Hvor mange danske egne fik stationsbyer, fik de langelske sogne skibsbroer. I 1869 stiftedes "Det forenede Dampskibsselskab for Langeland og Lolland", som sejlede på ruten Rudkøbing-Svendborg-Lohals-Korsør-Spødsbjerg-Nakskov. I 1875 startede "Det sydfyenske Dampskibsselskab" med en konkurrerende rute Spødsbjerg-Nakskov. Desuden stiftedes i 1906 et selskab, der sejlede mellem Marstal, de langelske havne og København. Men lige så vigtige som dampskibene blev de små fragtskibe, dels skipperne der sejlede efter behov, og paketterne, der sejlede på faste ruter. En af paketterne var A/S Langeland, der fra 1908 sejlede på ruten Marstal-Kædeby Bro-Rudkøbing-Åsø-Dageløkke-Lohals-København. Den sidste pakke fra Rudkøbing til København stoppede i 1968.

I Lohals var der i 1700-tallet landingspladser både ved Mabækken mod øst og Østerhuse mod vest. I 1839 byggede tolderen i Lohals en skibsbro af sten, som i 1850'erne fik en læmole. Lohals blev et vigtigt sted for både fragt- og færgesejlads, og i 1860-62 fik Lohals en rigtig havn, samtidig med at Broholm byggede en havn i Lundeborg på Fynssiden. Færgeforbindelsen til Korsør betød bl.a., at Lohals blev et kendt badested – let at nå fra København. Og små fragtskibe fra Lohals sejlede med varer rundt om i de syddanske farvande; den sidste blev solgt i 1971. I dag er Lohals fritidshavn med lidt småfiskeri.

Dageløkke fik skibsbro, da teglværket startede i 1868, og fik rigtig havn i 1897-98. Herfra var der regelmæssig forbindelse til Svendborg, og der kom både toldsted, kro og købmandshandel. I dag er *Dageløkke Havn* marina for feriecentret, der blev bygget i 1970'erne på det nedbrændte teglværks grund.



Dageløkke Havn set fra luften 1938



Molen ved Åsø, bygget af "Generalen" i 1790'erne til at betjene Tranekær og det nye teglværk i Åsø.

Skibsbroen ved Åsø var anlagt til teglværket, men blev o. 1900 et livligt sted. Både kystdampskibe og jagter lagde til i Åsø, og der var fast sejlads til Svendborg. Den solide skibsbro af sten ved Åsø er velbevaret, og i skovkanten ligger endnu husene fra "Generalens" teglværk.

Syd for Rudkøbing blev *Kædeby Bro* en vigtig anlægsplads, besejlet regelmæssigt af tre dampskibe. I 1909 blev der bygget skibsbro af træ med skinner, og der blev bygget pakhus og båse til svin, der skulle sejles til slagteri i Svendborg. Denne sejlads stoppede dog i 1929, og i 1929 og 1930 blev Kædeby Bro taget af isen ikke genopført.



Ved Kædeby Bro fortæller en mindesten om, at der engang var livlig sejlads fra dette sted.

Også i *Bagenkop* var der blevet bygget et par skibsbroer o. 1800. I 1858 fik Bagenkop havn, mest til eksporten af landbrugsvarer. Både Lohals og Bagenkop blev i årene o. 1900 vigtige fiskerihavne, og også Rudkøbing fik egen fiskerihavn i 1909.

Ristinge og Ramshøj – et unikt kulturmiljø

Ristinge var i middelalderen en vigtig landingsplads. I 1528 blev Ristinge udnævnt til lovlig havn og fik i 1588 eget toldsted. På et kort fra 1810 kan man se den gamle landingsplads lige ved byen angivet som "Færgested til Marstal". Men samtidig ser man på det samme kort, at der også var en lille skibsbro af sten ude på Ramshøj, hvor den nuværende havn ligger. På et kort fra 1848 er det gamle sted stadig angivet som "Landingssted", men nu er Ramshøj angivet som "Skibbroen" med en tydelig vej langs stranden fra Ristinge. Og på et kort fra 1859 er den nuværende mole blevet anlagt. Ramshøj blev Ristinges havn på grund af den større vanddybde.

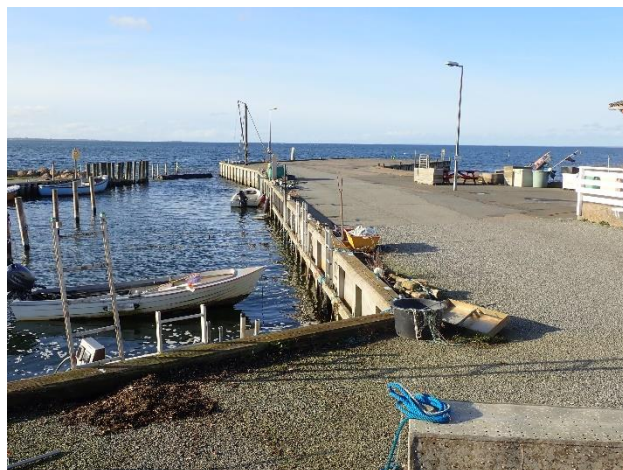


Ud for Ristinge ses stadig rækken af sten, hvor der i 15-1600-tallet var en vigtig skibsbro

Ramshøj/ Ristinge var o. 1900 et befærdet sted. 7-8 småskibe var hjemmehørende her, og stedet blev besejlet af både kystdampskibe og privat paketsejlad til Rudkøbing og Svendborg.

Det var herfra skipper Christen Mikkelsen og hans søn Emil sejlede med motorpaketten "Mjølner" – både den gamle "Mjølner" og fra 1922 den nye "Mjølner", der i dag ligger som bevaringsværdigt fartøj i Rudkøbing Havn. Mikkelsen og søn sejlede via Kædeby bro til Rudkøbing og Svendborg med både grise og passagerer, og på hjemturen med foderstoffer og kolonialvarer. Desuden var der frugtpaket til København og andre steder. I 1929 stoppede "Mjølner" sejladsen på Ristinge. På samme tid stoppede fragtsejladserne på en række af de små langelske skibsbroer. Udkonkurreret af Langelandsbanen 1911 og jernbanefærgen til Svendborg 1926.

Hvor de andre langelske landingspladser enten er forsvundet eller blevet til rigtige havne, har Ramshøj/Ristinge bevaret den gamle havneform med en "skibsbro": En bred kørebro ud i vandet med bolværker samt en lille nyere læmole af sten mod syd til at skabe ly for småbådene. Ser man bort fra asfaltering og spunsvægge af jern, var det sådan Rudkøbing "havn" så ud inden 1823. Et smukt og historisk sted, hvis småfiskeri forhåbentlig overlever forskelligt EU-bureaukrati og naturfundamentalistiske restriktioner! Samtidig ser man stadig i vandet ud for den gamle landingsplads ved Ristinge by rester af skibsbroen ca. 50-60 m ud i vandet. Et unikt kulturmiljø!



Ramshøj mole er stadig et vigtigt sted for det lokale fiskeri