

Vadestedet bliver til bro

Af Erik Petersen

Vadestedet over fjorden har været brugt i mange tusind år, og et navn må det havde haft.

Saxtorph og Saxkjøbing er unge navne i forhold til vadestedet, men så er Rørbæk tilbage. Der må have været en bæk, hvor der voksede rør, og den er løbet ud i åen eller fjorden. De gamle vandrede har måske sagt, at de kom over vadestedet ved Rørbækken.

Der var dengang et sund, som delte Lolland i to. Fra Kragevig skovnakken mod nord bugtede det sig snart vidt og snart snævert, indtil det mellem Fuglsang og Priorskov løb ud i Guldborgsund. Det smalleste sted var enten ved Oreby, eller hvor Saxtorph opstod. Det sidste blev sandsynligvis valgt på grund af for høje skrænter ved Oreby.

Når en rejsende fra Falster var kommet over ved Sundby eller Guldborg for at komme til Vestlolland, var der enten 17 km fra Sundby eller 11 km fra Guldborg til vadestedet ved Saxkjøbing. Så kunne både han og hans hest nok trænge til en hjertestyrkning, og hesten måske få sine sko efterset.

Det var derfor et ønske, at der ved overfartstedet fandtes en kirke, en kro og en smed, og de første betingelser for anlægget af en by var dermed til stede.

Det har sikkert ikke været længe, før den tiltagende færdsel har krævet en bro, og den første Saxkjøbing bro blev bygget.

Den behagelighed og formindskede risiko, som de rejsende herved opnåede, måtte de imidlertid betale for. Det kostede told at passere broen, og indtægten tilfaldt endda ikke byen, men var "Kronens" rettighed.

Den 15. september 1542 fik Anders Jensen i Saxkjøbing brev på: Hvad ret og told, der ligger til den bro, som hans fader før har haft i værge, mod at holde broen vel færdig og ikke besvære nogen med yderligere told end det plejer.

50 år senere, den 4. juni 1592 fik Niels Sørensen, borgmester i Saxkjøbing, et brev om, at han indtil videre måtte oppebære den told, der svarede af Saxkjøbing bro.

Færdslen bliver i mellemliggende år så livlig, at Kongen eller rettere formynderregeringen for den mindreårige Christian IV, har frygtet, at borgmesterembedet skulle blive for fedt, så Niels Sørensen skal svare en årlig af-

gift til kronen på 20 mark danske, som skal indbetales til Byfogeden og til-
lige holde broen i god stand.

Det antages, at broen har været spærret og forsynet med en bom og, at der
hver gang nogen ville over, er kommet en bommand frem for at afkræve
den skyldige afgift.



Efter et vægmaleri fra 1806.

Til venstre ses træbroen, og den lille bygning er toldboden

Det blev dog først rigtigt alvorligt med afspærringen, da Købstadskonsum-
tionen omtrent 75 år senere oprettede den østre Konsumtionsbod eller
Toldbod. Efter oprettelsen var der en aldrig hvilende kamp mellem køb-
stadsbeboerne og landboerne på den ene side og toldbetjentene på den an-
den side, som ofte gav anledning til episoder.

I øvrigt synes det, som om indtægten fra afgiften fra broen, stadig bliver
benyttet til embedslønning.

Den 6. oktober 1850 kl. 12 midnat ophørte afgiften på broen. Så kunne man
passere broen uden ulemper af økonomisk eller anden art.

Der blev samtidig bygget i ny træbro til erstatning for den gamle, nedslidte
bro.

Havnen forfaldt mere og mere, og omkring 1880 var der så godt som ingen
havn i byen. Der var en å med nogle få fod vand, et par slæbesteder og gan-

ske lidt bolværk, hvor robåde, fiskerbåde eller små pramme kunne lægge til, men det hele var fuldstændig forfaldent.

Skibene lossede ved Oreby enten på reden eller ved en lille bro. Derefter blev varerne transporteret ad landevejen til Sakskøbing til stor ærgrelse for de mange købmænd i byen.



Den gamle træbro ca. 1910

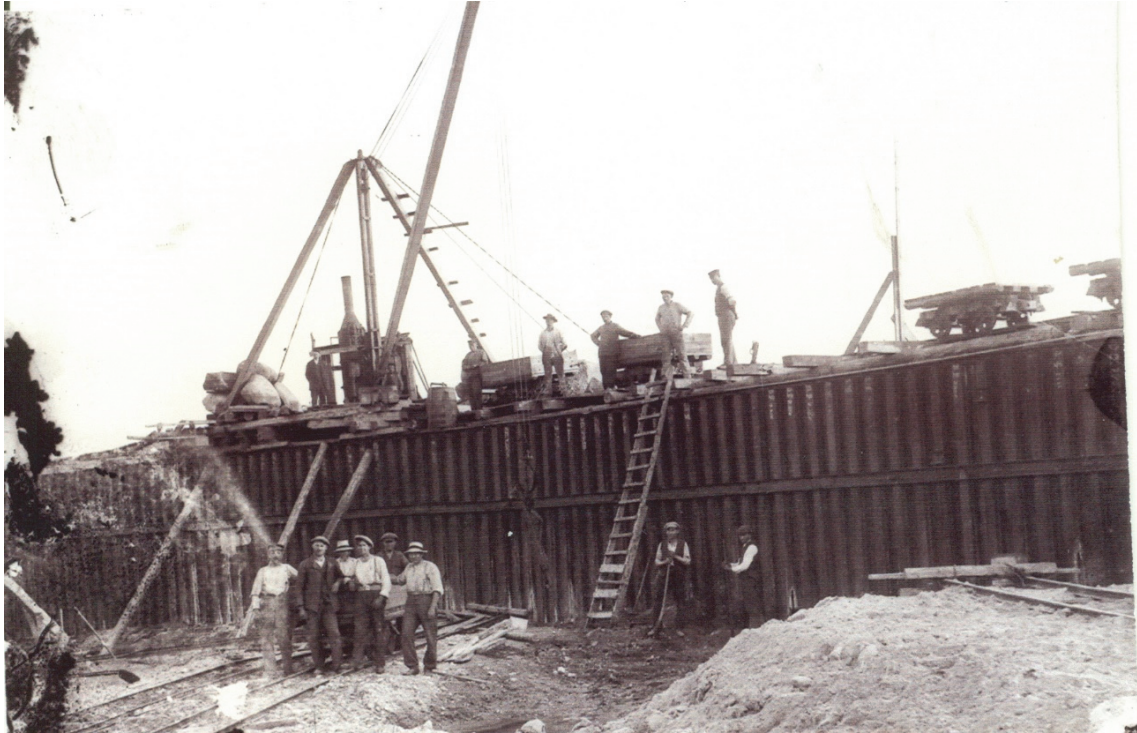
Der har siden midten af 1850'erne været et træskibsværft på Sakskøbingsiden, men omkring 1923 flyttede det til Rørbæksiden.

Først i 1880'erne kom den første udvidelse af havnen. Den blev udgravet til 8 fod, og der blev opsat et bolværk på 85 meter på Sakskøbingsiden og et 30 meter på Rørbæksiden. Efter dette kunne der så gå mindre skibe ind til byen, så hermed var en begyndelse gjort til en ny havn.

I 1910 blev der foretaget en uddybning af sejllobet til 10 fod og en forlængelse af bolværket med 100 meter. Samme år byggede De Danske Sukkerfabrikker i Sakskøbing, så der blev derfor stillet krav til havnen, som skulle kunne tage de forskellige skibe, der kom til Sukkerfabrikken.

Samtidig blev anlagt en roebane fra Sukkerfabrikken til havnen. Det var fabrikken, der betalte for indkøb af arealer og sporanlæg.

I 1913 blev der ansat en havnefoged, som kom fra Marstal og hed H. Eriksen. Før den tid var opsynet med havnen blevet foretaget af en toldassistent eller en købmand.



Arbejdere i gang med den nye bro i 1915

I 1914 ankom der gravemateriel, der bestod af en stor gravemaskine, 3 pramme og 2 brugserdampere, som påbegyndte udgravningen. Havnen skulle have en dybde på 4,4 meter med 16 meter bundbredde, og sejllobet fra havnen til Oreby og videre til Bandholm skulle uddybes til 4,6 meter med en 22 meter bundbredde.

Der blev i årene 1914-15 forbedret bolværk, samt foretaget udvidelser på begge sider. Der opførtes ligeledes et pakhus til Østlollands Dampskibsselskab og en havnefogedbolig, der blev taget i brug 1. august 1915.

Den gamle træbro over åen / havnen blev taget ned og en ny bygget. Den var omtrent dobbelt så bred og af jernbeton.

I september 1915 indviedes havn og bro med forskellige festligheder.

De gamle gaslygter blev erstattet med moderne lys, uddybning af havneløbet, afmærkning, opfyldning af havnepladsen, det nye pakhus, den nye bro, havnefogedboligen, samt de indkøbte arealer til havneplads kostede i alt 314.364 kr. 35 øre.



Den færdige bro

I vinteren 1917-18 kom der en overenskomst mellem Sakskøbing byråd og Lollandsbanen, således at banen skulle anlægge en havnebane ud over engene til havnen, men havnen skulle indkøbe grundene. På havnepladsen skulle havnen selv anlægge havnespor og vedligeholde disse.

Den 14. oktober 1918 kom det første tog med banevogne til havnepladsen. Samme efterår påbegyndtes anlæggelse af en ny vej, kaldet Havnevejen. Den gik til Lillemarksvej og var færdig i forsommeren 1919.

Der var givet et større tilskud fra købmand A/S Fritz Rasmussen & Co ved direktør Bøje Rasmussen. Der blev også givet tilladelse til, hvis de ønskede det, at forlænge banesporet til deres trælastlager.

Det gamle træskibsværft måtte lukke i begyndelsen af 1920'erne og blev flyttet over til Rørbæksiden.

I 1921 kom der en ansøgning fra Det forenede Oliekompagni, om at få et depot af petroleum og benzin på havnen og anlægsplads for deres skibe.

Der blev opført et bassin med en kajlængde på 150 meter i 1922-23. Senere kom en asfaltfabrik til ved navn Dammann A/S.



Opførsel af den nuværende bro fandt sted 1978-1979.