Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

LOKALHISTORISK FORENING & ARKIV TOREBY SOGN

# Orientering

**Særnummer** dec. 2010:

**SNNB**

## Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted-Banen

Et resumé i tilknytning til foreningens udstilling i Flintinge Stations varehus

**12.—15. december 2010:**

**100 års jubilæum på nedlagt jernbane!**

**Introduktion:** I Nysted havde man allerede i 1865 forsøgt at få forbindelsen til Fehmern i Tyskland, men det blev som bekendt Gedser, der løb med den. Omkring år 1900 forsøgte man igen i Nysted at få en jernbaneforbindelse til Nykøbing Falster.
I Stubbekøbing var det lykkedes at få vedtaget en linjeføring samt få tegnet 277.000 kr. eller halvdelen af den anslåede anlægskapital.

Folketinget beslutter at lægge de to baner sammen, og på privatbaneloven af 27. maj 1908 stod Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Jernbane opført.

Man kan vel kalde banen for et for et fornuftsægteskab. Med anlægget af denne bane udbyggede Nykøbing sin position som trafik- og handelsknudepunkt i den østlige del af Lolland-Falster. En position der på det tidspunkt absolut ikke var uanfægtet.

## Strækningen

# Nysted - Nykøbing F.

I april 1909 udbød baneselskabet entreprisen på Nykøbing – Nysted (Parcel 2, Nystedbanen). Overslaget over udgifterne var på 187 000 kr. Det blev Entreprenør P. Madsen, København, der bød lavest med 176 000 kr., derfor blev det ham som skulle stå for strækningen Nykøbing – Nysted.



Flintinge station 1910-11

Skinnerne blev leveret af det engelske firma Bessler, Wacchter and Co., Ltd, London. Svellerne blev leveret af firmaet R. Collstrop, København.

Strækningen skulle stå færdig d. 1. november 1910, men en fejlberegning af jordarbejdet bevirkede, at entreprenør Madsen blev forsinket 44 dage. Dog blev der fra roesæsonens begyndelse fragtet roer med toget fra Kettinge til Nykøbing.

Nystedstrækningen blev med sine 17,1 km færdig først.

Den 8. december 1910 afgik det første tog fra Nykøbing mod Nysted med indbudte gæster, der i Nysted blev kørt til frokost hos lensgreven på Ålholm.

Fortsæt på næste side.

Den **13. december 1910** begyndte driften på Nystedstrækningen med fire tog i hver retning. Den 13. og 14. december indbød man beboerne til at køre gratis med (se side 7 og 8). Fra den 15. december måtte man betale for billetterne.



Godt 50 år senere— **den 27. maj 1961**— indstillede man persontrafikken på Nystedstrækningen. Man bibeholdt dog godstrafikken på strækningen helt frem til banens lukning d. **31. marts 1966**. (*Frit efter Jørgen Skafte)*

**Strækningen**

## Stubbekøbing–Nykøbing F-Nysted

Det gik rimelig smertefrit med at få anlagt den første del af ruten til Nysted, men det var vanskeligere at få fastlagt linieføringen for strækningen Stubbekøbing - Nykøbing Falster.

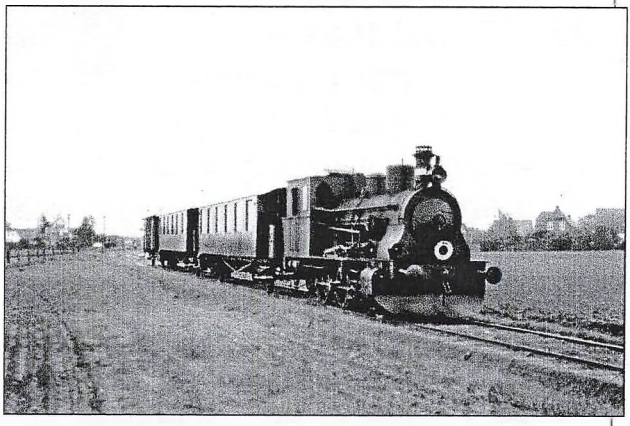
De driftige falstringer havde længe været interesseret i at anlægge en bane der gik fra det nordlige Falster og til Nykøbing. Problemet var, og er, at der på Nordfalster findes en række små byer der alle er næsten lige store og lige interessante (eller uinteressante).

Fortsæt på næste side.

Det medførte en stor lokal debat med mange bizarre indslag. Alt lige fra skarp ironi og til noget der næste kunne betegnes som mavesur misundelse. Fastlagt blev linjen, trods protester, og en endelig koncession blev givet.

Efter Nystedstrækningens åbning blev der på Stubbekøbingstrækningen arbejdet vinteren igennem.

***Den 25. maj 1911 kunne man indvie hele banen med særtog, taler og stor middag om aftenen. Men kun for særlig indbudte gæster, og der var ingen gratis køretur for de lokale beboere!***



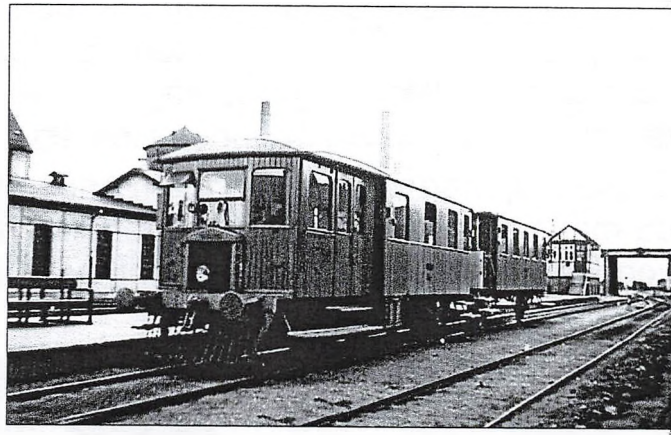
Banen var 45,7 km lang og højeste hastighed var 45 km/t. Ved indsættelsen af skinnebusser i 1948 blev hastigheden hævet til 70 km/t.

Banen udgik fra den nybyggede station på havnen i **Stubbekøbing**, hvor også banens remiser og værksteder var placeret (kan stadig ses).

Herefter fulgte **Åstrup** billetsalgssted og sidespor, **Særslev** trinbræt, **Horbelev** station, **Meelse** trinbræt, **Karleby** station, **Bellinge** trinbræt, **Egebjerg** station, **Sønder Ørslev** station, **Idestrup** trinbræt (senere station) og **Sønder Vedby** trinbræt frem til DSB stationen i Nykøbing, hvor Stubbekøbingtogene kom til at holde i spor 5.

Fortsæt på næste side.

På **Nykøbing** station benyttede Nystedtogene to blindspor syd for stationsbygningen, der løb sammen i en drejeskive.



Herfra benyttedes Lollandsbanens hovedspor frem til **Nagelsti** trinbræt (i Øster Toreby!) med forgreningsstation mellem Nysted-banen og Lollands-banen.

Herefter fulgte **Thoreby** trinbræt, **Flintinge** station, **Fuglsang** trinbræt, **Sløserup** trinbræt, **Frejlev** station og **Kettinge** trinbræt (senere station) frem til endestationen i **Nysted**.

Nysted Station havde remise, drejeskive samt et næsten 2 km langt spor til havnen.

"Trinbrætterne" kan næsten ikke ses mere, men stationerne findes endnu. De er privatboliger og naturligvis ændret og moderniserede.

Banelinjen benyttes stadig enkelte steder som cykel– og gangsti—bl.a. mellem Toreby og Flintinge.

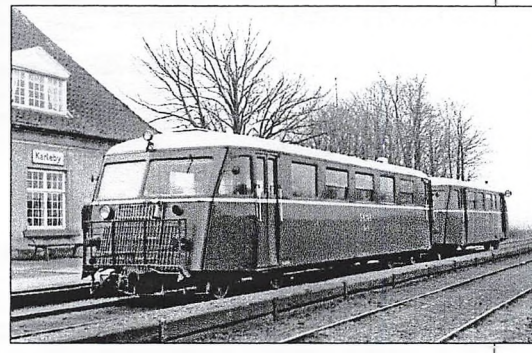
Frem til første verdenskrig kørte der på begge delstrækninger 4 blandede tog (1. , 2. og fællesklasse samt godstog) dagligt i hver retning—trukket af damplokomotiver.

Fortsæt på næste side.

I tyverne udvidedes driften yderligere til 6 daglige togpar frem til motordriftens indførelse i 1927.

I 1927 indkøbtes tre Triangelvogne (benzinmotor), og det lykkedes at holde biltrafikken stangen nogle år endnu. Godstrafikken begyndte dog at falde, og det blev den ved med i resten af banens levetid.

SNNB slap nogenlunde igennem Anden Verdenskrig, da man ved anvendelse af gasgeneratorer på motorvognene kunne opretholde en drift på 3 daglige togpar.



Efter krigen tog privatbilismen for alvor fart og fra 1949 til banens lukning gav den hvert år underskud, som kommunerne langs banen betalte.

I 1948 indførtes skinnebusdrift, men lige lidt hjalp det på økonomien, der blev dårligere og dårligere.

Godstrafikken var væsentlig større end på tilsvarende privatbaner, hvilket skyldtes transporterne af roer til sukkerfabrikken i Nykøbing.

Dødsstødet for SNNB kom i 1961, hvor sukkerfabrikken i Nykøbing ophørte med at modtage roer pr. jernbane.

Det blev besluttet at indstille persontrafikken på Nysted-strækningen pr. 27. maj 1961 og indsætte en rutebil på strækningen.

**På generalforsamlingen den 14. september 1965 blev det enstemmigt besluttet at nedlægge banen pr. 31. marts 1966**

*Frit efter Jørgen Skafte*

# SNNB

## Nystedstrækningen

## GRATIS den 13. og 14. december 1910

En så enestående chance for i to dage - og oven i købet lige inden jul - at køre gratis med toget kunne mange lolliker ikke lade gå fra sig. Togene blev stormet begge dage, så man straks fra begyndelsen måtte sætte alle personvogne ind.

Den 14. december syntes en stor del af passagererne imidlertid at have anvendt de penge, de sparede på billetterne, til i stedet at slukke tørsten. Man måtte tilkalde alt jernbanepersonale, der var for hånden, til at holde orden. Ud på aftenen måtte man også rekvirere politi og bede selve herredsfuldmægtigen prøve at holde justits mellem de mere animerede rejsende, der underholdt de øvrige rejsende med muntre viser af et indhold, der ikke hidtil have været den ærværdige fuldmægtig bekendt, mens fornøjelige nævekampe mellem karlene fra Ålholm og bondesønnerne fra de nærliggende landsbyer bølgede hen ad perronen, og pigerne under kokette småhvin søgte ly i stationernes ventesale.

De fleste rejsende havde ønsket at komme hjem med otte-toget (aften), som allerede en time før afgang var så overfyldt, at mange familier med børn og ældre mennesker, måtte blive tilbage til tolv-toget. Ekstratog kunne man ikke sætte ind, for man havde kun det ene lokomotiv under damp, og man havde ikke flere personvogne.

Fortsæt på næste side.

At køre toget hurtigere tilbage fra Nysted i stedet for at vente til planmæssig afgang kl. 22:30 var der ingen, der tænkte på. Da toget så endelig kl. 23:20 kørte til perron i Nykøbing, var der dobbelt så mange rejsende, som der var plads til i vognene, og halvdelen var pga. den lange ventetid så "overfriske", at man dårligt kunne have dem i de fine nye personvogne.

Heldigvis kom en mere energisk mand til stede. Resolut fik han koblet 6 kreaturvogne til toget, i hvilke det tilstedeværende politi dels lokkede og dels gennede den mere spirituelle del af selskabet.


Flintinge station 1961-66?

Endelig kvart over tolv, tyve minutter forsinket, kunne toget komme af sted. Ud over de stille lollandske marker gjaldede en blanding af kroviser og vrinsken og bræen og muhen, alt efter hvilket dyr kreaturvognspassagererne følte sig mest beslægtet med. Alle kom med tilbage til Nysted selv de 5-6 mand, der havde været holdt tilbage af politiet pga. slagsmål. Godt maltrakteret, onde tunger sagde mere efter politiets behandling end efter de klø, de havde fået af medbejlere til siddepladserne i toget.

Det var den almindelige opfattelse, at den indvielse lovede godt for fremtiden. Enkelte (af det højere borgerskab) lovede dog sig selv, at de aldrig mere for at spare en tokrone ville udsætte sig for lignende genvordigheder.

*Frit efter Jørgen Skafte*

Redaktion: Hanne og Otto Sørensen. Ansv.; Ingolf Møller Pedersen