

DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

Rutebilstationen Holland og den tidlige trafik i Nykøbing F.

Af Kristian Klitgaard, Jens Birch og Jens S. Nielsen.

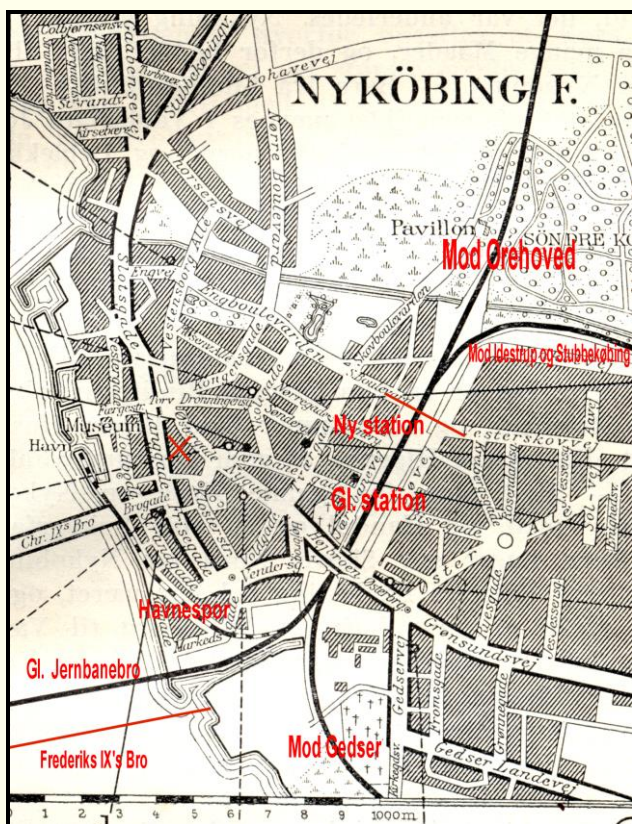
Ruter: Rundt på Falster og Østlolland.

Årstal: ca. 1929 - 1962/63.

Rutebilstationen Holland. Kortfattet historie:

Byens første "rutebilplads" lå på Jernbanevej ved det gl. posthus og Jernbanehotellet lige overfor den oprindelige banegård. Det var fra dette sted Danmarks første automobilrute (15/9 1903) udgik over den gl. Chr. IX's Bro til Nysted på Lolland.

"Holland" var egentlig Hotel Holland, beliggende Langgade 11. Helt tidstypisk holdt flere ruter til i Hotel Hollands gård, og senest i 1929 blev rutebilejerne enig om at etablere en egentlig rutebilstation i Hotel Hollands gård - deraf navnet. Pladsen, hvor stationen lå, eksisterer den dag i dag, om end nu by-saneret til en P-plads nedenfor det store vandtårn. Rutebilstationen flyttede i 1962/63 i forbindelse med ibrugtagningen af den nye jernbanestation ned til denne.



FDM Kort over Nykøbing F. 1932.

Hollands Gård ligger ved det lille røde kryds. Jernbanehotellet er den sorte firkant ved

"Gl. station".

Til venstre Chr. IX's Bro til Lolland fra 4/7 1867. Ligeledes til venstre, ses den gamle jernbanebro over Guldborgsund fra 1/10 1875. Ombygget 1893. Broen begyndte med en dæmning fra Lollandssiden, som eksisterer i dag, og nu er omdannet til lystbådehavn. Frederik IX's Bro, ibrugtaget 14/5 1963, er den nye vej- og jernbaneforbindelse over sundet, som ligger syd for de gamle broer. Den "nye" viadukt under banen krydser oppe ved Vesterskovsvej. Her ligger også på vestsiden af banen den nye banegård, posthus og rutebilplads. "Højbroen" over banen blev indviet i 1928.

Godsmærker:



Type A og nr. 1
RUTEBILSTATIONEN
HOLLAND
NYKØBING F
Tykt papir
Mærke ca. 35 x 25,5 mm.



Nr. 2



Nr. 3

1945 - 194? Tak. 10,75. Sort tryk på farvet papir

1	50 (Øre)	blå papir	A	G	F
2	75 (Øre)	lyserød pap.	A	G	F
3	100 (Øre)	gul papir	A	H	G

DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

Annuleret enten med et rødt noget udflyden-
de et linjes /datostempel eller et rødt blyants-
kryds.

Kendte stempeldatoer:

22 FEB.1945

8 FEB.19?5

17 JULI 1945

14 SEP. 194?

24 AUG.1945

14 SEP. 1945

18 JULI 1946

22 SEP. 1947

C.H. WALBOMS
Radio-Service
Nykøbing F. - Tlf. 87 - 1008

001268

Rør Type	Reprt. Nr.	Leverandør	Dato
277	012144	Tungstram	24/8

Rørprøve Attest:

<input type="checkbox"/> Røret synes at fungere normalt.	<input type="checkbox"/> Røret forårsager Ustabilitet.
<input type="checkbox"/> Konstant Støj/Knæs.	<input checked="" type="checkbox"/> Røret er Mikrofonisk, Højt/meget.
<input checked="" type="checkbox"/> Periodisk Støj/Knæs	<input type="checkbox"/> Luft i Røret.
<input type="checkbox"/> Røret er konstant tavs.	<input type="checkbox"/> Løs i Top/Sokkel/Styretap.
<input type="checkbox"/> Røret hylér i Perioder.	<input type="checkbox"/> Glødetraaden er overbrændt, har sand- synligtvis faaet for høj Spænding.
<input type="checkbox"/> Kortslutning i Røret.	<input type="checkbox"/> Rørets Emission er lidt/meget reduceret.
<input type="checkbox"/> Glødetraaden er afbrudt.	<input type="checkbox"/> Røret gør Indtryk af at have været udsat for mekanisk Overlast.
<input type="checkbox"/> Røret er tavs i Perioder.	<input type="checkbox"/> Røret fungerer ikke godt paa korte Bølger.
<input type="checkbox"/> Rørets Glødetraad afbryder i Perioder.	<input type="checkbox"/> Røret er udenfor Garanti, kan ikke erstattes.
<input type="checkbox"/> Røret forårsager Brum ved Vekselstrøm/Jævnstrøm	<input type="checkbox"/> Garantibevis var ikke medsendt.

Bemærkninger:

C.H. WALBOMS
Radio-Service

SDR. BOULEVARD 3 NYKØBING F. TELEFON: 87 - 1008

Hr. Svend Strange
Pakkeaddresseseddel ovenfor
14 x 10 cm

For sendelse til venstre

Efterkrav Kr. 46,06

Bravour
Capitol
Elementas
Grand
Hellesens
Herofon
Metropolitan
Magnavox
Neutrofon
Phonix
Philco
Philips
Pope
R. T. C.
Telefunken
To-R
Unica

Et klubmedlem har i sin families gemmer fundet nogle papirer til en forsendelse med mærker.

Papirerne består af en Rørprøve Attest og en frankeret pakke-etiket.

Forsendelsen, som er sendt pr efterkrav Kr. 46,06, omfatter et radiatorør (radio?) mrk. Tungstram, som har været til eftersyn hos "C.H. Walboms Radio Service", Sdr. Boulevard 3, Nykøbing F, Tlf. 87 -1008.

Varen blev sendt til "Svend Strange, Lidstrup".

Li(d)strup ligger mellem Nykøbing F og Horbelev nord for Nørre Ørslev / vej 271 mod Stubbekøbing.

Pakken har været befordret med rutebilen: Nykøbing F - Falkerslev - Stubbekøbing.

Både rørprøveattesten og pakke-etiketten er dateret 24-8 (AUG) 1945.

Der er ingen vægtangivelse.

Frankeret med 50+100 (øre).

Der kendes andre ruter fra Hollands Gård:

Marielyst-ruten er der "forsket" lidt mere i, og det viser sig at ruten formentlig blev påbegyndt i sommeren 1924 af Chr. Jørgensen. Chr. J. opgav tilsyneladende ruten i 1929, hvorefter tilladelsen blev opslået ledig. Adskillige viser interesse, men det blev Ivan Madsen, der trak det længste strå og overtog ruten i 1930. Bent Larsen overtog i 1964, og 1. april 1969 overtog Lolland-Falster Ruterne. Senere igen LF-bus og nu Veolia. Oprindeligt var der tale om en rute, der kun trafikeredes i sommermånederne, men senere i 1930'erne udvidet til daglig kørsel. Før STS-tiden havde ruten et utal af rutevarianter for at betjene så mange strande og sommerhusbyggesler som muligt.

DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

Fotos og postkort af de omtalte emner:



Hollands Gård med rutebiler.
25/10 1962.

Kort tid før nedlæggelsen af
rutebilstationen.

Copyright Holger B D Sørensen

Hollands Gård med rutebiler.
25/10 1962.

Kort tid før nedlæggelsen af
rutebilstationen.

Copyright Holger B D Sørensen



Den nye banegård og posthus.
Posthuset er senere flyttet.
Fra 25/10 1962.
På indvielsesdagen af stationen.

Frederik IX's Bro og forbin-
delsen til Lolland blev først
officielt indviet i 15. december
1962 og endeligt ibrugtaget 14/5
1963.

Copyright Holger B D Sørensen



DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

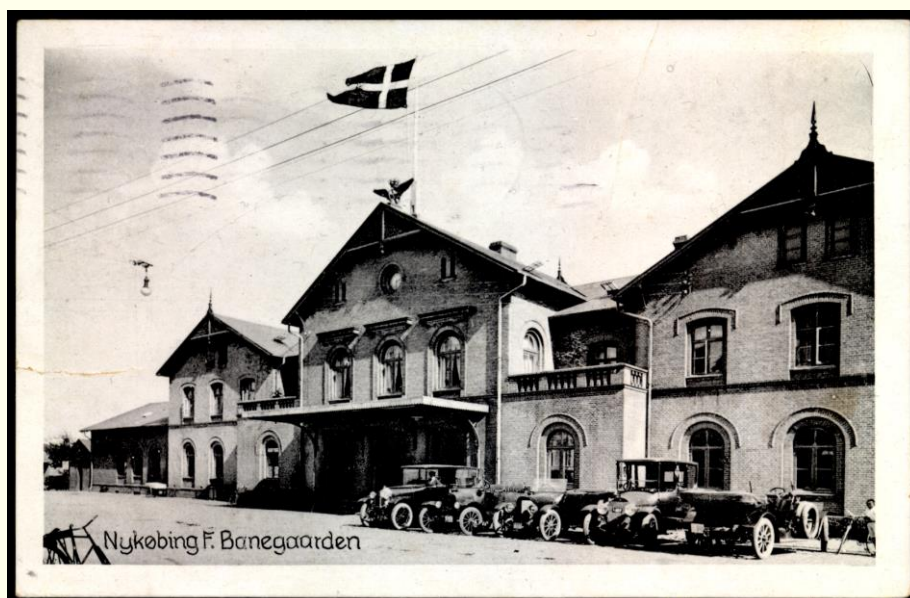


Postkort fra 1924

Omnibus foran det gamle posthus.
Se det fine gl. posthorn over døren.
Den hvide bygning er Jernbanehotellet.
Begge bygninger lå på Jernbanegade.
På denne side af gaden ses bagenden af en bil foran den gamle banegård.

Postkort fra 1930

Biler foran den gamle banegård vis a vis det gamle posthus og Jernbanehotel.
Det er herfra rutebilerne startede før Hollands Gård blev ibrugtaget som rutebilstation.



Gl. foto fra "Nykøbing F gennem tiderne" bind 2 af George Nørregård. Demokratiets Vækst fra 1982.

Jernbanegade set ned mod den gamle banegård.

Den gamle godsbanegård lå her endnu i 1950'erne.

På dette sted opførtes senere den nye banegård i 1962. Se side 3.



DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

Den gamle by set fra sukkerfabrikens skorsten.
Illustration efter Tidende 17/3 1886.

Jernbanebroen til venstre.
Til venstre for jernbanen og broen ses pramkanalen ved Prinsholm ind til sukkerfabrikken



Postkort fra 1928

Indvielse af den nye "Højbro" over banen vest for den gamle station.

Læg mærke til den gamle niveauoverskæring med bomme stadig er i brug. Broen blev en stor turistattraktion og lettelse for trafikken i byen.

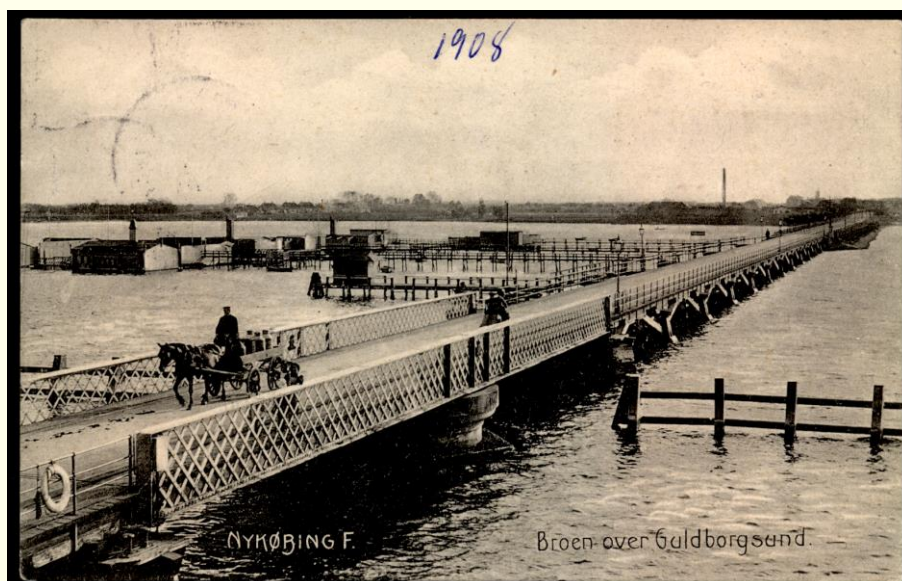
Postkort fra 1908

Chr. IX's Bro fra 1867 over Guldborgsund set fra Nykøbing F mod Sundby på Lolland.
Hestevognen kører på svingbroen.

Se mere under på DFBK.DK -> Pontonbroer -> Andre broer.

[Klik her.](#)

Og [klik](#) derefter på [Nykøbing F.](#)



DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB



Postkort fra ca.1929.

Toget er fra SNNB.
Selve gitterbroen er af jern og stammer fra sidst på året 1893.

Set fra Falster mod Lolland.

Broen var oprindeligt en træbro fra 1875.

Begge broer havde en lang dæmning ud fra Lolland kyst og en kort dæmning ud fra Falster siden.

Lidt om jernbanebroens første tid.

I starten af 1870 tallet var der ingen fast forbindelse mellem Lolland / Sundby og Falster / Nykøbing F.

Fra færggården i Sundby til havnen i Nykøbing var der fast færgefart med både og ro-pramme, der også var postbefordrende. Postvæsnet krævede at en hesteforspændt diligence skulle kunne køre ombord på prammen.

D. 1/7 1874 kom "De Lollandske Jernbaner" til Sundby. Nykøbing F. havde allerede 22/8 1872 fået jernbane fra Orehoved og d. 1/7 1886 blev banen ført videre til Gedser.

Stationen i Sundby / Guldborg St. lå lidt syd for brofæstet på Lollandssiden af Chr. IX's Bro. Rejsende begge veje, der skulle videre med toget, måtte gå, tage hest og/eller vogn for at komme over broen til banen på den anden side. Det voldte stort postyr under indvielsen af Lollandsbanen. Det øsregnede nemlig, så i stedet for at gå over måtte de fine herre og damer fra København efter midt dagen på Nykøbing F Station alle køres over i lukket vogn.

Det gik jo ikke. Nogle foreslog at udvide Chr. IX's Bro med et jernbanespor. Også finansieringen var man uenige om. Men statens betingelser var for skrappe. I stedet besluttede man til sidst at bygge en ny jernbanebro. Privatbanken besluttede at tilvejebringe midlerne. Broen skulle bygges syd for Chr. IX's Bro og i forlængelse af jernbane fra Nykøbing St. / Orehoved, samt en mindre omlægning af banen på Lolland. Der blev lagt en lang dæmning ud fra Lolland og en kort fra Falster, og indimellem en træbro med en svingbro af jern.

Arbejdet skulle koste 200.000 Rdl. Arbejdet gik hurtigt fra hånden og broen kunne allerede tages i brug 1/10 1875 og Sundby / Guldborg St. kunne nedlægges.

Da DSB d. 1/1 1893 forpagtede banerne på Falster, kunne man forvente en tungere trafik på jernbanebroen. Træbroen oven vande havde taget betydelig skade og var kun nødtørftigt udbedret.

Træbroen blev erstattet af en jerngitterbro og arbejdet begyndte april 1893. Man beholdte den gamle svingbro af jern. Udskiftningen blev foretaget uden den daglige trafik på broen blev forstyrret og blev færdigt i slutningen af 1893. Broen havde 9 par piller øst for svingbroen og 6 par vest for.

Vanddybden op til 15 fod og en pille-længde op til 47 fod. Pillerne var af store jernrør, der blev sænket ned og fyldt med beton. Prisen blev 440.000 kr., lidt mindre end beregnet.

SNNB åbnede banen fra Nysted over broen til Nykøbing F 15/10 1910, der blev forlænget til Stubbekøbing 26/5 1911. Alt sammen øgede belastningen.

Jernbroen blev senere forstærket og ombygget flere gange i takt med en øget trafikmængde til bl.a. Rødby Havn, lokomotivers vægt og krav til højere hastighed. Max. 30 km/timen i mange år.

Jernbroen, men ikke dæmningen fra Lolland blev fjernet kort efter 1963.