

DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

Rutebilen Nykøbing F - Nysted. 17-9-1903 – efteråret 1906.

Danmarks første rutebilsrute.

Af Kristian Klitgaard.

Forhistorien mv:

Mellem Nykøbing Falster og Nysted var post/dagvognen fra omkring 1880 til 1910 den eneste offentlige trafikforbindelse, Vognen medtog også passagerer.

Når postillonen blæste i sit messinghorn, skulle alle køretøjer og fodgængere vige. Når vognen skulle fra Falster til Lolland over Guldborgsund måtte den passere [Christian den 9.'s bro](#) fra 1867. Her ses postvognen holde ved brofæstet i Nykøbing F; for selv den måtte vente på gennemsejlende skibe.

Hvis et sejlskib skulle passere svingbroen, kunne ventetiden nemt blive op til en halv time.



Jernbanen mellem Nykøbing F og Nysted blev åbnet d.15/12 1910. Jernbanen overtog postbefordringen. Postbureauet på ruten (et rullende postkontor) startede 1/11 1911.

Historien:

Men nye tider var på vej. En ny lov om kørsel med automobiler var vedtaget den 15. maj 1903, herunder indførelse af nummerplader; den trådte i kraft 8. august samme år.

Samme dag den 15. maj 1903 indeholdt Folketidende en meddelelse om den første regelmæssige automobilfart i Danmark. Se opslag højre spalte. Løjtnant C.H. Fuglsang sendte sin åbne Mauer-Union vogn med sejldugstag og faste ringe (pris 4.500 kr.) af sted fra Nykøbing F til Nysted. Dermed var Danmarks første rutebil i drift.



Foto "Verdens Spejl" nr. 24, 13.marts 1904.
(Enigma's arkiv).

Rutebilen skulle i følge postvæsnets arkiver have være post postbefordrende.

**Nykøbing—Nyløbing
Automobilfart.**

Lørdag den 23. ds. aabnes Nykøbing-
mobilfarten mellem Nykøbing og Nylø-
bing med første Vogn fra Nykøbing Gæst-
givergaard Kl. 8,45 Formd. 2de-
rigt bliver Fartplanen saaledes: Fra
Nykøbing Gæstgivergaard Kl. 8,45
Formd. og Kl. 2 Eftermd.; sidste
Vogn faar Forbindelse med Toget
Nord paa Kl. 3,35 Eftermd. Fra
Nyløbing Jernbanestation Kl. 11,30
Formd. og Kl. 3,20 Eftermd.

For at sikre sig Plads i Tide kan
Passagererne forudbestille Billetterne
paa Gæstgivergaard i Nykøbing.

Fuglsang.

Vognen havde nummer L 400 og havde plads til 7 personer foruden vognstyreren. Der var som nævnt sejldugstag og gardiner ved siderne, så at man kunne sidde ret hyggeligt i den.

Foreløbig kørte den kun "prøvekørsel" for at vognstyreren kunne gøre sig fortrolig med vejen, navnlig bakkerne og tillige med maskineriet. Den første tur med automobilet blev dog først lørdag den 23. maj 1903.

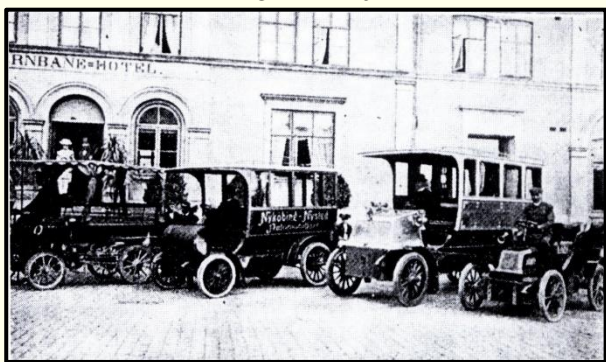
Fartplanen fremgik af annonce, som ejeren, løjtnant Fuglsang, indrykkede i bladet, hvoraf det fremgik, at der var afgang fra Nysted Gæstgivergaard kl. 8,45 formiddag og kl. 2 eftermiddag med forbindelse til toget nordpå (Nykøbing F) kl. 3,35. Fra Nykøbing Jernbanestation var der afgang kl. 11,30 formiddag. og kl. 3,20 eftermiddag.

For at sikre sig plads i tide kunne passagererne forudbestille billetterne på gæstgivergården i Nysted.

Der herskede i befolkningen ikke så lidt uvilje mod dette moderne befordringsmiddel, og til beroligelse for de vejfarende med almindelige køretøjer anførte avisen, at løjtnant Fuglsang har udtalt, at der ville blive udvist den største forsigtighed og hensynsfuldhed overfor de kørende og vejfarende i det hele, og det bemærkes, at automobiler var pligtige til at holde stille, når kusken i tide giver tegn dertil ved at hæve pisker, og hvis automobilen kom bagfra, skulle den give signal, for at

DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

de kørende kunne få lejlighed til at stå af og holde ved hestene eller bringe køretøjet til side.



Fuglsangs automobiler 1904 foran Jernbanehotellet i Nykøbing F vis a vis Jernbanestationen. Bilen yderst til venstre er rutens første vogn. Nr 2 fra venstre en rutens danskbyggede vogn fra Dansk Automobilfabrik, som genåbnede ruten i 1904.

Prisen på returbilletter kostede 1,50 kr og var noget over hvad en alm. borger kunne betale. Rutebilens chauffør den 18-årige Martin Fischer havde sit hyr med at holde bilen i drift på Lolland. C.H. Fuglsang sad hjemme i København og udtænkte fremtidsplaner.

Ideen var at overtale postvæsnet til at samarbejde om postvæsnet brev- og pakke-transport på 40 ruter landet over.



Løjtnant C.H. Fuglsang
(Foto: Hurup)

Han dannede til det formål sammen med en kreds af investorer selskabet A/S Dansk Automobilselskab den 30. april 1904, som han blev driftsdirek-

tør for.

Udover Nystedrutten, startede Fuglsang ruten op mellem Nørrebro Postkontor, Kbh. N og Slangerup. Mange forsøg, bl.a. på et samarbejde med det nye selskab [Nyborg Kerteminde Automobil-fart](#) blev ikke til noget.

Med Dansk Automobilselskab nystartedes en rute København-Drøgør, som var i direkte konkurrence med [Nielsens og Jansens rutebilrute Sundby-Drøgør](#). Men investorerne var uvillige til at investere yderligere og gik selskabet fallit i efteråret 1906 med fire rutebiler.

En kort periode omkring 1905-1906 kørte løjtnant Fuglsang / Dansk Automobilselskab i samarbejde med postvæsnet med en postautomobil-bus på ruten [Nr. Alslev – Guldborg](#).

Postvæsnet forlangte både driftsstabilitet og datidens vogne, hvilket var svært at efterleve, så samarbejdet stoppede.

C.H. Fuglsang blev herefter ansat hos Københavns Sporveje i 1910.

Kilder: *Flere med copyright.*

[Nysted og Omegns hjemmeside](#)

[Enigmas Hjemme om Nystedrutten](#)

Facebook side: [Gamle billeder fra Nykøbing F /](#)

Anders Godtfred Andersens notat om ruten.

Rutebiltrafik i 75 år. Landsforeningen Danmarks Rutebiler, april 1998.

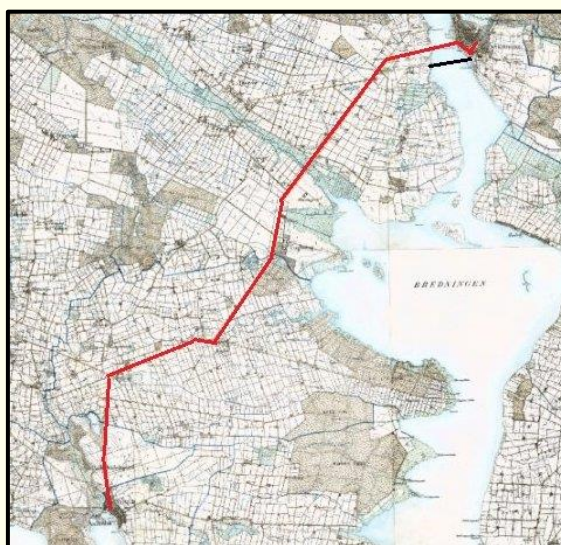
Dansk rutebil historie, Anders Vendeldorf, Billesø & Baltzer, 2003.

Reiseliste for Kongeriget Danmark (Faber) 1880 – 1915.

Danske Jernbanebureauer og deres stempler Del 1, Svend Hovard, FG Nordische Staaten EV 1994.

[Busbladet 023 /2003](#). Nykøbing F -Nysted. Jens Birch i anledning af 100-års jubilæet.

Kristian Klitgaards samling.



GI efter 1882

Kort over sydlige del af Guldborgsund.

Rute med rødt

Den sorte streg er jernbanebroen fra 1875/96.