

2004/23

40.71

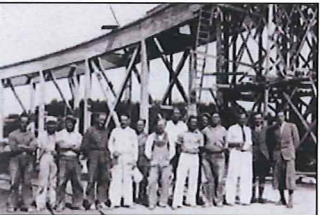
H1967

3. udgave 8/10-2003



**Fakse Ladeplads · Lidt om havnenes historie**

Arne Aasbjerg, oktober 2002



Kolofon...her

Udgivet af...

Tekst og billedmateriale: Lokalhistoriker Arne Aasbjerg, Fakse Ladeplads.

Grafisk tilrettelæggelse: Byplantegnestuen as /jmn.

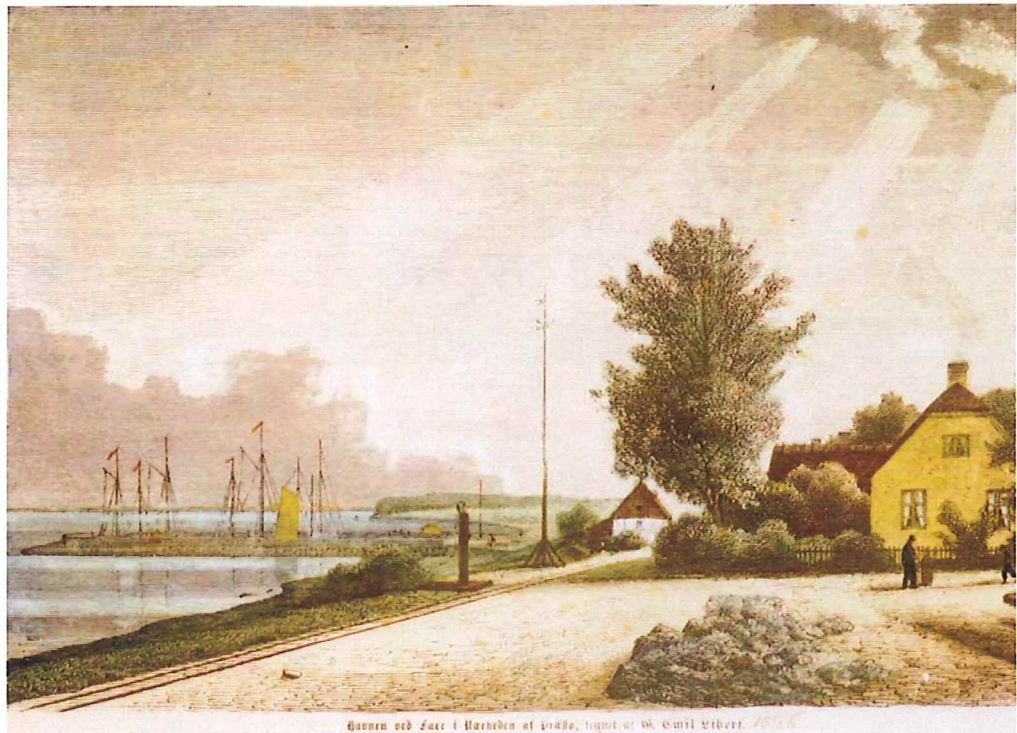
Vignetten bag på omslaget stammer fra Fakse Kalkbruds aktie nr. 1 fra 1884.



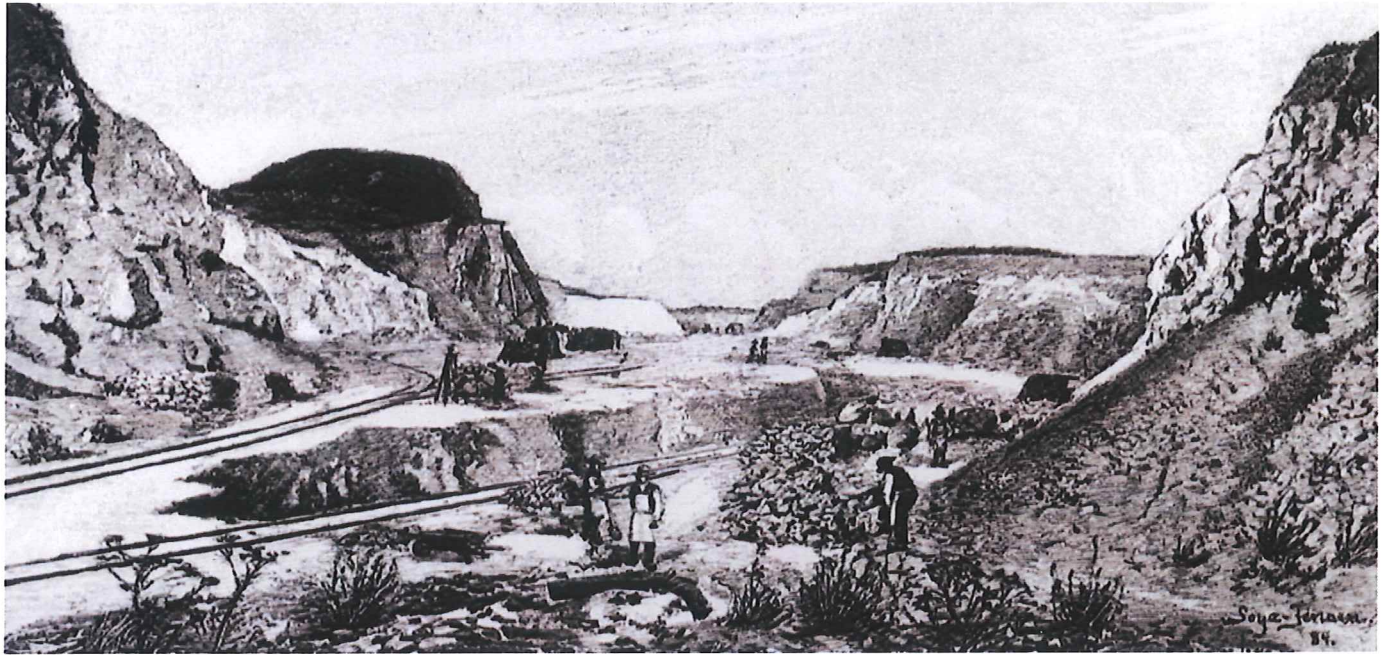
Arne Aasbjerg

## Fakse Ladeplads Lidt om havnenes historie

Oktober 2002



Den ældste kendte afbildning af den første havn i Fakse Ladeplads - 1866.



Faxe kalkgrube 1884

### Kalksten

Siden Middelalderen har kalkstensmaterialer fra det østlige Sjælland været anvendt til mange forskellige formål. Også Biskop Absalon har anvendt sådanne materialer, idet man den dag i dag kan genfinde kalksten under det gamle Christiansborg. I et stort antal kirker og i andre bygninger på Østsjælland har man anvendt stenene som udsmykninger på forskellig måde, idet vi bl.a. kan se indmurede bånd af kalksten mellem røde teglsten.

Det er efterhånden almindelig kendt, at mange af kalkstenene stammer fra de stenbrud, som i begyndelsen fandtes på arealet øst for Fakse kirke. I gammel tid blev bruddene kaldt for Limkulerne ved Faxe. Hvis man går tilbage i tilgængelig litteratur om emnet, kan man læse et sted, at kalkstenen ved Faxe blev fundet, da en bonde i ca. 1720 ville pløje øst for kirken, hvor han stødte på den hårde sten i ca. et spadestikks dybde. Men det forholdt sig sikkert sådan, at kalkstenen var til stadig ulempe for bonden, når han skulle pløje sine agre i nærheden af de allerede eksisterende limkuler eller kalkgrave.

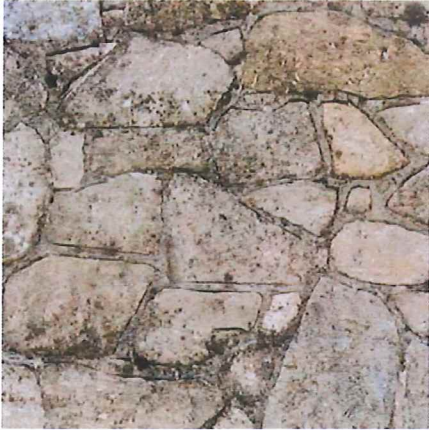
Men ret tidligt var der fremsynede mænd på egnen, der erfarede, at dette fortrinlige materiale kunne bruges til f.eks. bygningsformål. En tidligere ejer af Vemmetofte kloster fandt anvendelse for kalkstenen i forbindelse med en større restaurering af klosterets bygninger. Stenene var desuden

meget velegnede til fremstilling af kalkmørtel, idet de ved knusning og brænding kunne indgå som en hovedbestanddel heraf. Ofte opførte man lokalt mindre kalkovne, når der var brug for fremstilling af mørtel. Men man erfarede også, at de bedste af kalkstenene kunne anvendes direkte og uden anden forarbejdning end tilhugning til regelmæssige former. De blev benyttet som bygningssten med kun én tildannet flade ud mod bygningernes facader og muret op med kalkmørtel. Det er samme teknik, som man i århundreder anvendte i mange af de endnu eksisterende kampstensbygninger visse steder i landet.

### Bevaret kalkstensbyggeri

Ved en tur rundt i lokalområdet, kan vi se, at der - heldigvis - er bevaret mange af de oprindelige kalkstensbygninger. De har været med til at sætte deres specielle præg på egnens bygningstraditioner, både i byerne og i landdistrikterne. Eksempelvis findes der i Fakse og i Fakse Ladeplads stadig overordentlig smukke eksempler på anvendelse af det lokale bygningsmateriale. Rolletårnet var et tidligere meget omtalt eksempel herpå. På lokalt initiativ blev tårnet i 1938 opført på et lejet areal ved navn Møllebakken øst for Fakse by. Det var på det højeste sted i området. Stedet hævdede sig 76 meter over vandet i Fakse Bugt - eller i Favrbø Bugt - som der står på gamle geodætiske kort.



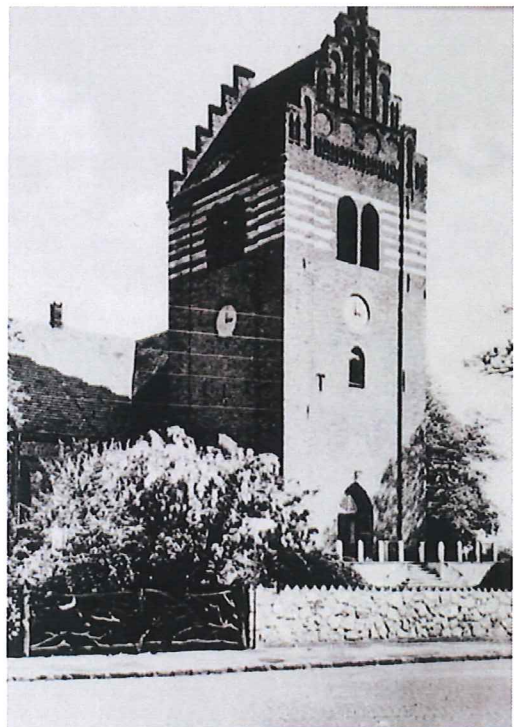


*Arbejderboligerne på Favrbvej relaterer sig direkte til Stenværkstedet Geflon og til havnen. Bebyggelsen er opført i kalksten i 1852 og er blandt det ældste bevarede byggeri i Fakse Ladeplads.*

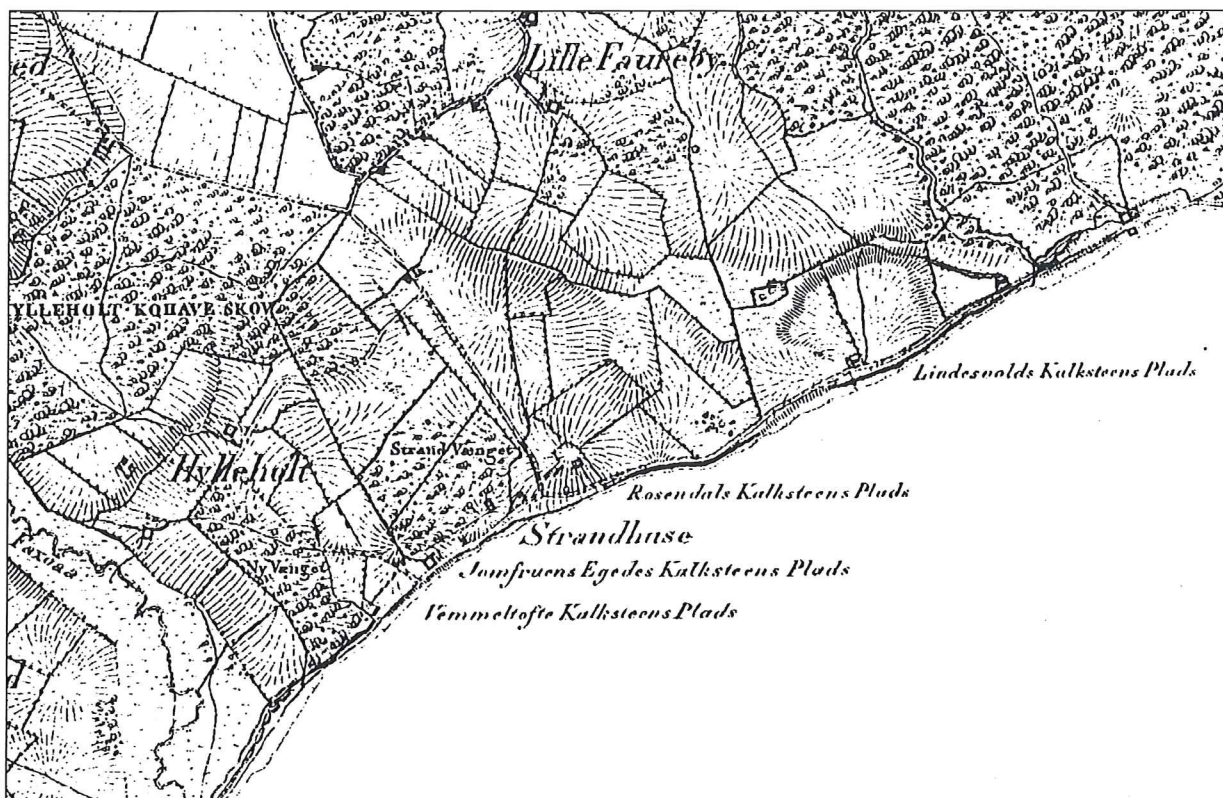


*Velbevaret kalkstenshus på Faksevej 11, opført omkring 1880-1900.*

*Fakse Kirke og Roholte Skole er fine eksempler på brug af kalkstenene som dekorativt indslag i murværket.*







Øverst: Kortet fra 1834 viser beliggenheden af 4 stenpladser ved Faxe Strand, hvorfra kalkstenene blev udskibet: Vemmetofte, Jomfruens Egedes, Rosendals og Lindesvolds kalkstenspladser.

Nederst: Udsnit af historisk frise af Kay Henriksen, 1923: Den første mole ved Faxe Ladeplads, ca. 1860.



### **Kalkstensproduktion**

Og det var netop Favrby Bugt, der ved sin nærhed af Fakse og de nævnte stenbrud kom til at danne grundlag for den videre historiske udvikling af især Fakse Ladeplads by. Den skylder i høj grad sin tilblivelse og udvikling, at kalkstenen også meget tidligt kunne afsættes til andre egne af landet som råmateriale til især byggeriet. Det var nemt og forholdsvis billigt at afsætte kalkstenene i hele Østersøområdet ved at benytte sig af skibsfart fra Faxe Strand, som stedet har heddet fra begyndelsen.

I begyndelsen af 1800-tallet var der 7-8 forskellige ejere af kalkstensbruddene umiddelbart øst for den gamle Fakse by og kirke. Ved den forholdsvis sene udskiftning af byen var det almindelig kendt, at de forskellige godser i området, som havde jordinteresser øst for kirken, var temmelig opmærksomme på, at der her, sideløbende med det almindelige agerbrug, lå nogle muligheder for indtjening ved kalkstensproduktion. Vi kan her nævne navne som Vemmetofte Kloster samt Bregentved, Rosendal og Gaunø godser. Men også Fakse Kirke, Faxe Kro og den lokale skolelærer fik tillagt et mindre jordareal ved udskiftningen, og dermed også en omvendt besked - mulighed for indtjening ved kalkstensbrydning.

### **Kalkstenskørsel**

Godserne havde muligheder for, i forbindelse med driften af deres mange fæstegårde i området, at indføre nogle bestemmelser om kalkstenskørsel for bønderne i fæstebrevene. En af betingelserne for at få gården i fæste kunne være, at bonden hvert år med hest og vogn skulle nedkøre et nærmere fastsat antal kubikfavne kalksten til Faxe Strand, f.eks. mellem 5 og 10 kubikfavne. Transporten skulle i mange tilfælde foregå på de tidspunkter af året, hvor bønderne gerne ville i marken.

Det var ikke uden problemer for bønderne at nedkøre kalksten til stenpladserne ved Faxe Strand, idet de daværende vejforhold ikke var særlig gode. De lokale veje bestod ofte kun af et eller flere par hjulspor, som i fugtige perioder, f.eks. efter vinterens afslutning, kunne være en særdeles hård belastning for både heste, vogne og kuske. Først skulle stenene trækkes op

fra de enkelte brud, og dernæst skulle de køres den ca. lille mils vej ned til stranden for igen at blive opstillet i lange rækker på stenpladserne nær vandet. Også her blev stenene opstillet og opmålt efter de dengang gældende favnemål.

### **Udskibning**

Når stenene senere skulle udskibes, måtte de derfor atter læsses på hestevogne og køres så langt ud i vandet, som heste og vogne kunne klare. Her blev de læsset over i mindre pramme, hvis mandskab, roerne, sejlede dem ud til de ventende sejlskibe, som havde ligget på reden i et antal på måske op til 50 fartøjer. De ventede på, at det skulle blive deres tur til at få en last. Denne form for udskibning var naturligvis særdeles arbejdskrævende.

Hvis vejret tillod det, kunne arbejdet udføres som planlagt. Men da Favrby Bugt har direkte forbindelse til Østersøens specielle krappe bølger, skal der ikke ret meget vind til, før skibene måtte søge ned under Jungshoved for at finde læ for vind og sø. Og ophold i længere tid i vandet - især i forårs- og efterårsperioder - kunne være en barsk oplevelse for heste og folk, så der er ikke noget at sige til, at man efterhånden søgte at forbedre forholdene.

Ved Vemmetofte Strand findes der stadig en anløbsmole, som blev benyttet til indskibning af bygningsmaterialer til restaurering af Vemmetofte kloster. Sideløbende med dette er molen blevet benyttet til udskibning af træ, bl.a. til byboerne "ovre i København", som skulle bruge det til boligopvarmning. Også tømmer er blevet udskibet fra Vemmetofte Strand.

### **De første moler**

I året 1843 blev Vemmetofte og Bregentved godser derfor enige om at anlægge en tilsvarende anløbsmole på grænsen mellem deres stenpladser i Fakse Ladeplads. Stedet er i dag en lille sti og vej, der fører ned forbi mindesmærket for den senere direktør for Faxe Kalkbrud, Otto Mortensen. På den nye mole kunne man spare en omlæsning af kalkstenene, idet de kunne læsses direkte over i prammen, som roerne skulle ro ud til de skibene på reden. Molen blev i løbet af 1850'erne flere gange forlænget ud til dybere vand.

En anden af de lokale kalkbrudsejere, Rosendal gods, opførte ganske få år efter en

tilsvarende anløbsmole ca. 300 meter øst for den førstnævnte, og også den blev forlænget en eller flere gange. Gaunø gods udskibede i begyndelsen deres kalksten over stranden fra pladsen for enden af den nuværende Øster Søvej i Fakse Ladeplads. Mange ældre beboere har langt op i tiden kaldt parkeringspladsen for Stenpladsen. Signalmasten - Flagstangen - er stadig bevaret ved dette tidligere udskibningssted.

### To havne

Men problemet med den sø, der hurtigt rejser sig ved østlige vindretninger, var stadig et uløst problem. Derfor besluttede Vemmetofte og Bregentved godser i 1863-64 at udbygge deres fælles anløbsmole til et egentligt havneanlæg med læmoler, som i nogen grad kunne skærme for bølgerne, når de ved østlig vind kommer helt fra Falsterbo. Prisen for havnen var 102.467 Rdl. 84 Sk. Havnen, som efter mange overvejelser blev bygget så langt ude i vandet, at den færdige vanddybde kunne blive 9 fod, var derefter klar til brug i 1864. Arealet mellem havnen og den oprindelige kystlinie blev efterhånden fyldt op for senere at blive benyttet som oplagsplads for kalksten i lange rækker. Dermed var havnen, som blev kaldt for "Den store Havn" en realitet.

I årene omkring 1870 blev anløbsmolen med Rosendals udskibningsplads også udbygget med en egentlig bølgebryder, som kunne give læ for søgang ved pålandsvind. Men dette havneanlæg havde den fordel, at det havde en vanddybde på 11 fod, hvorfor lidt større skibe kunne gå ind for at laste kalksten. Og hermed blev den havn, som blev kaldt for "Den lille Havn" en realitet. Det er det sted, hvor Roklubben Viking i dag har deres faciliteter. Kort tid efter, i året 1872, blev begge havne imidlertid ramt af meget store ødelæggelser, idet stormfloden den 13. november forårsagede, at der forestod store reparationsarbejder og forstærkninger på begge havnearealer, da vandet havde trukket sig tilbage.

Den tidligere kystlinie mellem de to havne kunne stadig ses. Et billede i våbenhuset i Hylleholt kirke illustrerer på en fin måde, hvordan bybilledet tegnede sig set fra stranden i 1878. Den korte afstand mellem de to havneanlæg medførte dog,

at det mellemliggende strandareal hurtigt sandede til og blev opfyldt på forskellig måde. De samme naturkræfter har betydning for havnene den dag i dag.

### Transport på skinner

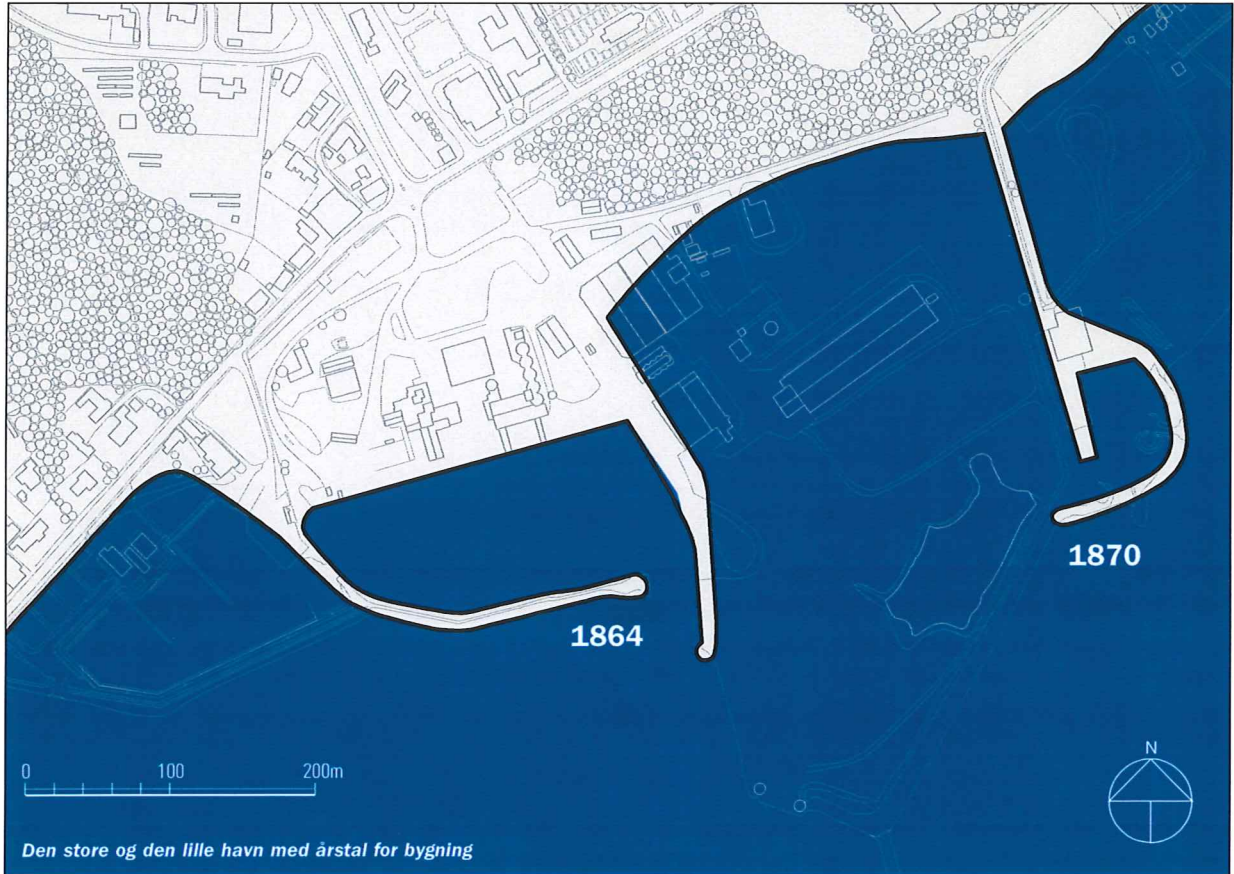
Samtidig med at Den store Havn blev anlagt, var der andre kræfter i gang i området for om muligt at forøge produktionen og afsætningen af kalkprodukter. Løjtnant C. F. Garde, der havde en uddannelse som landmåler, foreslog i 1863 de store kalkbrudsejere, de 4 førnævnte godser, at han skulle overtage transporten af kalkstene ved - for egen regning - at anlægge en "Skinnevei" fra bruddene i Faxe ned til udskibningsstederne ved Faxe Strand. Efter en del forhandlinger nåede de til en fælles overenskomst, som dels sikrede, at de forskellige kalkbrudsejere kunne få transporteret deres produkter til stranden efter behov og dels, at der kunne garanteres løjtnant Garde en årlig indkomst på 12.000 Rdl. samt eneret på kørselen de næste 20 år.

Efter et års anlægsarbejder var den smalsporede jernbane en realitet i 1864. Den kunne endda ibrugtages tidligere end den fra begyndelsen fastsatte dato. Den smalsporede jernbane løb fra den sydøstlige del af bruddene bag kirken i Fakse og til den store og den lille havn ved Faxe Strand, og dermed var der skabt grundlag for en årlig stigning i mængden af udskibede kalksten fra ca. 1400 kubikfavne til ca. 6000 kubikfavne.





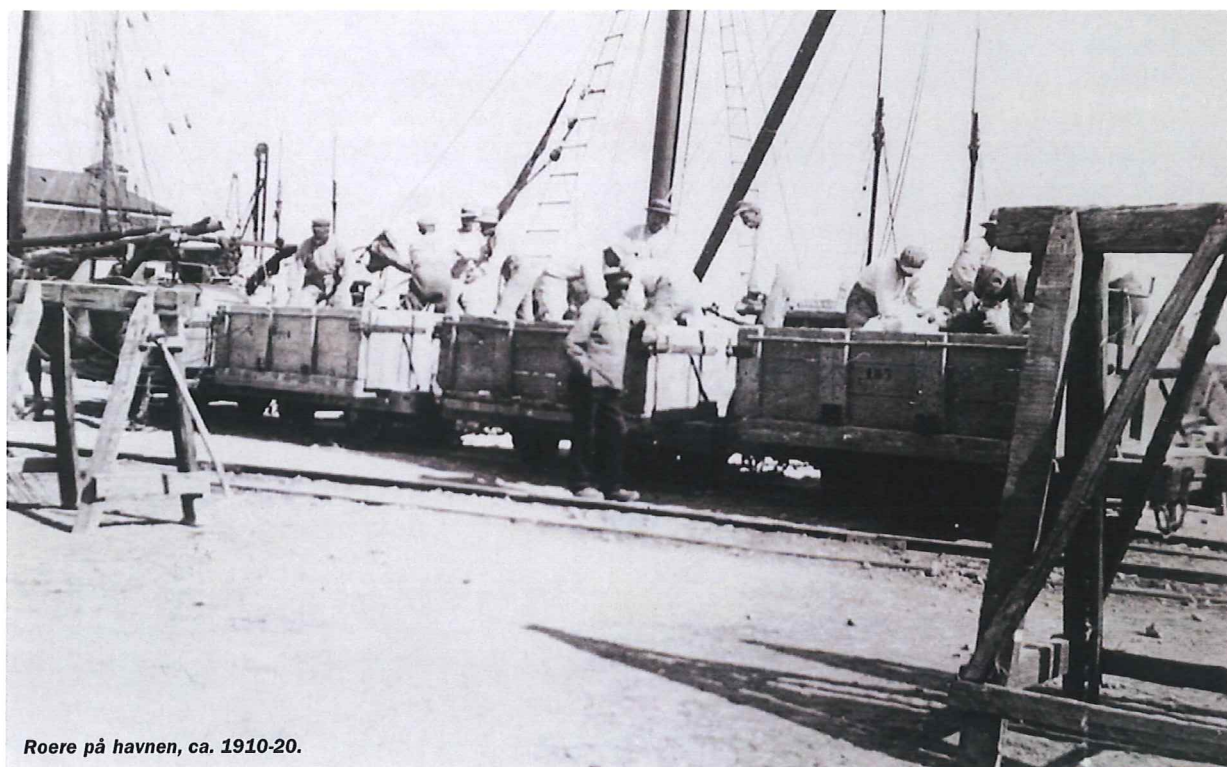
Den lille (østlige) havn, 1880.





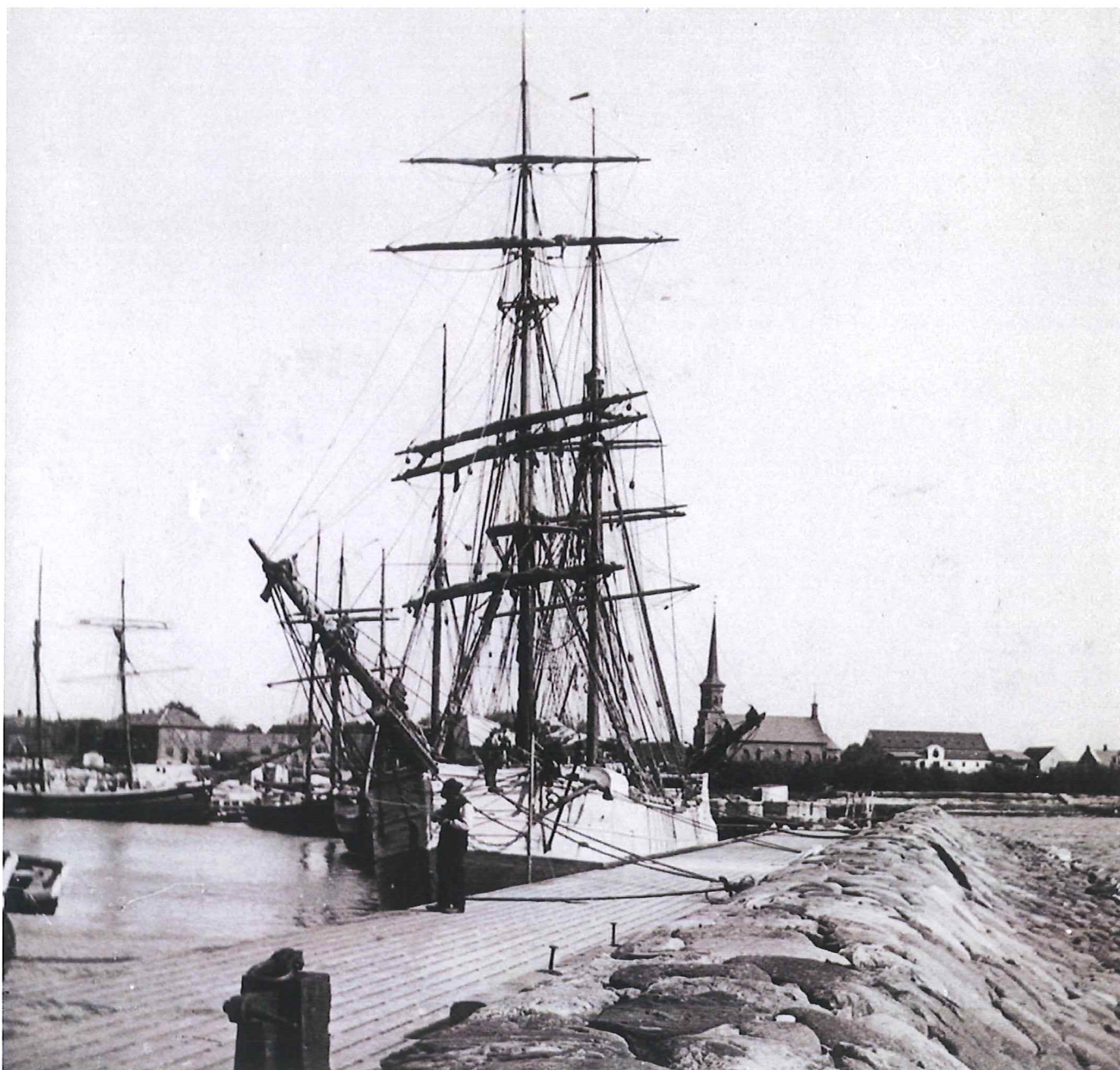


*Skibe liggende for tørn.*



*Roere på havnen, ca. 1910-20.*





*Alfa - et svensk skib, ved østmolen, ca 1905. Hylleholt Kirke i baggrunden.*

### **Faxe Kalk A/S**

Med virkning fra 1. januar 1884 blev de forskellige konkurrerende kalkbrud og de samtidige stenværksteder på Faksevej i Fakse Ladeplads på C. F. Tietgens initiativ sammenlagt til ét selskab, nemlig det, som for fremtiden skulle hedde "Faxe Kalk A/S". I forbindelse hermed blev Den lille Havn nedlagt som udskibningssted for kalksten, og få år efter var også den fuldstændig tilsandet. Den kunne herefter kun anvendes af småskibe til bl.a. fiskeri i Faxe Bugt.

### **Vækst i havnen**

Mængden af skibe i Den store Havn tiltog hurtigt, således at der i årene omkring 1. verdenskrig på én gang kunne være over 40 skibe i havnen. Dels skulle de udskibe kalkprodukter af forskellig art, og dels skulle de betjene de øvrige erhvervsvirksomheder, som hurtigt voksede frem omkring de udmærkede havnefaciliteter. Vi kan her kort nævne nogle af de erhverv, som hurtigt blev en naturlig del af havnemiljøet og det hurtigt voksende bysamfund.



### Fiskeriet

Fiskerne havde i en lang årrække drevet kystfiskeri fra stranden mellem Strandegård Dyrehave og Strandskoven. De fik herefter mulighed for at lægge deres både i Den store Havn langs den inderste del af vestmolen, som ikke skulle benyttes af de større skibe, som "lå for tørn" og ventede på en last kalk. Fra da af foregik fiskeriet hovedsageligt med bundgarn, som sættes ved de pæle, som hvert år nedrammes og trækkes op på bestemte fangstpladser langs kysten.

De forskellige fiskerederier eller -selskaber havde hver deres redkabsskure og andet grej, herunder bundgarnspæle, placeret på særligt anviste steder på havnearealet, og i en årrække havde fiskerne også en fiske-salgforening med fiskeudsalg på pladsen. Efterhånden fik de lokale strandjægere og fritidsfiskere mulighed for at henlægge deres småjoller ved den del af vestmolen, som ikke mere kunne benyttes af de efterhånden større skibe til kalktransport. Der opstod herved et helt specielt miljø omkring de mange småbåde. En af kalkbruddets tidligere direktører havde i sommerperioden sin private lystbåd liggende på samme sted.

### Jens Kofoeds skibsværft

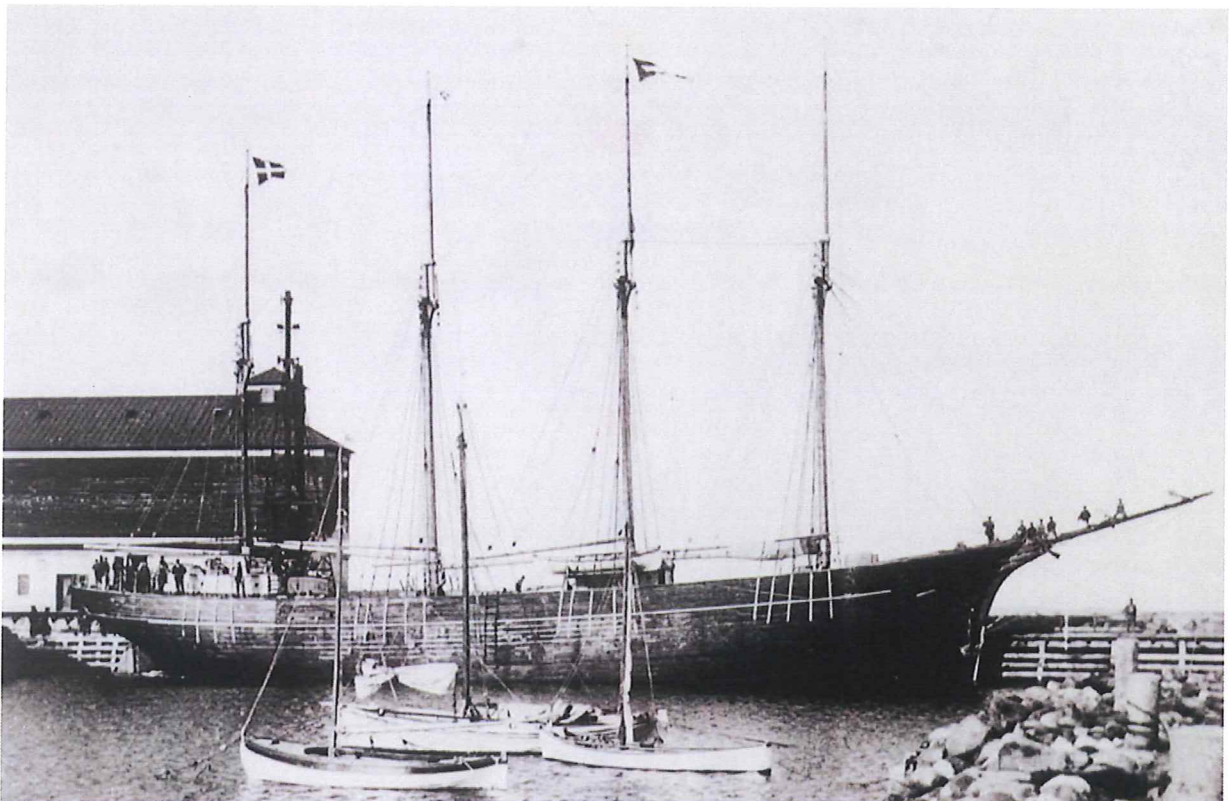
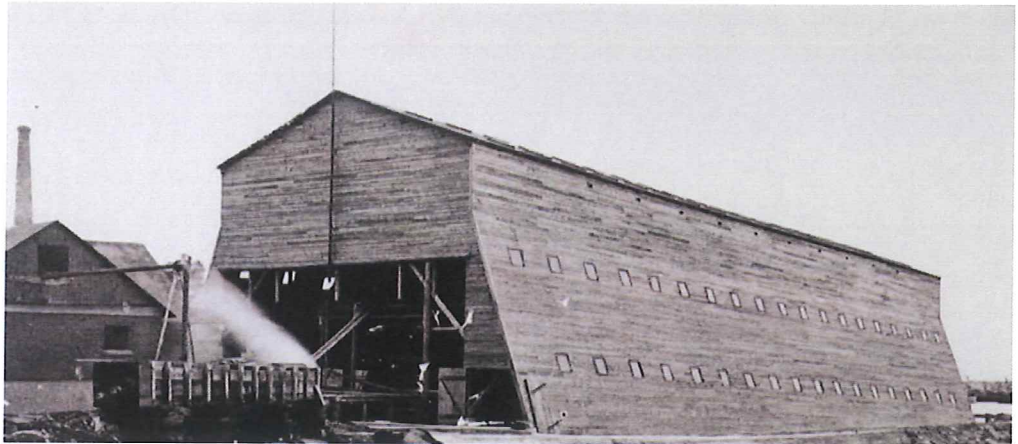
Omkring 1874 kom skibsbygger Jens Koefoed til byen. Han så store muligheder for at udøve sit håndværk, bygning af større skibe, på en plads, hvor mange forskellige fartøjer årligt anløb havnen. Han begynder med at anlægge et savskæreri, som dels kan forarbejde skibstømmer og andet træ til hans eget brug, og som dels kan udskære produkter til andre skibsbyggerier i landet. Jens Koefoed får hurtigt oparbejdet en landskendt og anerkendt virksomhed i det vestlige hjørne af Den store Havn.

Når et af hans større skibe skulle søsættes fra beddingen, var det en folkebegivenhed i byen. Det var det ikke mindst, da han i 1916-17 opførte en stor byggehal til bygning af 4-mastede skonnerter og samtidig påbegyndte bygningen af den første af disse i en række på i alt 5 skibe af denne type. Dette store skibsbyggeri samt de næsten 100 mand, som var beskæftiget her, er på udmærket måde beskrevet i tilgængelig lokal litteratur. Efter 1921 blev værftet overtaget af firmaet Boeberg og Olsen, som i en meget lang årrække var kendt over hele landet for at bygge et stort antal smukke fiskefartøjer. Omkring 1970'erne ophørte dette træskibsværft med sine aktiviteter, idet nye materialer efterhånden havde vundet indpas til skibsbygning.

*Fiskere på flåddet.*





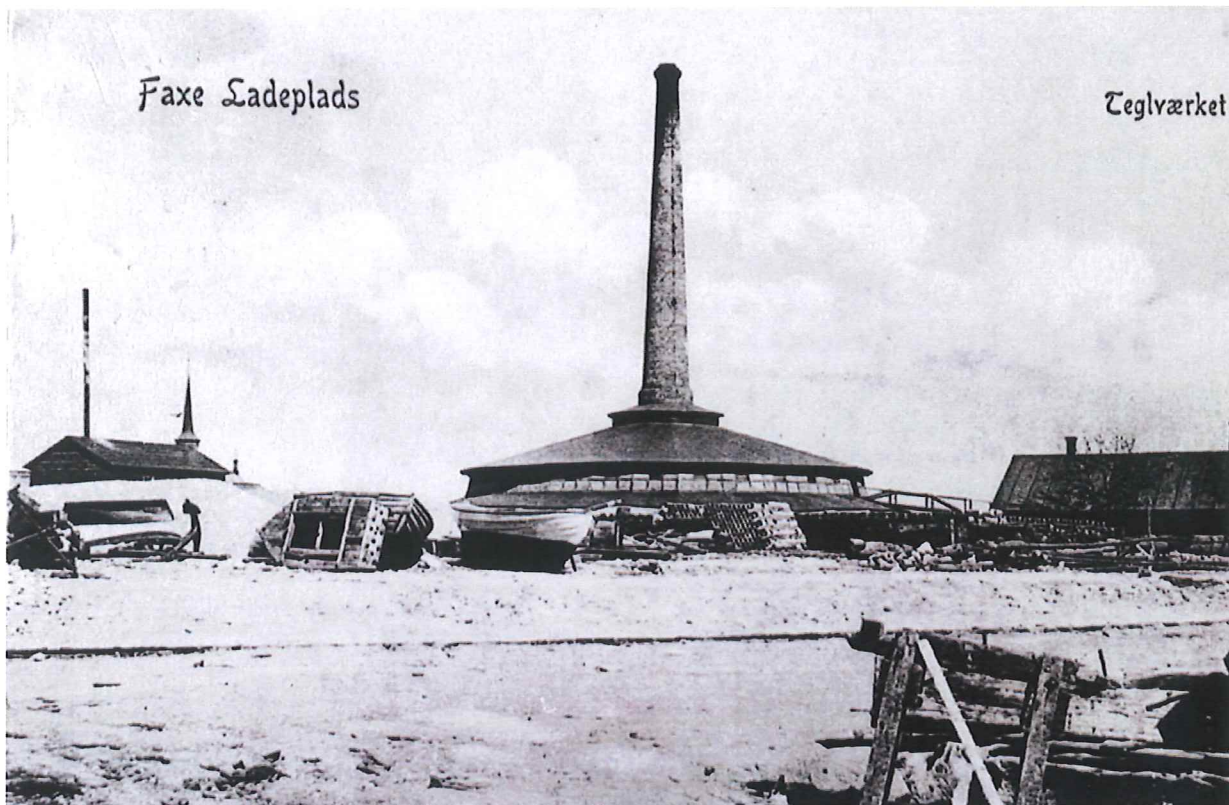


**Øverst** Kofoeds imponerende byggehal, opført 1916-17. Den blev senere formindsket.

Herover en 4-mastet skonnert, "Dronning Thyra" bygget i hallen i 1917. I baggrunden C. J. Boserups pakhus.

Til højre: En kutter løber af stabelen på Boeberg og Olsens skibsværft, 1947.





### Ringovnen på Kalkkajen

Lidt længere østpå langs det, der i daglig tale kaldtes Kalkkajen, var der allerede før 1872 opført en kalkovn, en ringovn, som skulle forarbejde kalkprodukter til brændt kalk. Men i forbindelse med en omstrukturering vedtog man i Faxe Kalk A/S at opføre 4 højovne i nær forbindelse med kalkbruddet i Stubberup. Herefter blev ovnen på havnepladsen ombygget til brænding af teglstensprodukter, som fremstilledes på det teglværk, på hvis arealer den nuværende bebyggelse Teglvangen er opført. Mange lokale har i tidens løb haft deres daglige arbejde på den gamle teglovn på havnen, indtil de sidste rester af ovnen, skorstenen, i januar måned 1931 blev væltet ved indre afbrænding. Også dette var en stor folkebegivenhed i byen.

### Kalkfabrikkerne på kajen

I tidsrummet omkring 1930 opførtes på næsten samme sted en fabrik, som bl.a. skulle fremstille gødningskalk til landbruget. De fleste af fabrikkens bygninger er stadig bevaret på havnearealet. Dog blev et af de markante kendetegn for byens profil, nemlig den tilhørende høje, murede fabrikksskorsten, nedtaget ved hjælp af moderne teknik i sommeren 1998. Mens

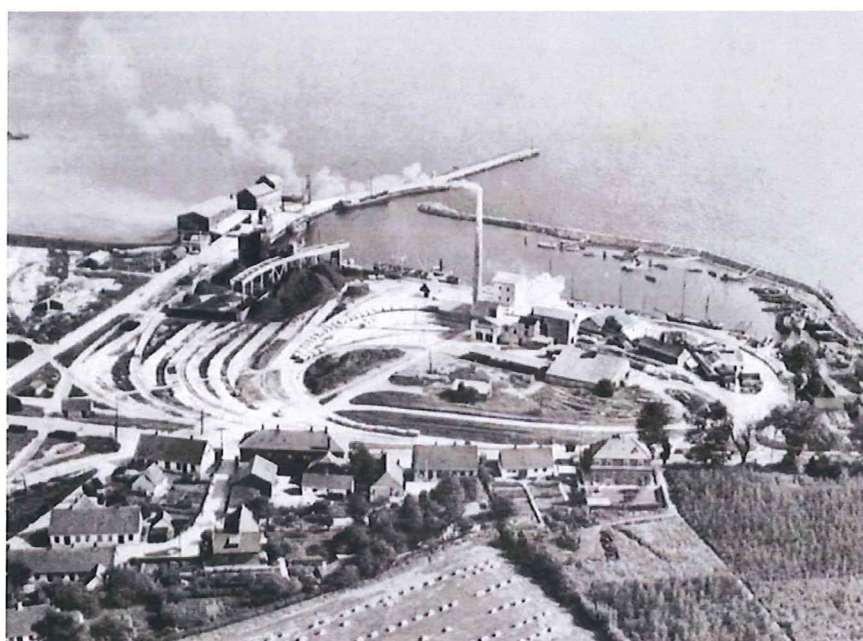
den her nævnte "gamle fabrik" stadig var i funktion, opførte Faxe Kalk øst herfor i 1960'erne den såkaldte "nye fabrik". Den overtog gradvis produktionen fra den "gamle fabrik" og har efterhånden udviklet nye kalkprodukter til mange varer i det danske samfund.

### Frede Mortensens skibsværft

Omtrent midt på kalkkajen fandtes førhen yderligere et meget kendt og respekteret skibsbygningsfirma. Ejeren, Frede Mortensen, som var ud af en gammel skibsbygger-slægt fra Fejø, blev som ung mand uddannet som skibsbygger, og efter endt militærtjeneste fik han ansættelse ved Koefoeds skibsværft i Fakse Ladeplads. Han var først medkonstruktør og senere enkonstruktør i den periode, hvor de store 4-mastede skonnerter løb af stabelen. Da Koefoeds værft lukkede først i 1920'erne, begyndte Frede Mortensen for sig selv et stykke henne ad Kalkkajen. Her blev han kendt for at bygge fiskefartøjer efter de gamle skibsbygningstraditioner og af meget høj kvalitet.

Mortensen havde dog ingen bedding, hvorfra han kunne søsætte sine nybygninger. På Fejø havde Frede Mortensen lært, hvor-

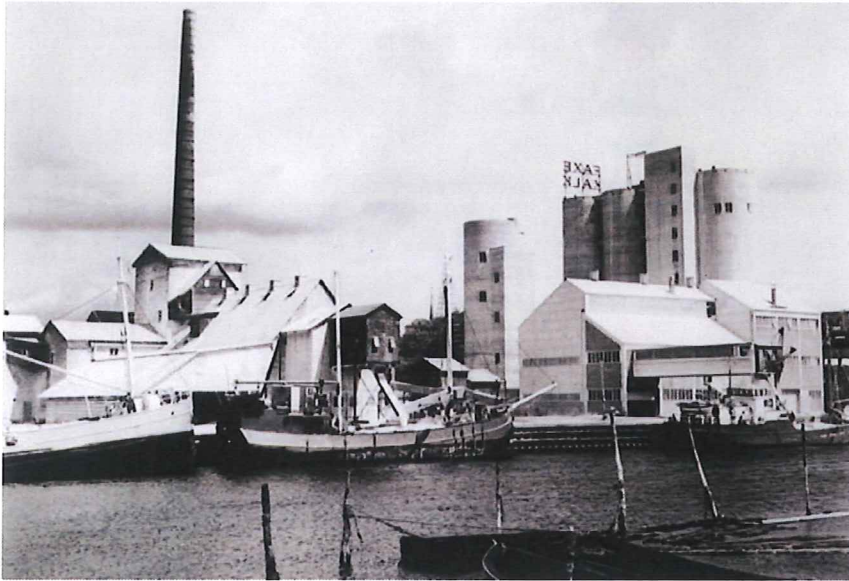




**Luftfoto 1950-51, havnen set fra syd med kulkranen og den gamle kalkfabrik centralt i billedet. Den "nye fabrik" blev opført på et mellemliggende areal.**  
**Nederst til venstre i billedet ses den gamle byggehal, dog kortere end oprindeligt.**  
**De fine pakhuse til højre findes ikke mere - og området bag dem er nu fyldt op.**  
**Husene på den anden side af Hovedgaden havde stadig direkte kontakt med havnen - her lå bl.a. skibsprovianten og havnefogedens bolig.**

**Et andet foto, som er taget på samme flyvetur - et kig fra nordvest.**



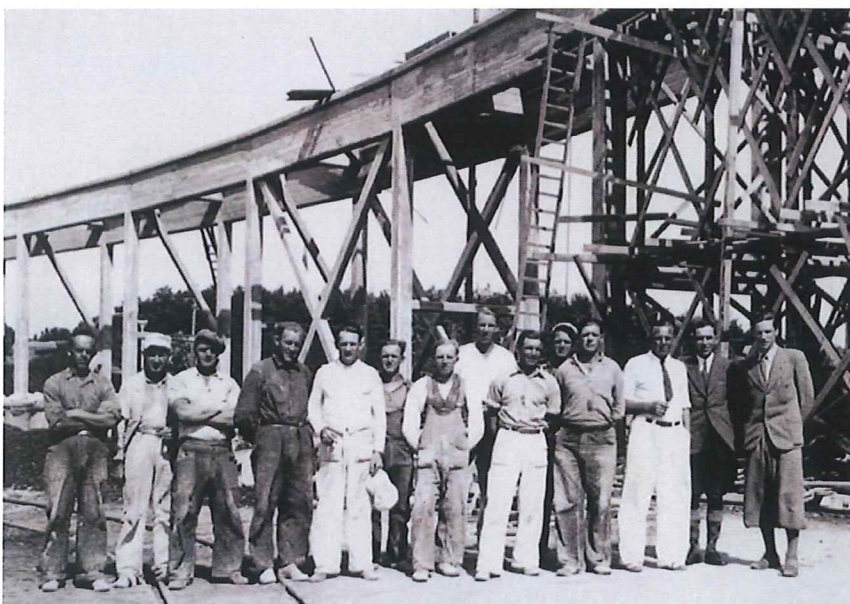


*Side 17: Vue over havnepladsen med den smalsporede jernbane og kalkfabrikken. Det lille hvide hus til venstre i billedet er "kachotten".*

*Den gamle kalkfabrik med skorstenen til venstre og den nyere til højre.*

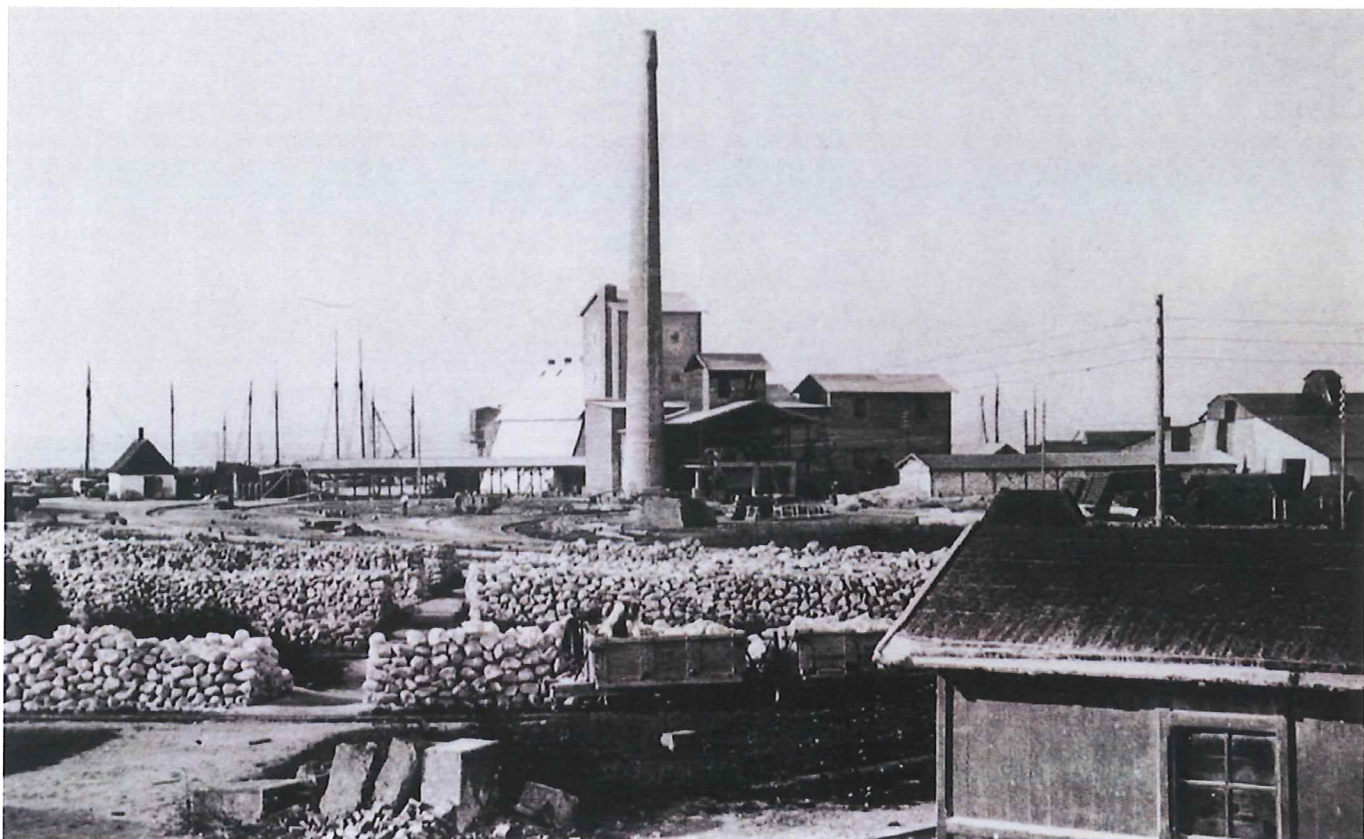


*En laksekutter til Østersøen søsættes fra Frede Mortensens værft - ca. 1961.*



*Kulkranen under bygning, 1937.*





dan man løser dette problem, idet man her lod skibene glide ud over bolværket fra en midlertidig slidske. I Fakse Ladeplads talte man om, at Mortensens skibe "hoppede" i vandet med et stort sprøjt. Ofte fik nogle af byens børn lov til at være med ombord under denne specielle form for søsætning. Det var spændende, og de fik en våd trøje. Ved søsætningen af en laksekutter omkring 1961 var Danmarks Radio til stede for at kunne transmittere begivenheden i TV-avisen til hele landet samme aften. F. Mortensens skibsværft eksisterer ikke mere.

#### **Kachotten**

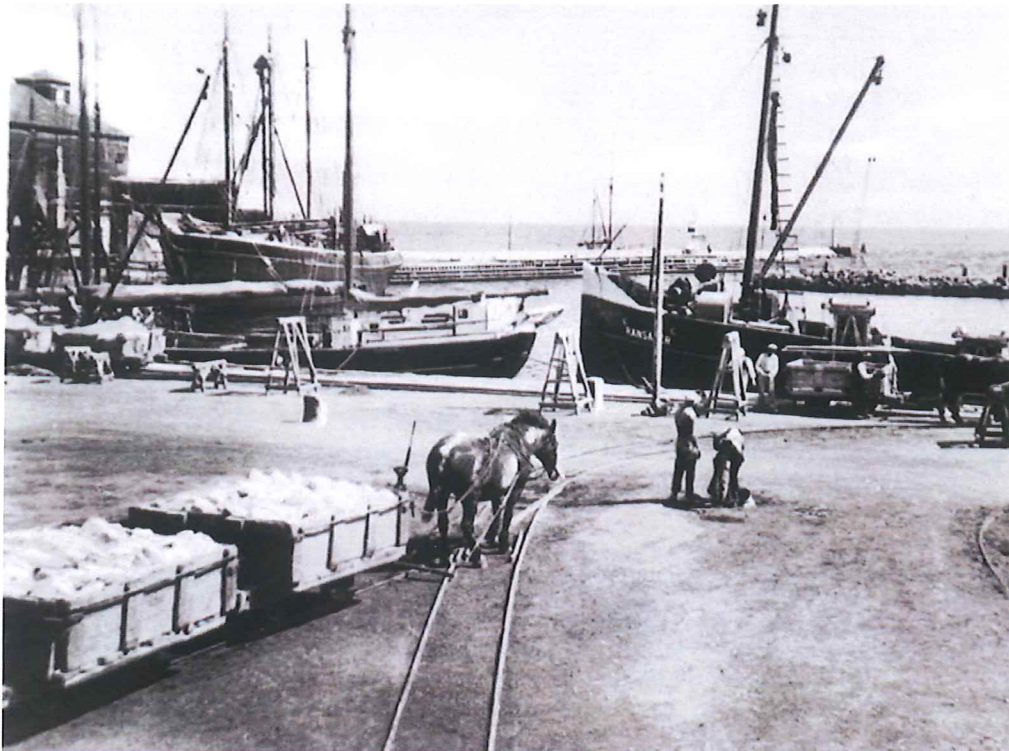
En lille kuriositet på havnen skal også nævnes her. Mellem de to kalkfabrikker lå indtil omkring 1950 et gammelt, hvidkalket hus, som i de senere år fungerede som spisehus for mange af de ansatte ved kalkudskibningen. Dette lille hus har også fungeret som byens kachot, en slags "fængsel". Når havnen blev anløbet af et stort antal skibe, som hver var bemanded med et antal søfolk, kunne der periodevis blive brug for det. Med mange sømænd i land kunne der nemt blive uoverensstem-

melser, så det har nok været praktisk med et lille lukaf hvor d'herrer kunne opholde sig indtil de havde fundet en mere behagelig omgangstone. Der findes en beretning om, at svigerforældrene til en tidligere fyrbøder på havnen havde som opgave at stikke noget mad ind gennem en lille lem på den nordøstlige side af huset til de formastelige. De måtte så selv finde ud af den videre håndtering af måltiderne.

#### **Kulkranen**

Omkring 1937 blev der på den østligste del af kalkkajen bygget en kulkran, som bl.a. skulle losse de kul, koks og cinders, som et lokalt handelsfirma skulle videre-sælge til egnens beboere. Kranen, som kørte på en højbro, skulle løfte de forskellige produkter op i nogle sortmalede siloer, hvorfra de herefter kunne sælges i sække eller i hele læs. Inden man i løbet af især 1960'erne gik over til boligopvarmning ved hjælp af olieprodukter, har næsten alle huse i byen haft et udhus, et brændehus eller et kælderrum, hvortil det faste brændsel blev leveret til opbevaring for vinteren. Kulkranen og de tilhørende siloer er nu forsvundet.





### Rangérhestene

På arealet mellem byens hovedgade og de foran nævnte bygninger og fabrikker har man i en lang årrække kunnet opleve et helt specielt skue. Langs de vidt forgrenede tipvognspor stod der i mange år opstillet lange rækker af kalksten til senere udslibning. Mellem disse blev kalkvogne trukket frem og tilbage af de på egnen meget kendte rangérheste. Disse heste var af belgisk afstamning og var specielt oplært til den kunst at kunne trække tungtlæssede tipvogne frem til kajen, hvor stenene med håndkraft skulle læsses over i de ventende skibe. Hestene var også kendt for at være særdeles velplejede, og mange af dem lærte efterhånden selv en del af de daglige rutiner. Om natten opholdt de sig i en staldbygning, som i dag bruges som laboratorier bag Faxe Kalkbruds kontor på Hovedgaden. En rangérkusk var en betroet kalkarbejder, som havde ret til at bære jernbanekasket med det kendte vingehjul over den blanke skygge.

### Et par andre virksomheder

Et par andre produktioner skal nævnes i denne sammenhæng. Når man før i tiden skulle spille udendørs tennis, skulle spillet helst foregå på et helt specielt underlag, som bestod af knuste og ret fint for-

malede røde teglstensprodukter. Et sådant knuseri lå i en lang årrække i tilknytning til den gamle kalkfabrik – i daglig tale kaldet "Melkalken" - og ved siden af det tidligere lokale asfaltfirma Dansk Dammann Asfalt. Sidstnævnte firma flyttede senere til det opfyldte areal mellem de to havne.

### Havnefogeden

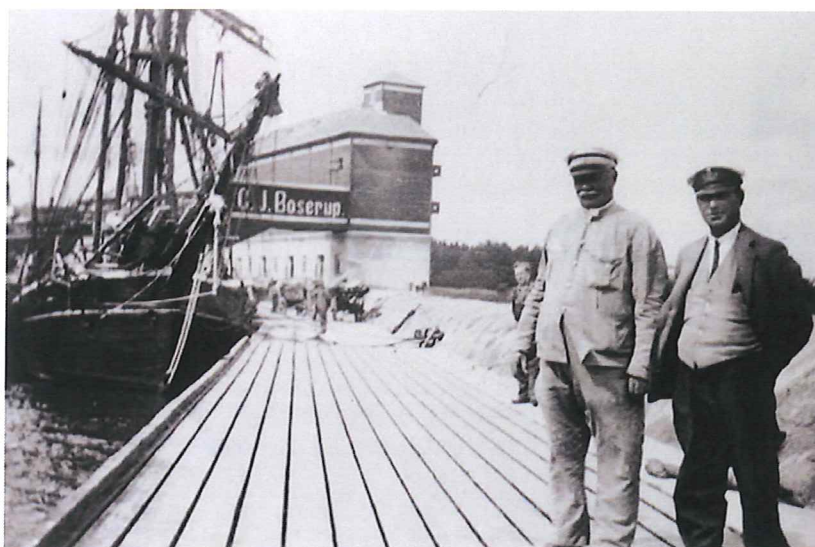
Den lokale havnefoged er naturligvis en særdeles betydningsfuld person blandt alle de mange, som har haft deres daglige gang på havnen. Hans kontor ligger stadig som et smukt bevis på lokal bygningskunst af kalksten, som de fra begyndelsen så ud, når de blev hentet oppe fra bruddet. Det er specielle kalksten med en meget tæt struktur, som desværre ikke mere i nævneværdigt omfang kan leveres fra bruddet. Hvis man i dag ønsker at købe sand eller grus fra søen til forskellige formål, skal man henvende sig i dette smukke lille hus.

### C. J. Boserup

Det lokale korn- og foderstoffirma, C. J. Boserup, opførte allerede tidligt i 1900-tallet sin første foderstoffabrik med tilhørende pakhús på den nordøstlige del af havnen. Det var langs det, der i daglig tale kaldes for "Kornkajen", og i årenes løb



*Havnefoged Th. Andersen med en af havnens lodser.*



*Korn- og foderstoffirmaet C. J. Boserup fik opført dette flotte pakhus i starten af 1900-årene. (Se også luftfotoet side 15).*



*Foto fra slutningen af 50'erne. Fra venstre ses kalkfabrikken, "kachotten", skibsprøvanten, kulkranen og C. J. Boserups nye store siloanlæg. Bundgarnsjollen er en nybygning på prøvetur fra Mortensens skibsværft.*





har firmaet udviklet sig ved gentagne udbygninger. I løbet af 1950'erne opførte firmaet nogle iøjnefaldende kornsiloeer, som i dag er med til at tegne et karakteristisk billede af byen set fra søen og fra landsiden. Også på denne arbejdsplads har der gennem årene været ansat mange lokale folk. Som oftest har de her gennem en længere årrække kunnet skaffe deres familier en væsentlig del af husstandsindkomsten.

### “Sprutten”

På samme sted er der tillige blevet udskibet kalkprodukter. Som en del af produktionen fremkom en mængde mindre sten, de såkaldte batteringer, som ikke skulle lastes i skibene med håndkraft. De blev trukket frem i de såkaldte "høje vogne", som var forspændt en af de tidligere nævnte rangérheste. Vognene blev hejset op i en elevator, hvorefter de af 2 mand blev skubbet ud på en løbebro til en af siderne ved elevatorstårnet. Vognene var konstrueret på en sådan måde, at de 2 mand ved hjælp af et par lange stænger kunne tippe hele vognkassen til den ene side, hvorved indholdet faldt ned i en stor beholder med en oplukkelig lem. Herefter kunne en tredje person gradvist åbne lemmen og lade de små kalksten løbe ned ad en slidske til skibets lastrum. Selv om stenene var ret små, kunne det høres i det meste af byen, især når man påbegyndte lastningen af et jernskib. Elevatorstårnet med de to løbebroer fik øgenavnet "Sprutten". Denne særprægede trækonstruktion er også forsvundet.

### Kalkvejen

I 1982 standsede transporten af kalkprodukter på C. F. Gardes smalsporede jernbane til havnen i Fakse Ladeplads, og transporten overgik til lastbiler, som med deres tunge last af løs kalk måtte køre gennem byen. 6 år senere kunne de dog køre gennem skoven til havnen ad en ny-anlagt vej kaldet "Kalkvejen". På havnepladsen kan man endnu finde jernbanespor, både de nuværende med normal sporvidde, men også de sidste rester af C. F. Gardes smalsporede jernbane.

### Turisterne

På den yderste del af havnen, kaldet øst-

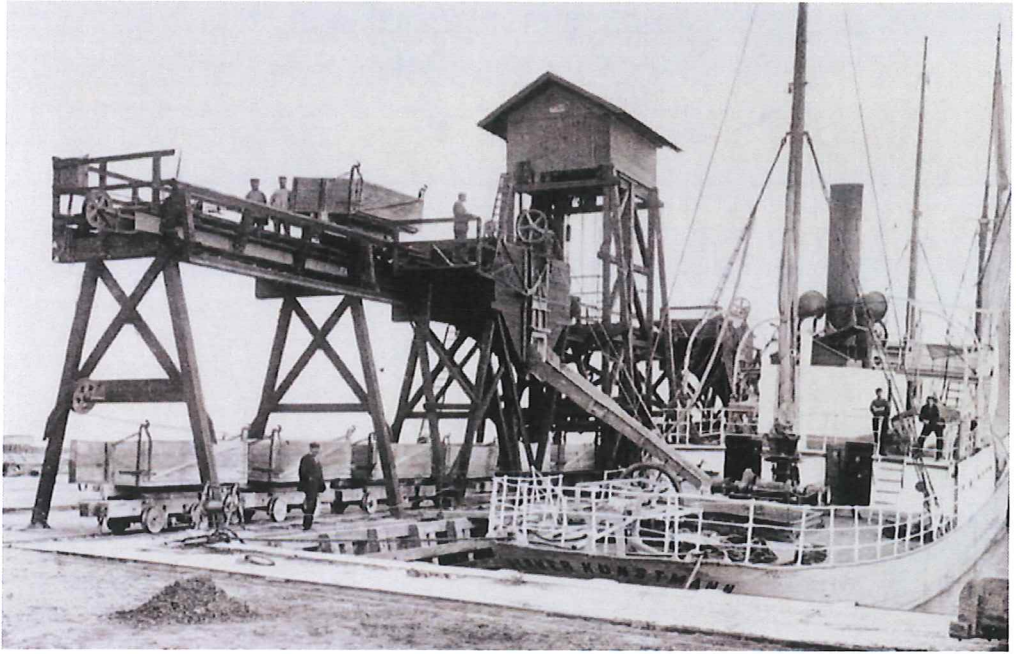
molen, eller, som den blev benævnt blandt de gamle i byen, "Dampskibsbroen", har man gennem årene oplevet mange store og små begivenheder. På de fleste havnemoler finder man opslag med en påskrift om, at badning ikke er tilladt. Dette har ikke altid været tilfældet på Faxe Havn, idet der ude ved havnefyret tidligere har stået 2 badehuse ved siden af hinanden. De kunne benyttes til omklædning for de badegæster, som gennem en lang årrække også har været en vigtig indtægtskilde for mange familier og virksomheder i byen.

En lokal kvindelig langdistancesvømmer gik en augustdag i 1936 ud i vandet ved Nordfelt på Møn og svømmede derfra til Faxe Havn under meget stor bevågenhed fra det tilstrømmende publikum. Hun steg i land på Dampskibsbroen, som tidligere havde været benyttet i forbindelse med en dampskibsroute fra København til Fakse Ladeplads. Ruten havde til formål at trække éndagsturister til byen. Gæsterne kørte på udflugter med de mange lokale vognmænd, som mødte frem med deres fine hestekøretøjer for at køre til forskellige seværdigheder i omegnen, f.eks. Vemmetofte Kloster, Faxe Kalkbrud eller Strandegård Dyrehave. I nogle tilfælde kunne man nå at besøge Bregentved eller Gisselfelt Slotspark eller sågar Stevns Klint og fyr, inden man sidst på eftermiddagen igen gik ombord i dampskibet og returnerede til København.

Kalkvejens indvielse i 1988.







*"Sprutten" 1917.*

*Liv og glade dage på Dampskibsbroen, ca. 1920.*





### Fiskeri- og lystbådehavnen

Den tekniske udvikling inden for søfarten og andre transportformer har i tidens løb medført, at de skibe, der i dag anløber Fakse Havn for lastning af kalkprodukter, efterhånden har fået en ret anseelig størrelse og længde. Af samme grund kneb det efterhånden med pladsen for fiskerne og de få lystsejlere, strandjægere og fritidsfiskere, der stadig fik lov at benytte en del af havnen langs vestmolen. Behovet for en egentlig fiskeri- og lystbådehavn blev i begyndelsen af 1980'erne mere og mere påtrængende, og her var det igen naturens kræfter, der påvirkede havnenes udvikling, idet vind og sø efterhånden havde angrebet kystlinien sydvest for havnen nær en vital del af byens kloaknet.

Derfor arbejdede man i Teknisk Forvaltning på Fakse rådhus med planer om at bygge en afskærende læmole i nævnte hjørne uden for den nuværende industrihavn. På et udvalgsmøde blev der fremsat en idé om, at den påtænkte afskærende læmole tillige måtte kunne anvendes som en vital del af en evt. kommende lystbådehavn. Denne idé vandt straks gehør, og kort tid efter blev et ingenørfirma bedt om at fremkomme med en skitse til en fiskeri- og lystbådehavn netop på dette sted. Projektet blev godkendt i det daværende Fakse byråd, og de lokale brugergrupper og foreninger i forbindelse med den daværende havn fik som opgave at sælge andele i projektet, forinden det kunne bringes til udførelse. Det lykkedes på forhånd at få solgt en meget væsentlig del af pladserne til lystbåde. Og da Fakse kommune og Storstrøms amt samt de lokale fiskere samtidig fik forhandlet sig frem til deres indbyrdes økonomiske engagement i den del, der skulle udgøre fiskerihavnen, gik projektet i gang.

Der blev brudt hul i muren langs Strandvejen, og de sidste rester af den daværende Hylleholt Folke- og Realskole bag kirken kunne leve videre som underlag for den nuværende ydermole i lystbådehavnen! En stormvejrsgang i 1985 blev den nye havn indviet, og den har siden været hjemsted for mange aktiviteter, som har relation til Fakse Bugt med omgivende farvande.

Men - de tidligere omtalte krappe søer i Østersøen og i Fakse Bugt er årsag til, at ydermolen på den nye havn kort tid efter ibrugtagningen nødvendigvis måtte forhøj-

es. Det var påkrævet for at give læ for tilsvarende bølger, som især få år efter, at de første havne blev anlagt ved Fakse Strand, kunne påvirke kystlinien langs Fakse Ladeplads by.

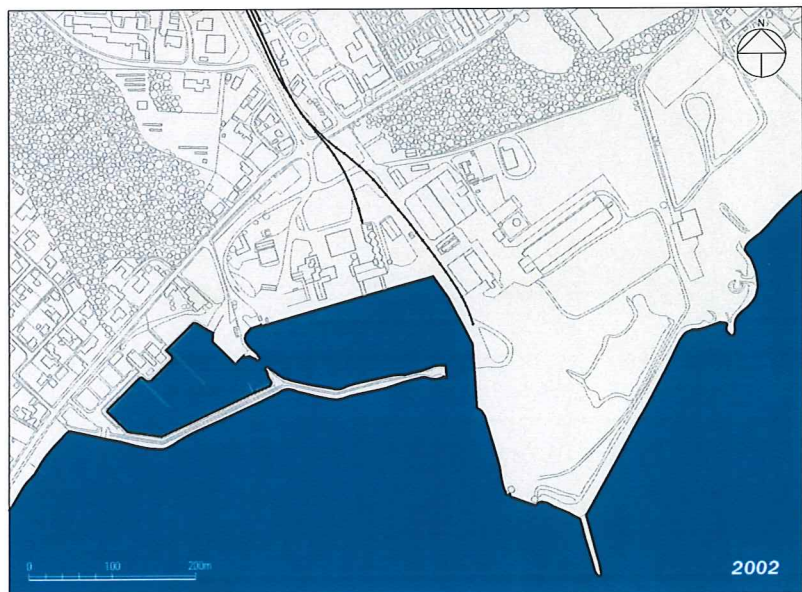
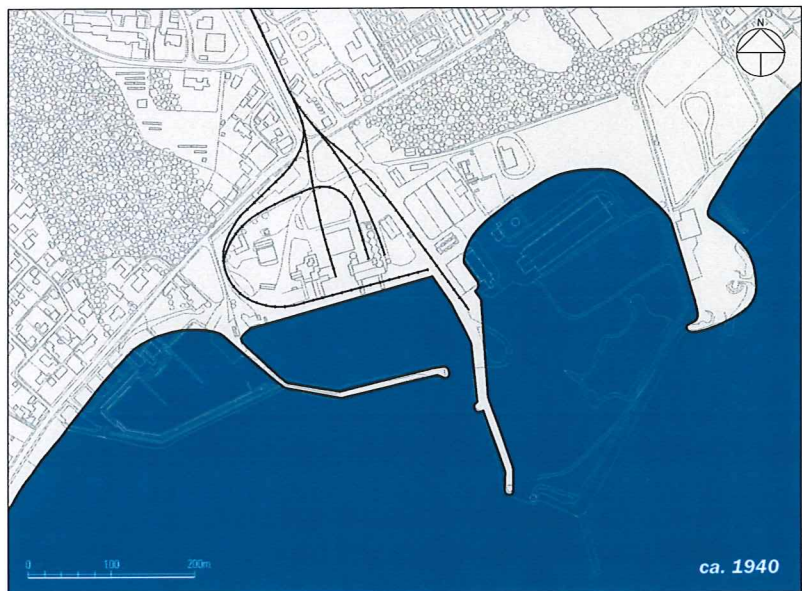
- Og det kan de stadig!

Arne Aasbjerg





**På de tre kort ses havnens udbygning:  
Kystlinien samt de vigtigste hovedlinjer i  
jernbanesporene 1894, ca. 1940 og idag,  
Indtegnet over grundkort der viser området  
som det ser ud idag.**



**Side 22:  
Strandjagtforeningens broer i det store  
havnebassin, ca. 1980.**

**Lystbådehavnen under bygning - og ved ind-  
vielsen en blæsende junidag i 1985.**



