

Veje og biler



Kinderballevej slynger sig som en stålorm igennem landskabet.

Med middelalderens bydannelse blev der behov for et helt nyt vejssystem. Hovedveje fra nord, syd og øst forbandt de nye landsbyer med den nyanlagte købstad. Med den senere vækst i antallet af udflytterlandsbyer, udflyttede hovedgårde og udskiftningstidens nye markveje, fik vejnettet efterhånden den udtalte sildebensstruktur, som vi kender i dag.

Rudkøbing rummede to trafiksystemer. Hovedgader som modtog trafikken fra oplandet, og side- og baggader, som tjente den interne transport. Foruden de formelle gader og veje, havde byen et vidt forgrenet net af smøger, stræder, gange og stier, som kilede sig ind mellem private grundskel og lettede passagen på tværs gennem byen.

I landsbyerne var den interne trafikstruktur mindre kompliceret. Hovedgaden udgjorde den overordnede fordelingsvej. Herfra og mellem gårdene førte småveje og stier ud på produktionsjorden eller hen til kirken. Ved udskiftningen omkring år 1800 opstod en række nye markveje, som førte fra landsbyerne ud til de nyudstykkede marker.

Først i 1930'erne begyndte bilerne at fortrænge hestevognene. I slutningen af 1940'erne måtte trafikken reguleres i Rudkøbing. Siden er både Ringvejen og Omfartsvejen anlagt, ligesom der er etableret mange hundrede parkeringspladser ved karréudhuling i bymidten.

Der er foretaget adskillige vejreguleringer på Sydlangeland. Først ved omlægningen af vejen til Bagenkop i forbindelse med inddæmningen af Magleby Nor i 1850'erne. Siden af vejføringen gennem og uden om flere landsbyer, hvor den voldsomme trafik til og fra Bagenkop-Kielfærgen generede lokaltrafikken.

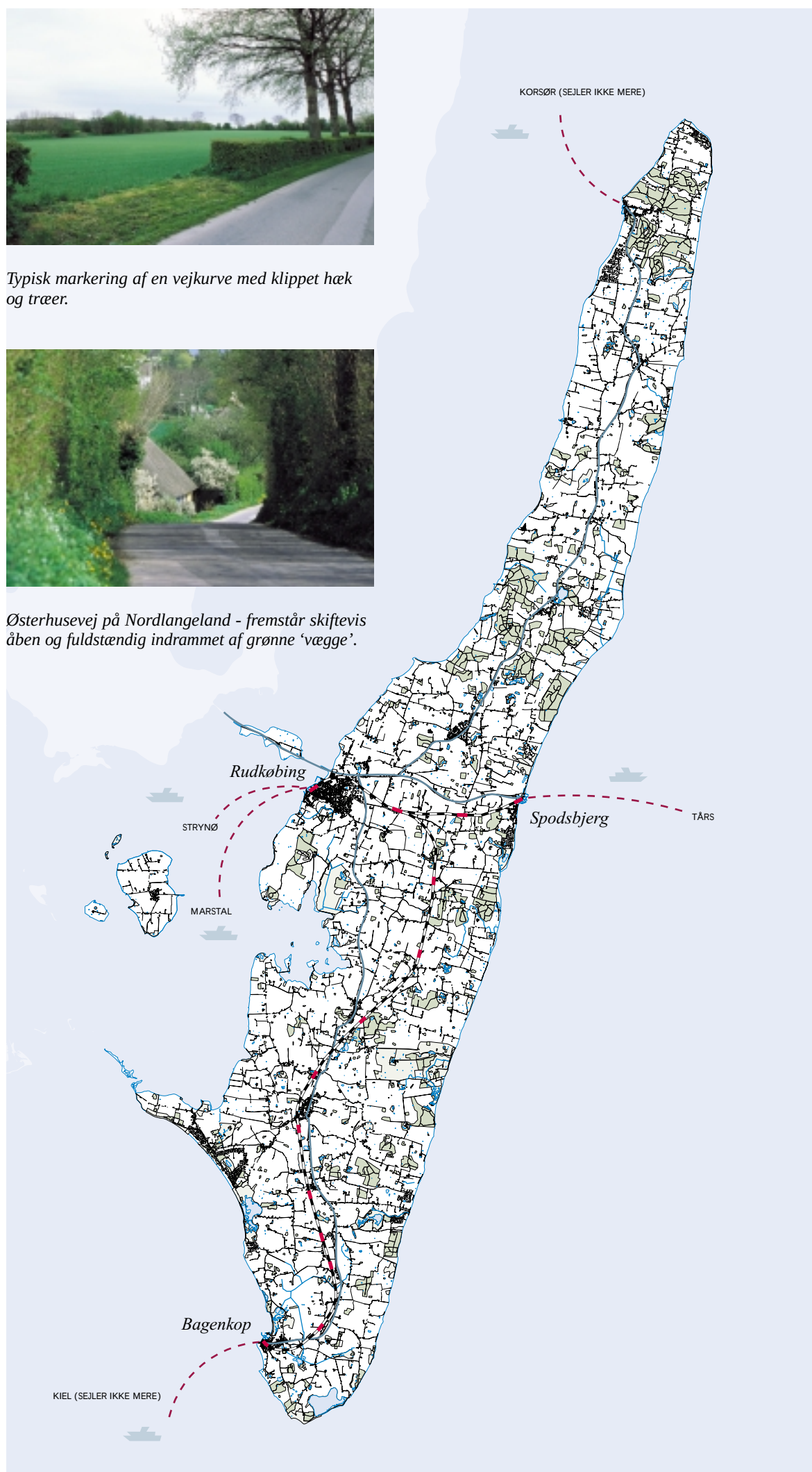
Et særkende ved de langlandske veje er indfatningen med grønne 'vægge' i form af klippede buske, hegn eller træer. Den grønne indfatning medvirker til den hyppige vekslen mellem lukkede og åbne vejrum, hvor udsigterne åbenbarer sig som punktvisse tableauer. Ved vejsving fortæller plantningen af hække og træer om den sikkerhedsmæssige risiko, som svinget udgør.



Typisk markering af en vejkurve med klippet hæk og træer.



Østerhusevej på Nordlangeland - fremstår skiftevis åben og fuldstændig indrammet af grønne 'vægge'.



Kortet viser Langelands trafikale struktur med nuværende og tidligere hovedveje, skibsruter og jernbaner.

Skibstrafik

Langeland havde oprindeligt to kongeligt privilegerede færgeruter, Rudkøbing-Svendborg og Spodsbjerg-Nakskov. Færgefarten foregik i starten for sejl og med årer i mindre smukkejoller. Det var langt fra altid bekvemt. På en rejse til Rudkøbing for at besøge sin svogers familie, apoteker Ørsted, fik Adam Oehlschläger kærligheden at føle: 'Aldrig krystet mig Søen saa fast i sin svulmende Favn som hist, da paa kæmpende Baad hen mod Rudkøbing vi foer. Vinden var stik os imod, ned styrtet skyllende Plaskregn.' (Poetiske Skrifter bd. 1. 1805.)

I 1866 blev damperen Rolf indsat på Svendborg-Rudkøbingoverfarten. Ruten overgik i 1885 til Sydfynske Dampskibsselskab. Selskabet var stiftet i 1875 og kom til at spille en hovedrolle i besejlingen af øhavet.

Færgefarten mellem Langeland og Lolland nævnes første gang 1472. Færgefart mellem Lohals og Korsør er også af gammel dato. I 1897 overtog Sydfynske Dampskibsselskab forbindelsen, der havde betydning for turismens udvikling. Ruten blev nedlagt med udgangen af 1998.

Efter at Langeland gennem årtusinder kun kunne nås over havet, satte opførelsen af Siødæmningen i 1959, Langelandsbroen 1962 og broen over Svendborgsund i 1966 et definitivt punktum for den færgefart, der forbandt Langeland med Fyn.

Da Langelandsbanen var anlagt i 1911 etablerede Sydfynske Dampskibsselskab fast færgeforbindelse fra Bagenkop til Kiel. Men krigsudbruddet i 1914 indstillede driften, og en ny forbindelse kom først i stand i 1965. I 1975 overførtes årligt en halv million passagerer og ca. 50.000 biler. I 1999 blev det afgiftsfri salg af varer mellem EU-landene standset. Dermed forsvandt grundlaget for sejladsen mellem Bagenkop og Kiel, og ruten blev nedlagt.

Regelmæssig forbindelse mellem Langeland og Ærø kom i stand med paketruterne i sidste del af 1800-årene. Først efter 1960'ernes bro- og dæmningsbyggeri blev Rudkøbing-Marstal en selvstændig rute. Sejlads på Strynø varetog beboerne selv. For at lette besejlingen blev der i 1866 anlagt en skibsbro, som i 1900 blev ombygget og forlænget, så dampskibene kunne lægge til. I 1954 kom et egentligt færgeleje til, så biler uden besvær kunne overføres. Broen på Strynø er en af de få tilbageværende dampskibsbroer i det sydfynske øhav.

De vigtigste havne- og anløbssteder for færgeruter og pakETFart var Lohals, Stoense, Dageløkke, Åsø, Rudkøbing, Strynø, Kædeby, Ristinge, Bagenkop og Spodsbjerg.

Langelandsbanen



Som Havnegade i Rudkøbing så ud i 1912. Langelandsbanens hovedstation var netop færdigbygget. Byens front langs gadens østside står skarpt optrukket.



Kielfærgens landgangsbros i Bagenkop Havn er klar til den næste færge.



Søndebro Station er som mange af Langelandsbanens stationer placeret for enden af en snorlige stikvej.

Langelandsbanen åbnede 5. oktober 1911, efter at man havde bygget på den siden 1908. Banen løb alene mellem Rudkøbing, Spodsbjerg og Bagenkop, idet ejeren af Tranekær modsatte sig en forbindelse på nordøen.

Stationen i Rudkøbing med rangerterræn, værksted og remise blev anlagt på et opfyldt terræn mellem Havnegade og stranden. Sporet løb herfra til Skrøbelev, hvor det delte sig mod Spodsbjerg med mellemstation ved Pederstrup (Krogshøj), og mod Bagenkop med mellemstationer i Longelse, Illebølle, Lindelse, Kædeby, Humble, Tryggelev, Nordenbro, Magleby og Søndebro samt flere trinbræts-holdepladser.

Banen var en afgørende forbedring af øens trafikforhold og medførte, at landsbyerne udviklede sig til små lokalcentre. Især Humble antog karakter af en reel stationsby med omlægning af hovedvejen til et centerstrøg med butikker og administration.

Den faste forbindelse til Fyn tog også livet af Langelandsbanen, der ophørte driften i 1962. Stationsbygningerne, enkelte trinbræts-holdepladser og dele af tracéer og dæmninger findes dog stadig.

Stationsbygningerne blev opført efter tegning af arkitekt Helge B. Møller, København. De har alle en individuel udformning, men fremstår stilistisk ens med det karakteristiske skæve snit. Stationen i Rudkøbing med det store helvalmede tag, den symmetriske gadefacade med siderisalitter og den pompøse hovedtrappe med de svungne granitvanger og køreramper er i særklasse både ved sin størrelse og sin udformning. Som et kuriosum skal nævnes stationsuret på perronsiden, som tæller alle døgnets 24 timer.