

## Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Banen

I 1879 fremsattes de første planer om en jernbane mellem Stubbekøbing og Nykøbing – men det blev ved diskussionerne.

Men i 1897 nedsattes der et udvalg bestående af prominente personer fra det nordøstlige Falster til behandling af spørgsmålet. Formand for udvalget blev forstander la Cour fra Næsgård. Udvalget anmodede Statsbanernes overingeniør Ernst om at udarbejde et projekt på en bane fra Nykøbing via Stubbekøbing til Nørre Alslev. Overingeniør Ernst fremkom med to forslag, der blev indgående diskuteret af udvalget og befolkningen. På et møde den 26. september 1898 blev Stubbekøbing–Nørre Alslev banen opgivet – oplandet var for ringe.

Udvalget arbejdede så videre med projektet, og det lykkedes ret hurtigt at få tilsagn fra kommuner, private og erhvervsvirksomheder om tegning af aktier for 582.000 kr., hvad der var knapt halvdelen af den anslåede anlægsudgift. Lokale folketingsmænd fremsatte derfor i januar 1904 et forslag i folketinget om en Stubbekøbingbane. Forslaget fik en god modtagelse i det høje ting, men overgik kort efter til behandling i den store jernbanekommission.

Samtidigt arbejdedes der med planer om anlæg af en jernbane mellem Nysted på Lolland og Nykøbing. I løbet af kort tid besluttedes det at lægge de to projekter sammen. I denne forbindelse skal det nævnes, at der allerede i 1865 var planer om baneanlæg i Nysted. Det var i forbindelse med det første projekt til Fugleflugtslinien fremsat af ingeniør Krøhnke (se side 14). Dette blev skrinlagt og dukkede først op igen i 1900.

Den 27. maj 1908 blev den store jernbanelov vedtaget på grundlag af jernbanekommissionens arbejde. I loven var der forslag til anlæg af Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted banen med et statstilskud på 2/5 af anlægsudgifterne. Det ændredes efter diskussioner i folketinget til halvdelen af anlægsudgifterne.

Den 5. november 1908 blev der givet eneretsbevilling til fællesudvalget for de to banedele.

Linieføringen på Nykøbing–Stubbekøbing strækningen gav i løbet af kort tid anledning til en lang række diskussioner. De gæve Falstringer var absolut ikke enige om linieføringen. På Lollandssiden var der ingen problemer. Linieføringen Nykøbing–Nysted lå fast.



Stubbekøbing station – dengang der var stil over byen ved Bøgestrømmen. Lokomotivet er nr. 7.

Diskussionerne omkring linieføringen til Stubbekøbing gav anledning til heftige indlæg – og til bizarre forslag, der gav de indædte diskussioner et humoristisk islæt. Et forslag, der udarbejdedes af en »baneingeniør Svelle« opererede med en Østfalsterbane, der skulle have stationer og holdepladser ved alle landsbyer – uden hensyn til hvor de lå – ved lokale festpladser, ved jordemodercentralen, ved dyrlægeboligen, ved Polakstationen og andre steder. Samme ingeniør Svelle anbefalede, at en sådan bane fik en køreplan, der indeholdt et tog i hver retning hver 8. dag!

I Sønder Alslev rettede beboerne direkte henvendelse til den kongelige kommissionarius om en ændret linieføring – udenom bevillingshaverne på banen. Det affødte et svar fra bevillingshaverne der lød således: »Efter tilsynets erklæring vedrørende andragendet fra Sønder Alslev finder udvalget ikke anledning til at spille mange ord på det, som nærmest er et fuldgyldigt udtryk for genboers indbyrdes jalousi og snæversynethed og for den sædvanlige kværvulantepest, når hvermand ikke får jernbanen til sin dør.«

I 1909 påbegyndtes arbejderne på banen. Disse forskånedes



SNNB har altid haft problemer med sneen. Skinebustog i Egebjerg november 1965.

heller ikke for vild uenighed og andre afbrydelser. Hurtigt løb man ind i uenighed mellem entreprenørerne og bevillingshaverne. Den afløstes af en strejke, fordi en del af arbejderne hen på eftersommeren pludselig fik lyst til at gå på høstarbejde i stedet for at arbejde på baneanlægget. Senere var der problemer med strækningen øst for Nykøbing, fordi Sukkerfabrikken her dæmmede op i Tingsted A.

Men banen blev færdig til tiden og havde da kostet 2.735.000 kr. Men stridighederne fortsatte derefter. Bevillingshaverne ville have bod for for sent afleveret arbejde af nogle entreprenører, men statens tilsynsførende kunne med rette henvise til, at forsinkelserne skyldtes forhold, som entreprenørerne ikke havde indflydelse på.

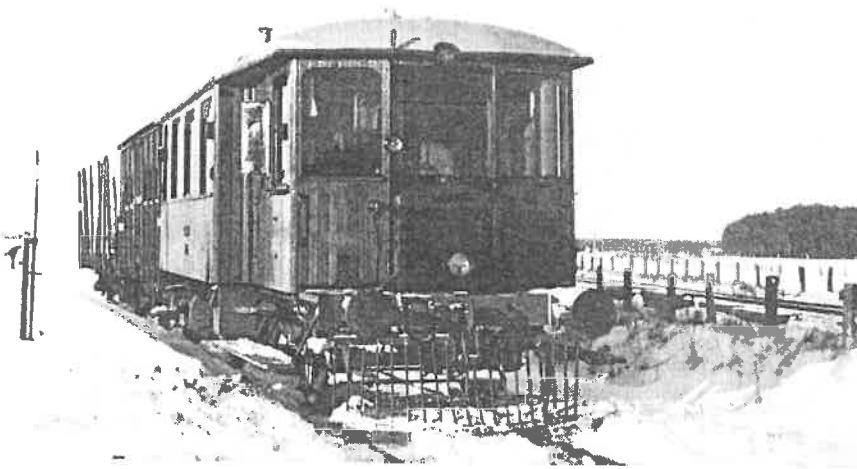
Strækningen Nykøbing-Nysted var blevet påbegyndt sidst, men blev først færdig. Den 8. december 1910 gennemkørtes denne strækning af et særtog med en række indbudte, og den 13. december påbegyndtes driften med fire tog dagligt i hver retning. Officielt startede man først den 15. – så de to første dage kørtes

der gratis med det resultat, at togene var mere end fyldte. Gratis-kørslen fejrede de gæve lolliker med indtagelse af rigelige mængder våde varer, så den 14. måtte jernbanepersonalet opgive at holde orden i togene og tilkaldte politi og herredsfoged. At der var alt for lidt plads – selv efter, at der var koblet seks lukkede godsvogne bag på toget til passagerer, var vel nok en medvirkende årsag til stærkt forøget omsætning hos brændevinshandlerne – og de efterfølgende masseslagsmål på perronerne i Nykøbing og i Nysted.

Hen på foråret 1911 var Stubbekøbingstrækningen ved at være klar. Den 25. maj 1911 fandt den festlige indvielse af Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen sted i overværelse af trafikministeren og andre prominente herrer fra centralforvaltningen.

#### Strækningen Nykøbing-Nysted

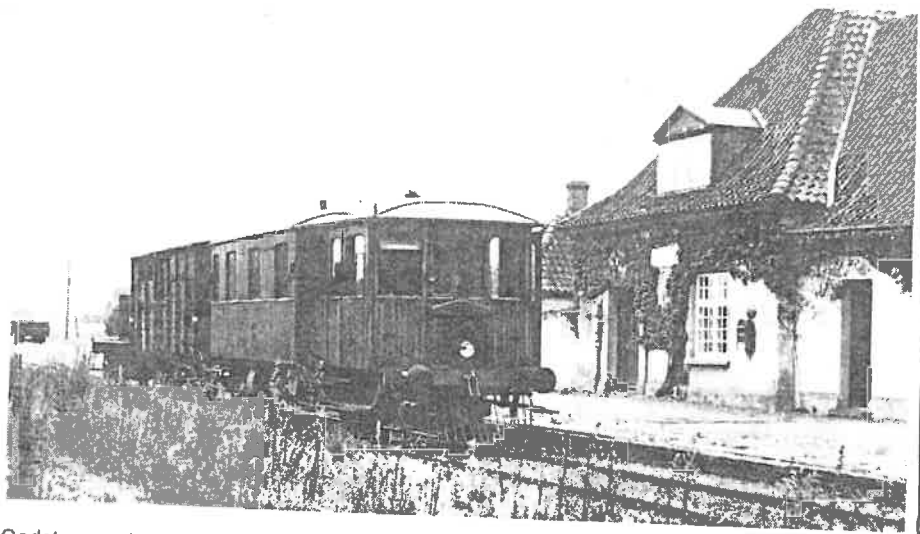
Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen (SNNB) havde fuld optagelse på Statsbanernes station i Nykøbing, hvor Nystedtogene holdt syd for hovedbygningen. Indtil Nagelsti forgreningsstation benyttede SNNB Lollandsbanens spor over Guldborgsundbroen. I



Godstoget fra Nysted holder i Nagelsti 2. januar 1963. Motorvognen er SNNB M 5.

Nykøbing blev der i forbindelse med arbejderne på Fugleflugtlinien anlagt en ny station, og da SNNB forinden denne stations færdiggørelse indstillede persontrafikken på Nysted, blev der ikke anlagt noget særligt spor på den nye Nykøbing station.

Fra Nagelsti, hvor der i 1928 blev anlagt en perron og et venteskur til brug for SNNB, løb banen vestpå til Toreby. Ved landsbyen her anlagdes der i 1927 et trinbræt. Efter Toreby svingede banen i sydlig retning over Flintinge å til Flintinge station, der havde et læssespor syd for stationsbygningen. Efter Flintinge løb banen hen over et fladt landskab næsten stik syd til Fuglsang trinbræt, der lå i den østlige kant af Sønderkov ved vejen til Fuglsang gård. Ved Fuglsang var der et læssespor med to sporskifter. Det anvendtes en del i forbindelse med roetransporter og grovvarerforsendelser fra Fuglsang gård. Trinbrættet var fra 1927. 9,5 km fra Nykøbing lå trinbrættet Sløsserup og syd herfor fulgte Frejlev station med læssespor nord for stationsbygningen og et krydsningsspor ud for denne. Efter Frejlev svingede banen mod vest, og ca. 1½ km efter fulgte trinbrættet Frejlev Mejerivej. Banen løb herefter parallelt med vejen til Ket-



Godstog med M 4 i Kettinge 1965.

tinge, og efter en kurve mod syd nåedes Kettinge station, men forinden passeredes banens grusgrav, hvortil der var et sidespor mod vest. Kettinge var oprindeligt kun et billetsalgssted, men i 1913 blev der bygget en rigtig stationsbygning og anlagt et krydsningsspor. Endvidere var der et læssespor. Efter Kettinge løb banen stik syd parallelt med vejen til Nysted. Ved Alholm Avlsgård var der fra banens anlæg og til 1950 et ca. 150 m langt læssespor med rampe, hvorfra der var forbindelse med et lokalt roespor.

Nysted station 17,1 km fra Nykøbing lå nordøst for bykernen. Nord for stationsbygningen lå der et pakhus, ved dette var der et læssespor med enderampe, ligesom der var et stikspor til en kvægfold. Overfor stationsbygningen lå der oprindeligt fire lange opstillingsspor/perronspor. Det østligste fortsatte over en drejeskive til en remise med plads til to lokomotiver. Denne brændte i 1929 og genopførtes. Den udvidedes i 1942/43. Spor 1 – det første spor ud for hovedbygningen – fortsatte syd om byen til Nysted havn. Den 1,8 km lange havnebane havde ved overskæringen syd for byen en perron, der blev anlagt af hensyn til udflugtstog – og dem var der en del af til Nysted. Nysted Kalk- og Kridtværk havde et privat sidespor ved havnen.

#### Strækningen Stubbekøbing–Nykøbing

Den karakteristiske stationsbygning i Stubbekøbing lå for enden af stationsområdet ned mod havnen. I Stubbekøbing havde banen remiser og værksteder, men dens hovedkontor var på Nykøbing station. De fleste danske privatbaner har altid haft hovedkontor og værksteder placeret på samme sted – undtagen hvor der var tale om driftsfællesskab med andre baner.

Foran stationsbygningen i Stubbekøbing afsluttedes spor 1 og 2 i en 9 m drejeskive. Der var rigeligt med opstillingsspor og læssespor, ligesom der var havnespor. Remiserne og værkstederne lå i den østlige del af stationen ud til vandet. Værkmesteren ved SNNB var nok den af de danske privatbaners værkstedsledere, der havde den smukkeste udsigt – hans vinduer lå lige ud til vandet. Værkstedet og remiserne blev udvidet i flere tempi. Den seneste udvidelse fandt sted i 1948.

Stubbekøbing station lå godt placeret i byen, og der var gode faciliteter for banen. At stationen yderligere var kendetegnet af en smuk arkitektur gjorde, at Stubbekøbing station i mange år

udgjorde et smukt dansk privatbanemiljø. Stubbekøbing by mistede miljø, da SNNB blev nedlagt i 1966.

Fra Stubbekøbing station, der lå 27,1 km fra Nykøbing, løb banen nordøst om Stubbekøbing Nor og svingede mod syd et stykke langs med Fribrødrea. 4,2 km fra Stubbekøbing lå Åstrup. Mellem Stubbekøbing og Åstrup lå der i banens første år sidespor til gårdene Karlsfelt og Vestergård. I 1932 fik Vestergård atter sidespor, der anvendtes i roekampagnen. Åstrup var billet-salgssted med sidespor – men fra nytår 1963 blev det nedsat til trinbræt. Fra Åstrup løb banen mod syd og svingede mod øst. Ca. 800 m vest for banen lå mellem Åstrup og Særslev trinbræt en grusgrav tilhørende banen. Grusgraven havde sidespor fra banens anlæg til omkring 1950. Særslev var oprindeligt et sidespor af hensyn til landbrugets roetransporter. I 1927 blev der anlagt en lille perron til brug for motortogene. Sidesporet blev taget op i 1961.

Horbelev, 8,5 km fra Stubbekøbing, var strækningens største mellemstation. Her var der krydsningsspor overfor stationsbygningen, ligesom der var flere læssespor. Fra Horbelev løb banen mod sydvest frem til Meelse trinbræt, oprettet 1927 – før den tid var der et læssespor med omløbsmulighed for roetrafikken. I en årrække var Meelse endestation for et roegodstog fra Nykøbing. Fra Meelse fortsatte banen lige ud til landsbyen Eget, hvor der var en station med navnet Karleby opkaldt efter landsbyen sydøst herfor. I Karleby var der et vandforsyningsanlæg til brug for banens damplokomotiver.

Fra Karleby station fortsatte banen i sydvestlig retning frem til Bellinge sidespor anlagt af Det classenske Fideikommiss' landbrug. Bellinge fik 3. december 1931 trinbrætstatus, så persontogene kunne standse her. Sidesporet anvendtes af landbruget – også efter at roetransporterne var ophørt. 15,9 km fra Stubbekøbing lå Egebjerg station øst for landsbyen Sønder Kirkeby. Her var der et læssespor. Fra Egebjerg løb banen stik syd, og syd for Hillestrup svingede den mod vest og nåede Sønder Ørslev station 19,2 km fra Stubbekøbing. Sønder Ørslev havde krydsningsspor overfor stationsbygningen, ligesom der var flere læssespor bl.a. til en fabrik for lucernemel.

Vest for Sønder Ørslev lå Idestrup holdeplads – oprindeligt trinbræt. I 1918 blev der bygget en stationsbygning, og sidesporet fulgte året efter. Der kom aldrig ekspedition af stykgods, hvor-

for der heller aldrig kom noget pakhusher. Fra Idestrup løb banen nu i nordvestlig retning. Ved landevejen fra Nykøbing, 23,8 km fra Stubbekøbing, lå trinbrættet Sønder Vedby, åbnet i 1928. I banens første år havde der været et lille trinbræt 100 m herfra. I de sidste år var der et trinbræt ved Sønder Vedby Skovhuse, 1/2 km længere inde mod Nykøbing. Indtil ca. 1940 var der ved Sønder Vedby en krydsning med en smalsporet roebane fra Sukkerfabrikken Nykøbing til Orupgård. På det sidste stykke ind til DSB stationen i Nykøbing løb banen syd for Ravnstrup Skov.

SNNB havde en enkeltsporet remise på Nykøbing station. I banens sidste år anvendtes den udelukkende af banens rutebiler. På Nykøbing nye station anvendte Stubbekøbingtoget normalt spor 6.

#### Rullende materiel

Til SNNB anskaffedes der oprindeligt 5 damplokomotiver, 9 person- og pakvogne samt 90 godsvogne. Størstedelen af godsvognene var åbne vogne til brug i forbindelse med landbrugets transporter.

SNNB's lokomotiver nr. 1–5 var 0C0t koblede damplokomotiver fra Maffei i München. De havde en tjenestevægt på 36 tons. Det var velegnede lokomotiver, der i hele banens levetid gjorde god fyldest – både i efterårets tunge godstog, og når SNNB kørte sneplovtog – og det skete ikke sjældent. SNNB var altid den første danske jernbane, der indstillede kørslen på grund af snevanskeligheder. Nr. 1 blev ophugget i 1933, nr. 2 solgtes i 1916 til Aalborg Privatbaner (nr. 33), hvor den blev anvendt til rangering og udrangeret i 1952. Nr. 3 solgtes i 1966 til nogle jernbaneentusiaster, der transporterede dette lokomotiv sammen med en del andet SNNB materiel til Tølløse. Nr. 4 blev ophugget i 1961, nr. 5 var i drift op i 1960'erne og gik til ophugning i 1966.

SNNB nr. 6 var et 1B0t koblet damplokomotiv bygget af Nydquist & Holm i Trollhättan i 1914. Dette lokomotiv, der hovedsagelig anvendtes til persontog og til lette godstog, gik til ophugning i 1954. SNNB nr. 7 var et DSB lokomotiv af litra S nr. 354, bygget i 1886 i Stettin til Gjedser Jernbane som dennes nr. 12. Lokomotivet blev i 1919 købt af SNNB, men udrangeredes allerede i 1925 og solgt til ophugning i 1931 – endog efter en omfattende reparation udført i 1923. Den sidste lokomotivanskaffelse

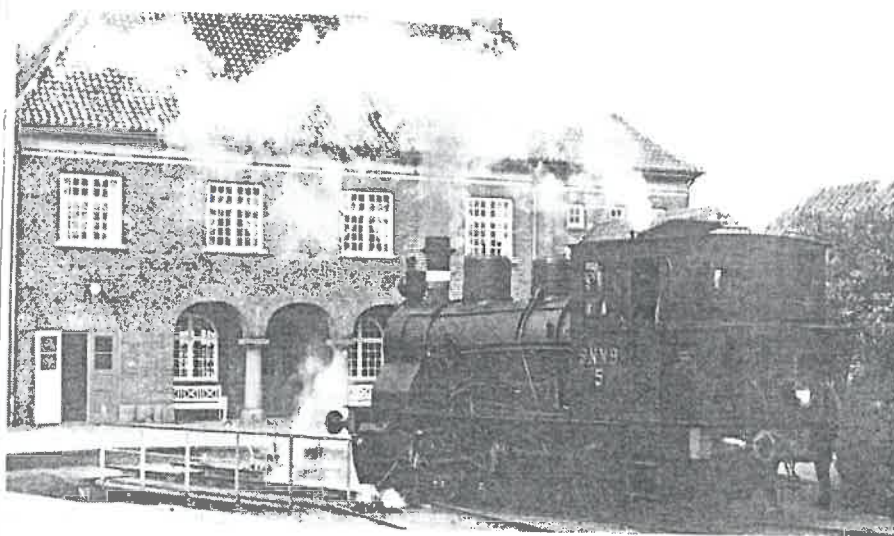
til SNNB skete i 1924. Dette år købte banen hos Henschel i Tyskland to 1B0t koblede damplokomotiver med en tjenestevægt på 30 tons. De fik nr. 8–9. Nr. 8 blev solgt i 1939 til Gørlev Sukkerfabrik, der anvendte maskinen til rangerlokomotiv. Nr. 9 blev ophugget i 1952.

SNNB var blandt de første danske privatbaner, der billigjorde driften ved anskaffelse af små lette motorvogne til persontrafikken. I 1927 fik banen tre benzinmotorvogne M 1–3 med tilhørende lette personvogne Mp 1–3 fra Triangel (De forenede Automobilfabrikker) i Odense. De var forsynet med en 100 HK benzinmotor. M 2 brændte med remisen i Nysted i 1929. Den erstattedes af M 4, der kom fra Triangel i 1929. M 5 var en nogenlunde tilsvarende motorvogn indkøbt fra DSB i 1936 (ex. DSB Me 35).

Som led i moderniseringen af privatbanerne efter 2. verdenskrig fik SNNB to skinnebustog fra Scandia i Randers (Sm 10 og 11 og Sp 10–11). I 1952 fulgtes dette materiel af yderligere skinnebusmateriel (Sm 12 og Sp 12). De to små skinnebuspåhængsvogne Sb 10–11 kom i 1951.

SNNB's vognmateriel bestod af seks personvogne (A 1–2 var bogievogne og blev solgt i 1929 og 1949 til HFHJ, Bc 21 og 22 var kombinerede 2. og 3. klasses vogne, og Cc 51–52 var 3. klassesvogne). Personvognene udrangeredes efter modtagelsen af skinnebusmateriellet, og vognkasserne blev opstillet lokalt til udhuse m.v. Ved banens lukning var der kun to to-akslede personvogne tilbage, Mp 1–2 (ex HV og HBS). Ved særtogskørsel for jernbaneklubber m.v. blev disse anvendt. De to post- og rejsegodsvogne, Fb 62–63, udrangeredes før 2. verdenskrig. Den tilsvarende Fb 61 holdt til 1959. I 1912 fik banen fire bænkevogne fra Scandia. De blev i mange år anvendt i godstog. De havde litra G nr. 66–69. G 66 blev solgt i 1963 til Amagerbanen, der anvendte den til togførervogn i rangertrækkene her. Mp 1–3 fra Triangel blev ophugget i 1957–58 og erstattet af to to-akslede personvogne bygget i 1929 og købt fra Horsens Vestbaner og Horsens–Bryrup–Silkeborg jernbane.

SNNB var fra starten godt rustet med hensyn til godsvogne. I årenes løb skete der forskellige ændringer i godsvognsparken, der domineredes af åbne vogne. I 1939 solgte SNNB – som så mange andre privatbaner – et antal lukkede vogne til DSB (10 stk.). I 1947 købte banen seks mindre lukkede vogne fra Carlsberg Bryg-



SNNB damplokomotiv nr. 5 i Stubbekøbing 18. oktober 1964.

gerierne – de ophuggedes dog 4–5 år efter. I 1963 købte banen fire gamle DSB IGK og IVK hvide godsvogne. De anvendtes i de sidste år som stykgodsvogne i det daglige godstog kørt med Triangel motorvogn. Banen købte i årenes løb en række brugte åbne godsvogne – og solgte af bestanden, der var betydelig på grund af de omfattende roetransporter i forbindelse med Sukkerfabrikken Nykøbing. I 1938/39 solgtes der således ikke mindre end 63 vogne til DSB. Ved banens lukning i 1966 var der kun seks åbne godsvogne tilbage, de fire lukkede I-vogne (I 70–73) og ukrudtsprøjtevognen.

#### Driften

Stubbekøbingbanen var en decideret lokalbane, der gennemløb et relativt tyndt befolket landbrugsområde. Banens persontrafik holdt sig derfor på det jævne. Nogen transittrafik af betydning fik den aldrig – heller ikke fra Bogø-færgen. På godstransportsiden var det først og fremmest roetransporterne om efteråret og vinteren, der var af betydning. Transportkrævende industrier af betydning har der ikke været i banens opland. Men når sukkerroerne skulle til fabrikken i Nykøbing, og når rocaffaldet skulle retur til avlerne – så var der travlt på SNNB. Banen afviklede

helt op til roetransporterens bortfald i 1961 disse transporter ved hjælp af damplokomotiver (de trekoblede Maffei-maskiner) og egne godsvogne. I 1961 ophørte roetransporterne i det store og hele, idet Sukkerfabrikken Nykøbing dette år ophørte med at modtage roer til forarbejdning, der blev leveret med bane. Så man kan med nogen rette sige, at det var Sukkerfabrikken Nykøbing, der slog SNNB ihjel.

Banen havde i mange år suppleret toggangen med rutebiltrafik. Efterhånden blev persontrafikken på Nystedstrækningen ringere og ringere, hvorefter banens bestyrelse besluttede at ophøre med persontrafik på denne strækning. Den 27. maj 1961 kørte så det sidste persontog fra Nykøbing til Nysted. Men indtil hele banens nedlægning bevarede godstrafikken på Nystedstrækningen. Den var ikke større end at den kunne klares af en Triangelmotorvogn med en stykgodsvogn – og en gang imellem en eller flere vognladninger på krogen.

Men det blev stadigt dårligere med persontrafikken. Til trods for en god indsats fra banens personale gik transporterne nedad. Den 31. marts 1966 kørte så det sidste skinnebustog mellem Nykøbing og Stubbekøbing, og herefter trådte Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Banen A/S i likvidation. Banens sidste køreplan indeholdt otte tog i hver retning på Stubbekøbingbanen samt et ikke personførende godstog. På Nystedbanen kørtes der godstog efter behov.

Efter den 2. verdenskrigs store trafikbelastning og efter ophøret af roetransporterne levede SNNB og dens personale stille. Og banen døde stille og roligt natten mellem den 31. marts 1966 og den 1. april 1966 – »de lange knives nat« i den danske jernbanehistorie. Sammen med SNNB døde en lang række fynske og jyske privatbaner.

Til trods for at SNNB var nabo med Lollandsbanen bevarede SNNB i hele sin levetid sin selvstændighed. Banen havde ikke på noget tidspunkt driftsfællesskab med LJ. Efter banens nedlægning gik LJ på et senere tidspunkt ind og overtog en del rutebilkørsel i SNNB's gamle opland.

#### **SNNB i tal:**

Længde: 44, 2 km.

Sporvidde: 1.435 mm.

*Aktiekapital:* 2.735.000 kr. fordelt med 50 % til staten, 39,6 % til kommunerne og 10,4 % til private.

*Overbygning:* 22,45 kg/m (4,4 km fra Nykøbing mod Stubbekøbing blev i begyndelsen af 1950'erne udvekslet med brugte 27,55 kg/m skinner).

*Stationer 1954:* 13 betjente og 8 holdepladser.

*Max. hast.:* 70 km/t (1954).

*Driftsmateriel 1938:* 6 damplokomotiver, 4 benzinmotorvogne, 12 personvogne, 2 post- og rejsegodsvogne, 16 lukkede og 83 åbne godsvogne og 1 rutebil.

*Driftsmateriel 1954:* 3 damplokomotiver, 4 benzinmotorvogne, 3 skinnebusmotorvogne, 3 skinnebusbivogne, 2 skinnebuspakkvogne, 3 personvogne, 3 post- og rejsegodsvogne, 6 lukkede og 17 åbne godsvogne, 4 rutebiler og 1 lastbil.

*Personale 1938:* 45 tjenestemænd og 22 arbejdere.

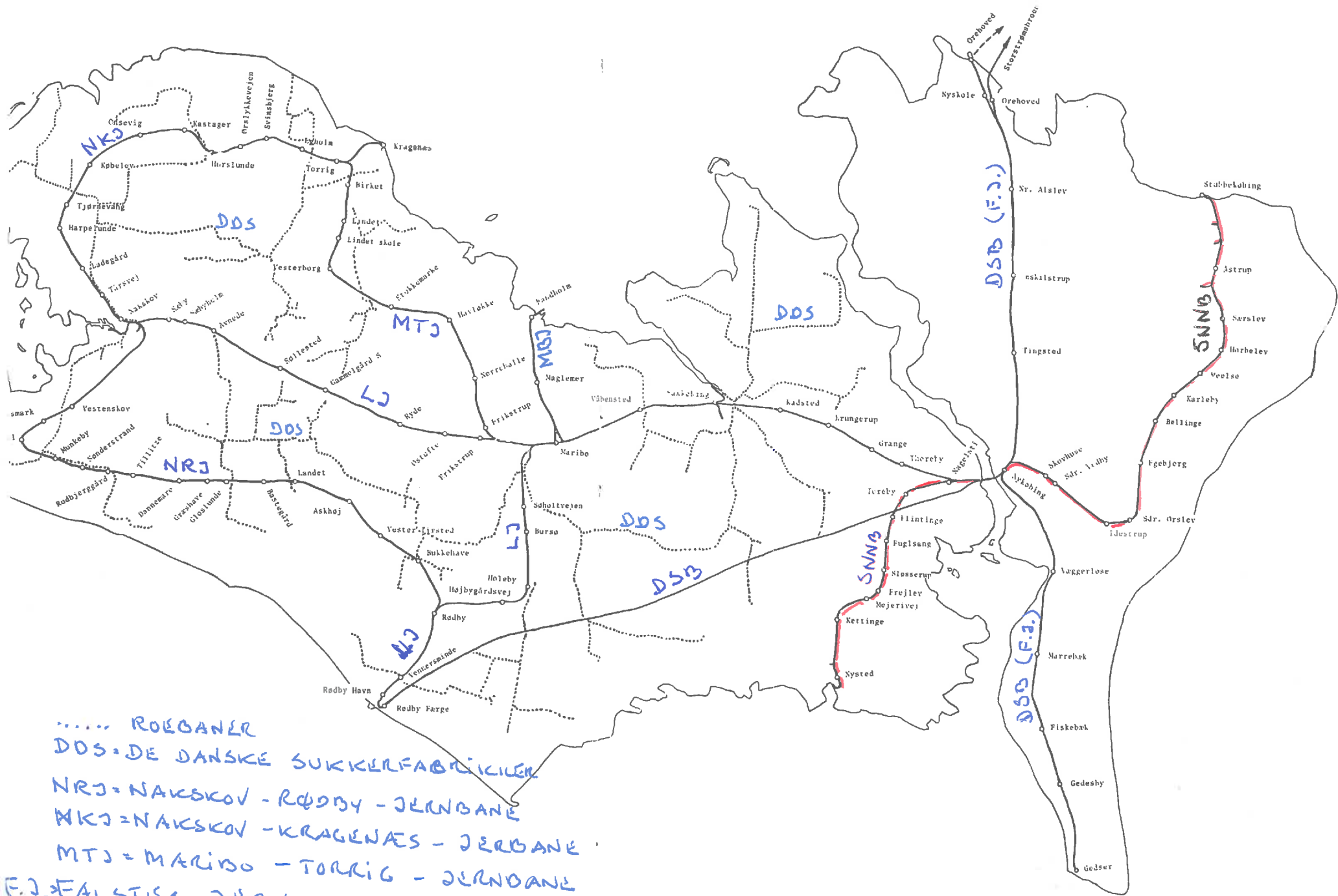
*Personale 1954:* 38 funktionærer, 10½ fastansatte arbejdere og ca. 11 banearbejdere i 3–4 sommermåneder.

#### *Driftsresultater:*

1910/12:	128.000 kr.	1938/39: ÷	41.000 kr.
1919/20:	253.000 kr.	1945/46:	94.000 kr.
1924/25:	69.000 kr.	1949/50: ÷	53.000 kr.
1927/28:	46.000 kr.	1953/54: ÷	242.000 kr.
1964/65:	÷		465.000 kr.

## **Rødby–Rødby Havn**

Forbindelsen til Tyskland har optaget mange sind i mange år. I 1910 nedsattes der i København en komité, der skulle arbejde for virkeliggørelse af de efterhånden gamle planer om en forbindelse med Tyskland via Rødby. Og lokalt i Rødby var der interesse for anlæg af en fiskerihavn. I 1909 påbegyndte Rødby kommune derfor arbejdet på en havn, som der var skabt lov-hjemmel for i 1908. I loven var der en passus om et havnespor til havnen. Det bevirkede, at Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab den 19. juli 1911 fik eneretsbevilling på anlæg og drift af en jernbane fra Rødby til Rødby Havn. Banen skulle anlægges i løbet af ét år og skulle betragtes som en del af LFJ.



..... ROEGANER

DOS = DE DANSKE SUKKERFABRIKKER

NRJ = NAKSKOV - RØDBY - JERNBANE

MKJ = NAKSKOV - KRAGENÆS - JERNBANE

MTJ = MARIBO - TORRIG - JERNBANE

F.J. = FALSTER JERNBANE