

Færgerne, der gik på Lohals

Af Dorte Bennedbæk, august 2008

Lohals har igennem mange århundreder været et langelandsk udskibningssted for varer og personer. I 1630 bliver den sammen med Ristinge erklæret for et lovligt udskibningssted for varer. Produkterne fra gårdene blev i små dæksbåde sejlet til byerne, især i Tyskland, hvor de blev omsat for tjære, salt og andet nødvendigt.

Sandsynligvis på grund af kystændringer overtager Stoense Havn rollen som det vigtigste udskibningssted på den vestlige side af nordøen. I 1650 bliver der oprettet et toldoprævningssted her. Der var rester af stensætninger fra disse to udskibningssteder helt op i det 20ende århundrede. Da Lohals Havn byggede sin marina, blev de sidste rester af den gamle stensætning ud for Vesterstrand sløjfet.

Lastning ved både Lohals og Stoense Havn foregik ved lægtring. Godset kørtes på hestevogn ud i vandet, hvor det blev læsset på en fladbundet pram. Som blev roet ud til den opankrede jagt eller dæksbåd.

Men det var det privilegerede færgested i Rudkøbing, der havde eneretten for besejlingen fra Langelands vestkyst. Det privilegium blev håndhævet med mere eller mindre emsighed. I 1739 klagede færgemanden, J. Højer, skriftligt til stiftsbefalingsmanden over, at der bl.a. fra Stoense Havn ulovligt blev overført rejsende mod betaling.

Til færgestedet i Rudkøbing hørte i 1796 3 både, hvoraf den største kunne medtage 16 heste. Det århundredgamle færgested ophørte, da et interessantselskab i Rudkøbing 15. juli 1866 indsatte det nybyggede dampskib "Rolf" på ruten Svendborg-Rudkøbing-Marstal. "S/S Rolf" målte 48 bruttoton, og maskinen havde 16 HK.

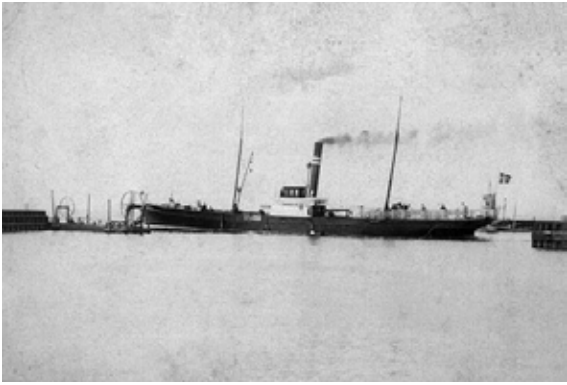
Denne artikel omhandler kun de skibe, der sejlede til Lohals med passagerer. Hverken Paketruten, der også medtog passager i mindre omfang, eller de private skibe der også transporterede personer, er medtaget i denne skibsliste.

Zamba og Zephyr

Skibenes drivkraft var sejl og årer, men så kom dampskibene. I Lohals kunne de rejsende overnatte på Gæstgivergården mens de ventede på, at Det Forenede Dampskibsselskabs skib "Zamba" passerede Lohals på vej til København. "Zampa" besejlede de sydlige øer fra København. Den rejsende blev roet ud til skibet, når det stoppede op ved Lohals. Her var endnu ingen rigtig havn.

De kunne også to gange om ugen fra 1850 stige på hjuldampere "Zephyr", når den passerede forbi på vej fra København til Rostock og retur med gods og passagerer.

Fra 1863, efter at havnen var bygget, anløb en lille damper, Lohals på sin tur fra Rudkøbing til Nakskov i sommermånederne.



S/S Spodsbjerg

S/S Spodsbjerg

Det Forenede Dampskibsselskab for Langeland og Lolland blev stiftet af en flok langelændere i 1867 i Rudkøbing.

Det lod bygge dampskibet ”Spodsbjerg” i København, og den 8. oktober 1869 anløb det Lohals på vej til en festlig modtagelse i Rudkøbing samme dag.

”S/S Spodsbjerg” var på 114 bruttotons og maskinen havde 55HK, og den sejlede på ruten Rudkøbing-Lohals-Spodsbjerg. Hver anden dag desuden til Korsør.

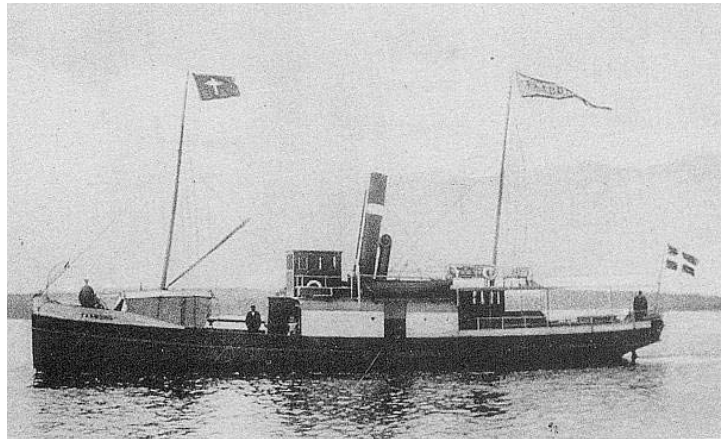
Denne gang var det færgemanden i Tårs, der følte sin næring truet, og i 1874 blev selskabet dømt til at betale ham erstatning

S/S Fåborg på Kystruten

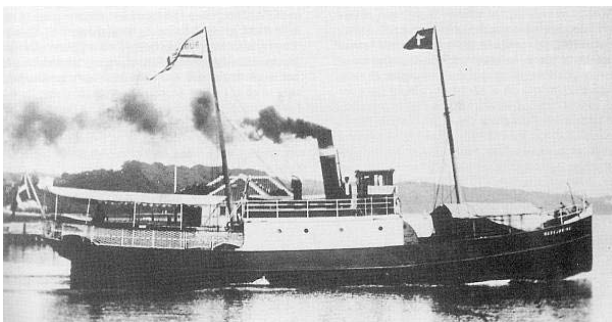
A/S Sydfynske Dampskibsselskab, SFDS, blev stiftet i 1875 på Ringe Gæstgivergård af forretningsfolk fra Svendborg og Odense med det formål at oprette en forbindelse fra Svendborg til Kiel og Lübeck.

Det første skib var S/S ”Thor”, og flere fulgte.

I 1889 indsætter de S/S ”Fåborg” på kystruten Rudkøbing-Åsø-Lohals. S/S ”Fåborg” var på 80 bruttotons, og motoren havde 125 HK.



S/S Fåborg



S/S Rudkøbing

S/S Rudkøbing

SFDS sejler kun kort tid på denne rute, der overtages af Rudkøbingselskabet ”Dampskabet Langeland”. Nu er det den lille damper S/S ”Rudkøbing”, der sejler på ruten.

S/S Ørkildhus

Senere besejles den af S/S ”Ørkildhus”, ejet af firmaet N. Jensen & Co, Svendborg-Nordlangeland.

S/S Ellen

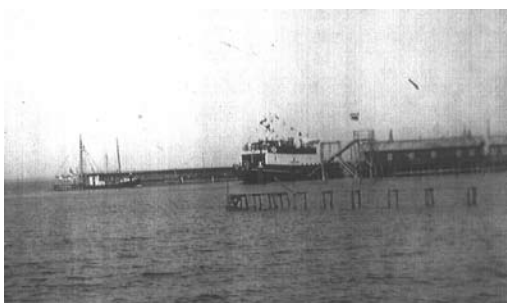
1905 til 1933 er det igen SFDS der sejler på kystruten, som nu er Svendborg-Åsø-Dageløkke-Lohals. Der sejles hovedsageligt kreaturer, men der er også plads til passagerer og stykgods. Det er færgerne S/S "Rudkøbing", S/S "Fåborg" og S/S "Ellen", der sejler på ruten. Da slagteriet i Rudkøbing i 1933 bliver etableret, er der ikke mere behov for kystruten



S/S Ellen

M/F Lundeborg

Allerede i 1928 blev der oprettet en passager rute fra Lundeborg til Lohals. Først blev den besejlet med Lundeborgfiskeren Peder Hansens gamle fiskekutter, senere med M/F Ivan. Ingen af de to skibe var egnede, desuden var der opstået et behov for også at kunne medtage biler.



M/F Lundeborg

I 1932 blev derfor M/F Lundeborg bygget på værftet i Nyborg. Den sejlede fra 1932 til 1969 Lohals-Lundeborg. Det var en meget høj færge, der rullede godt i dårligt vejr. Selv om turen kun tog ca. 40 minutter hver vej, kunne man sagtens nå at blive søsyg. Det var der mange, der blev. Selv garvede sømænd, der kom direkte hjem efter flere måneder på de store have, måtte lide søsygens

Til gengæld var det en stor lettelse for nordlangelænderne, når de skulle til Fyn og Jylland. Fra havnen i Lundeborg gik der busser til stationerne på Fyn.

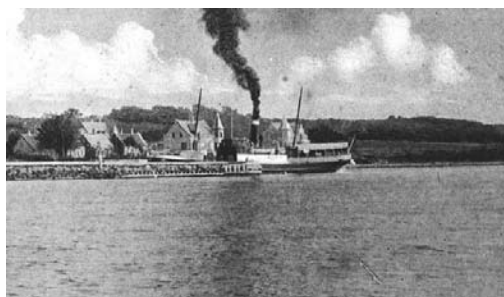
Leo Kold har skrevet om Lundeborgfærgen

S/S Tranekær (1)

I 1898 starter ruten Rudkøbing-Lohals-Korsør. Det er også en postrute indtil 1912, hvor postvognen blev afløst af biler.

Der sejles en daglig tur hver vej. Klokkeren 12 ankomst til Lohals fra Korsør, og klokken 4, efter en tur i Rudkøbing, afgang igen til Korsør.

Den helt nye S/S "Tranekær", 177 bruttotons, 350 HK og en fart på 10 sm, bliver indsat på ruten.



S/S Tranekær

Denne rute var virkelig et fremskridt, der kom til at gøre en mærkbar forskel for Nordlangeland og især for Lohals. Man slap for den besværlige tur med den gule postvogn på de elendige langelandske veje og hesteskiftet i Tranekær, og især kom man nærmere på København og omvendt. De fleste turister i Lohals var københavnere



S/S Tranekær (2)

I 1929 indsættes den nye og større S/S "Tranekær", der var bygget i Svendborg. Den havde 480 HK og kunne medtage 6-8 personbiler.

Fra 1938 sejles der kun Lohals-Korsør. Ruten stopper fra 10. april 1940 og åbnes først igen 1. juli 1947 stadig med S/S "Tranekær".

S/S Tranekær

S/S Mjølner

I 1955 blev S/S "Mjølner" flyttet fra Spodsbjerg-Nakskov ruten til Lohals-Korsør ruten. Det betød to daglige dobbeltture og plads til ca. 20 personbiler. S/S "Mjølner" havde 460 HK.

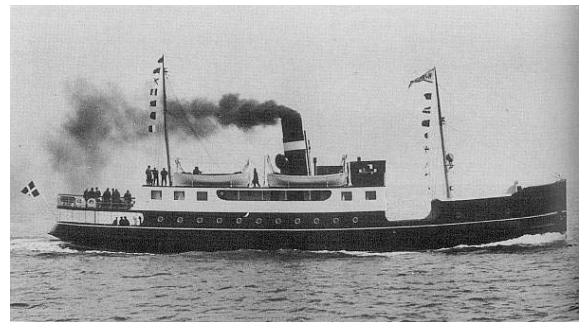
De små dampskibe, som gennem årene sejlede i det sydfynske øhav, satte deres præg på øhavet og på havnene. Men dampskibenes tid var forbi. Mange husker og taler stadig om de smukke gamle sorte skibe med de smukke linjer og det smukke røde skorstensmærke. Især savner man dampskibsfløjten, der kunne høres i hele byen, når færgen enten ankom eller afgik.

På S/S Mjølner var førsteklasse salonen særlig flot udstyret med plysmøbler og maghoni paneler på væggene. Blankpudsede messing dørhåndtag og lamper på bordene og slebet glas i dørene.

E. Nielsen var kaptajn på S/S Mjølner i mange år. Han var en vellidt, men myndig herre, der havde sin helt egen måde at løse konflikter på. Den følgende anekdote stammer fra en af Leo Kolds mange beskrivelser om Lohals Havn.

En sommerdag ved billettering i førsteklasse salonen krævede en passager erstatning. Der var netop spulet dæk, hvorfor det havde dryppet på hans avis og hans hat.

Styrmanden forelægger kravet for Kpt. Nielsen, der straks i sin respektable kaptajnsuniform går direkte hen til den rejsende og siger med myndighed: "Må jeg se Deres billet?" Mens han ser på billetten, siger han: "Der står ikke noget om, at De skal sidde i tørvej". Han lægger billetten og går. Sagen var afsluttet.



S/S Mjølner



M/S Lohals

M/S Lohals

Lastbilerne overtager godstransporten, og 31. maj 1970 sejler S/S Mjølner sin sidste tur på Lohals-Korsør ruten.

Langeland er blevet landfast med Fyn, og i Lohals er der bygget nyt færgleje og anlagt parkeringsplads, da den nybyggede motorfærg "Lohals" med plads til 4 lastvogntog eller 30 personbiler overtager sejladsen. Med flere daglige dobbeltture bliver ruten et meget benyttet alternativ til Storebæltsoverfarten.

M/S Langelandsbælt

Også "Lohals" bliver for lille, og fra juni 1974 bliver det "Langelandsbælt".



M/S Langelandsbælt



M/S Spodsbjerg

M/S Spodsbjerg

I 1982 sejler motorfærgen "Spodsbjerg" 5 daglige dobbeltture og kan medtage 8 lastvognstog eller ca. 40 personbiler. Der er to B&W dieselmotorer på hver 1000 HK.

Den gamle tremmekassevægt, hvor kreaturerne til kystruten blev vejet er for længst væk i Lohals. Ej heller høres dampfløjten fra dampskibenes ankomst og afgang. De store lastvognstog kører til og fra havnen i en lind strøm, og især om sommeren er opmarchbåsene ved færgen fyldt op. Til højtiderne og i weekenden skal der reserveres billet måneder i forvejen.

Men alt har en ende.

Storebæltbroen dræber færgefarten på Lohals

Efter mere end 100 år med daglig færgefart fra Lohals Havn måtte Lohals-Korsør færgen stoppe. SFDS stoppede allerede deres engagement i 1992.

M/F Lundeborg(2)

Efter et kort stop startede Dannebrog Rederi A/S i 1992 ruten Lohals-Korsør op igen. M/F Lundeborg var fra 1972 og bygget i Stavanger. Den havde sejlet på forskellige ruter i Norge under forskellige navne. Den holdt ud indtil 30. september 1994, hvor den blev lagt op i Svendborg.



M/F Lundeborg(2)



M/F Tranekær(3)

M/F Tranekær(3)

Maj 1996 bliver den overtaget af DSB Rederi A/S og omdøbt til M/F Tranekær og indsat på Lohals-Korsør ruten. DSB Rederi, der nu hedder Scanlines, sejler den sidste tur 30. august 1998. M/F Tranekær blev solgt til Italien under navnet Isola del Giglio

M/F William Jørgensen

En kort periode sejlede M/F William Jørgensen på Lohals-Korsør ruten. Heller ikke den kunne overleve

Efter Storebæltsbroen blev åbnet, var der ikke mere økonomi i ruten Lohals-Korsør.



M/F William Jørgensen

Livsnerven i Lohals var slukket. Den altid så livlige havn med færgets ankomst og afgang som dagligt udflugtsmål både for de lokale beboere og turisterne blev nu et stille sted.

Byen og havnen befinder sig stadig i den ændringsproces, hvor den fra at være et livligt trafikknudepunkt skal lære at udnytte sine andre ressourcer som et af landets smukkeste og fredeligste steder med store skove og fine strande i et af landets alleryderste hjørner.

”Cykelfærger”

Om det er en æra, der slutter, som den begyndte med en ombygget fiskekutter på Lohals-Lundeborg, eller det er en cirkel, der starter forfra, må tiden vise.

I hvert fald har flere skipperne forsøgt sig.

I 1996 sejlede **M/S Ingrid Olivia**, ejet af Robert de Rayemaekers, nogle få ugentlige ture Lohals-Lundeborg.

Fra 2001 til 2006 var det **M/S Habeleto**, ejet af Bendt Stavnsbjerg, der sejlede på Lohals-Omø-Lundeborg.

I 2008 er der igen startet en passager rute på Lohals. Det er **Orlovskutteren Græsholm**, ejet af rederiet Nord-Line, der sejler Korsør-Lohals-Lundeborg.

Lohals' dage som et travlt trafikknudepunkt er definitivt ovre. Den centrale placering lige midt i landet er blevet afløst af en placering i et af landets yderste punkter. Men Lohals har en mission. I befolkningens stadig mere stressede hverdag, er der et stort behov for fred og ro og smukke omgivelser. Her byder nordøen sig til.

I dag kommer folk kørende den lange vej over broer og dæmning, men den nærmeste vej er stadig via havet.

Denne artikel er stykket sammen af oplysninger hentet på Lokalhistorik Arkiv. Hvis der er nogen, der ligger inde med yderligere oplysninger om færgefarten på Lohals, modtager vi dem gerne.

Mere om færgefarten på Langeland kan læses i Ole Mortensøns bog **”Færen går”**, udgivet af Langelands Museum.