

Da Nakskov var kendt som færgehavn

Af Carsten Andersen, Nakskov.nu

Havnen har, så længe nogen har kendt til Nakskov, været byens omdrejningspunkt. Der har været rigtig mange anvendelser fra krigsskibe over bygningen af dem og som aktiv færgehavn til den havn for handels- og fragtskibe, som vi kender den i dag.

Det er en spøjst tanke, at vi måske snart skal til køre under havnen eller fjorden, når vi ellers har brugt den til fragt af alverdens ting i århundreder.

Nakskov havn har på mange måder også været trafikknudepunkt for person- og biltransport.

Senest har der været gjort forsøg på at få krydstogtskibe til at lægge til kaj, men indtil nu er det ikke lykkedes.

Den mest kendte og længst fungerende rute har dog været den fra Nakskov til Spodsbjerg på Langeland.

Ruten startede på trods, fordi ruten over Langelandsbæltet oprindeligt gik fra Spodsbjerg til Tårs - næsten som i dag. Det startede i 1500-tallet.

Senere kom der en rute, som gik fra Korsør på Sjælland via Spodsbjerg på Langeland og til Tårs på Lolland. Det var den daværende greve på Tranekær Slot, som var en af de store støtter til den rute.

Som andre gange i historien er det dog de driftige og innovative forretningsfolk, som tog teten og etablerede bl.a. togforbindelse på langs af Langelands godt 50 km ø, og en af stationerne kom meget praktisk til at ligge i Spodsbjerg.

Men varer og mennesker skulle jo ikke kun til Langeland, det var vigtigt at komme videre.

Derfor grundlagde man Sydfyenske Dampskibsselskab, som senest drev ruten mellem Spodsbjerg og Tårs, men faktisk også drev sejladsen mellem Rudkøbing og Vemmenæs på Tåsinge. Denne sidste blev lukket i forbindelse med bygningen af Siødæmningen og Langelandsbroen.



Færgen Isefjord var yderst populær. Det blev nemlig Nakskovs spritfærge, og mangen en lokal har sejlet med til Kiel og retur.

Men ruten over Langelandsbæltet holdt selskabet fat i mange år. Den startede med Sydfyenske Dampskibsselskabs første færge over bæltet helt tilbage til den 8. oktober 1869.

Greven og hans folk har nok sagt: Hvad skal det til for, men Sydfyenske Dampskibsselskab havde set rigtigt. Forbindelsen til Tårs var også dengang den korteste, men fra Tårs var det problematisk at komme videre. Nakskov havde en god havn, og den gryende togtrafik kom i slutningen af 1800-tallet også til Nakskov, og så gav ruten for alvor mening.

Ruten var god for Nakskov, og først i 1975 flyttede man ruten ud til Tårs igen - dog først efter at den nye omfartsvej blev bygget, og vejen rettet ud, så man ikke nødvendigvis skulle have al den tunge trafik ind gennem Nakskovs gader.

Man kan godt fornemme, at den stadigt stigende biltrafik

har været et problem i Nakskovs gader. Der var også brug for opmarchbase, hvilket var en opgave, der gav grå hår, når man skulle bruge kajpladsen til at laste og losse på havnen.

Billedet over disse linjer viser kun et lille hjørne - og formentlig biler, som skal med til Kiel. Man kan jo forestille sig hvilke trafikale problemer, der må have været, når ruten til Langeland lagde til.

Inden ruten i 1975 flyttede til Tårs, var sejltiden på et time og tre kvarter. Med flytningen blev der skåret en hel time af sejltiden, og nu taler man om at flytte færgehavnen endnu længere ud, så sejltiden kan reduceres til 20 minutter.

Kun på Nakskov havn og fjord

Nakskov havde også en række "interne" færgeruter. Den mest kendte gik formentlig fra Rosnæs og over til værftet, således at man ikke skulle hele vejen ned omkring Nybro for at komme på arbejde fra de nye arbejderkvarterer, der var skudt op på nordsiden af Nakskov Havn.

I 1950'erne hvor der var rigtige vintre til, døjede den daværende færgemand med isen i havnen. Det betød færre indtægter om vinteren, så hvis man leder i de gamle

kommunale protokoller kunne man se, at færgemand Ejner Nielsen var på "finansloven" - for han fik 1200 kr. i årligt tilskud, som kompensation for det døje, der var med at færdes på havnen - ekstra brændstof forbrug og for at sikre opretholdelse af ruten.

En anden kurios historie var en tidligere færgemand på havnen, som ved flere lejligheder har søgt om tilladelse til at oprette en færgerute mellem Nakskov Havn og Hestehovedet.

I dag vil man nok grine af sådan en skør idé, men det var andre tider, og vejen langs strandpromenaden var ikke etableret den gang.

Postbåden er en stadig eksisterende rute, dog ikke med det oprindelige formål som hovedformål. Men Otto Paludan sejler lystigt hele sommeren med turister, som vil ud og besøge de mange øer i fjorden, som tidligere også var beboede.

Yderst populær transport

I 1963 og op gennem 1960'erne, 1970'erne og 1980'erne var danskernes helt store dille: At sejle til Tyskland for at købe billig øl, spiritus, vin og cigaretter.

Overalt langs Østersøkysten var der ruter. Således også fra Nakskov.

Ruten fra Nakskov fik dog et forholdsvis kort liv, men ruten til Kiel var officielt drevet af Valdemar Christensen, men der stod pengefolk bag. En af dem var Sten A. Olsen - som senere fik STENA LINE gjort til et stort rederi med ruter mange steder i bl.a. Skandinavien.

Sten A. Olsen - en svensk forretningsmand - oprettede Kiel-Nakskov-Linien A/S, som blev et direkte datterselskab af Stena Line.

Den første tur fra Nakskov til Kiel fandt sted den 31. august 1963. Selvom Nakskov havde sit eget værft, var det blot en ældre færge, Isefjord fra 1937, som blev indsat på ruten.

Denne færge havde før sejlet på Grenå-Hundested ruten, men senere kom også andre færger til.

Efter noget tid blev endnu en ældre færge, Ærøboen, indsat, og den sidste færge, der besejlede ruten, var færgen Lohals, som oprindeligt var tiltænkt ruten fra Korsør til Lohals.

Færgen Lohals havnede på ruten mellem Nakskov og Kiel, fordi Lohals havn ikke havde råd til at bygge et nyt færgeleje, således at færgen kunne lægge til i havnen på nordspidsen af Langeland.

