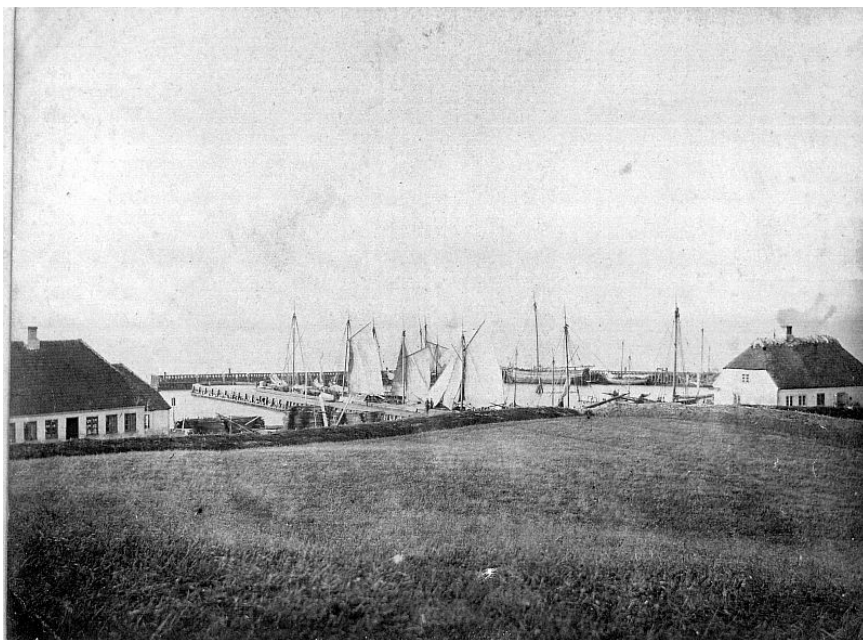


Lohals havn.

- artikel af museumsinspektør Ole Mortensøn, Langelands Museum

I 1840-erne tog skibsfarten i Nordeuropa et opsving og det kom i høj grad de danske købstæder til gavn. Skibsbyggeri og søfart fik en stærk opblomstring efter englænderkrigens ødelæggende indvirkning på dansk søhandel. Det var ikke kun købstæderne som drog fordel af opsvinget. På Nordlangeland var der i Hou et lille samfund af bådførere og småskippere, som hovedsagelig ernærede sig ved at føre varer til og fra Nordlangeland. De sejlede med deres både til Sjælland og Nyborg og brugte de naturlige ankerpladser som fandtes langs kysten – bl.a. ud for Mabækken på østsiden og ved Stoense havn og Lohalskrogen på vestsiden. Under englænderkrigen var Lohalskrogen blevet udbygget som kanonbådsstation, og da freden kom, blev havneanlægget brugt af de lokale skippere. Havneanlægget forfaldt imidlertid og skipperne og en række erhvervsdrivende gik derfor i 1860 sammen om at danne et aktieselskab med det formål, at bygge en bedre havn. Arbejdet blev afsluttet i 1863 og Lohals, som havnen kom til at hedde, udviklede sig i de følgende årtier til en lille skipperby med dampskibsforbindelse til Rudkøbing og Korsør. Havnen bestod fra starten af en skibsbro og en beskyttelsesmole mod nord.



Lohals havn før 1880

I 1884 overtog et større dampskibsselskab, Det sydfyenske Dampskibsselskab, færgeruten Rudkøbing – Lohals – Korsør og de øvrige langelandske færgeforbindelser. Der var også forbindelse fra Lohals til København med Det Forenede Dampskibsselskabs dampskibe som medtog såvel passagerer som stykgods. I 1908 startede en paketedampskibsroute fra Langeland til København. Damperen "Langeland" anløb Bagenkop, Marstal, Rudkøbing og Lohals på rejsen til og fra hovedstaden. I Lohals gik det godt for de små skibe som sejlede mest i indenrigsfarten. Skibene var alle sejlskibe – jagter og galeaser og små skonnerter. Kun en enkelt tremastet skonnerter var hjemmehørende i Lohals. Det var bramsejlskonnerter "Husavik". Alt skulle til og fra øen med skib så der var et bredt spektrum af indførselsvarer fra bomuld og linned, manufakturer, vin, glasvarer, humle, stentøj og fajance, porcelæn, kaffe, gryn og risemel, salt, sukker, melasse, tobaksblade og stilke (til lokale tobaksfabrikker) til styrtegods som skærver, korn, stenkul og byggematerialer, især trælast og mursten.

Lohalskipperne var selvejerskipper og de klarede sig bedre gennem krisen der kom efter 1. verdenskrig end de større partrederier og aktieselskaber. Skipperbyen havde 14 – 16 skibe hjemmehørende under verdenskrigen. Disse fartøjer sejlede mest i fri fart indenrigs og i Østersøen og tog laster hvor de kunne få dem. Om vinteren lagde skipperne fartøjerne op hjemme og Lohals havn var fyldt med oplagte seilskibe. Julen blev fejret med familien og så snart foråret begyndte at spores gik skibene atter i fart.



Lohals havn i 1923. Fiskerne lander deres fangst ved skibsbroens inderside og i baggrunden ses et par små jagter.

Fiskeriet tog et opsving fra 1890-erne og bæltbådene blev ganske talrige – senere blev de erstattet af små klinkbyggede motorkuttere, som man begyndte at bygge fra omkring 1910. I 1920-erne fik også seilskibene i Lohals motorer og det gjorde dem konkurrencedygtige på fragtmarkedet, idet man ikke længe behøvede at vente på gunstig vind. En række mindre virksomheder fandtes på havnen bl.a. et bådebyggeri og et savværk. Desuden gæstgiveriet Færggården og omkring århundredskiftet begyndte et nyt erhverv at gøre sig gældende – turisme. Der blev lavet en række sommerpensionater og det var skov og strand og den gode tog - og færgeforbindelse fra hovedstaden, som var forklaringen på Lohals tidlige popularitet som sommerferiested. Med nye færgetyper som kom i 1930-erne blev der brug for færgelejer med broklap, så bilerne kunne køre om bord. Der var bilfærge til Korsør og til Lundeborg.



Færge trafik ved Lohals havn

Efter 2. verdenskrig skrumpede søfarten ind – skibene blev solgt et efter et og i 1960-erne var det slut med søfarten fra Lohals. Havnen blev dog ikke tom af den grund. Fiskeriet fyldte stadig havnen og færgeriet fortsatte til bygningen af Storebæltsbroen i 1998. Andre fartøjer som dukkede op i større tal var lystbådene og i 1980 blev der på grund af pladsmangel bygget en særlig havn til de mange fritidsfartøjer. Den blev anbragt syd for den gamle havn og er en enkel stenforkastning med en række løbebroer fra land med rækker af pæle til fortøjning af bådene. På det seneste har den skæbne, som overgår mange havne i disse år, også ramt Lohals - byggeri af boliger på havnen. I tilfældet Lohals er det blevet til en række omdiskuterede ferieboliger. I samme forbindelse blev det gamle havnefogedhus – en af havnens ældste bygninger nedrevet.