

# Jernbanenyheder

Redigeret af John Nissen

13.03.2012

## Den daglige drift (Vest)

Ma 04.07.2011

Skagensbanen:

DSB MY 1159 + Strix + DSB MX 1001 set ved Rimmen st. kl. 9.06 (-5), med PM 144606 (Fh-Skg).

DSB MX 1001 + Strix + DSB MY 1159 set syd for Aalbæk kl. 9.55 (-13), med PM 144607 (Skg-Fh).

Hirtshalsbanen:

DSB MY 1159 + Strix + DSB MX 1001 set ved Vidstrup st. kl. 11.06, med PM 144609 (Hj-Hhs).

DSB MX 1001 + Strix + DSB MY 1159 ankom til Tornby kl. 11.29 (+10) med PM144610 (Hhs-Hj), og afgik igen kl. 11.40 efter krydsning med NJ Dm 578/548 (PP 142019 Hj-Hhs).

TIB24:

DSB MY 1159 + Strix + DSB MX 1001 set nord for Sn kl. 13.40, med BM 6428 (Hj-Ar).

(EKJ ML)

On 29.06.2011

DB MZ 1452 + 20 vg. pass. Hj kl. 13.27 (-3) med G 7550 (Fh-Ar).

(ML)

Lø 25.06.2011

DSB MZ 1401 + 7 vg./26 ax. læssede med nye skinner til den skarpe kurve ved Lih, havde ophold i Sø kl. 0.00-0.03, med BM 6149 (Ar-Ab).

DSB MZ 1401 + 7 vg./26 ax. pass. Sø kl. 4.33 (+87), med BG 6270 (Ab-Lg).

(ML)

Fr 17.06.2011

MG 36 + MG 35 ankom til Ab kl. 6.43 (+3), med L 7 (Ar-Ab).

MG 35 + MG 36 afgik fra Ab kl. 7.03 (-2), med L 18 (Ab-Cph).

(ML)

Fr 27.05.2011

MG 24 + MG 27 ankom til **Ab** kl. 6.46, med L 7 (Ar-Ab).

MG 27 + MG 24 afgik fra **Ab** kl. 8.01, med L 18 (Ab-Cph).

(ML)

## To 05.05.2011

DSB MG 36 + MG 32 ankom til **Ab** kl. 5.15, med M 8229 (Ar-Ab).

DSB MG 32 + MG 36 afgik fra **Ab** kl. 5.32 (-2), med IL 16 (Ab-Cph).

(ML)

## On 04.05.2011

DB MZ 1459 + 20 vg. set nord for **Eh** kl. 14.45 med G 8750 (Fh-Ar).

(ML)

## To 28.04.2011

Ved  **Tp** sås i dag godstoget fra **Ng** (CG 6643) med MY 1158, og kort tid efter passerede MZ 1425 + 3 MG i modsat retning.

(HT)

## On 20.04.2011

På en tur på banen ved og omkring **Oj** i dag så vi følgende:

### Syd for **Oj**, Km. 62,6

MY 1158 + 266 453-0 med 11 vg. Kl. 8.20 mod nord

Hector 241.003 med 19 vg. kl. 8.32 mod nord, HG 42702 (Wanne-Malmø Gbg).

Hector 241.008 med 19 vg. kl. 8.38 mod syd, HG 42703 (Katrineholm-Wanne).

Hector 241.009 med 19 vg. kl. 8.40 mod nord, HG 45696 (Duisburg-Malmø Gbg).

EG 3107 med 18 vg. kl. 8.58 mod nord.

### Kestrup, km. 54,4

Ukendt Hector passerede med godstog mod nord netop som vi ankom kl. 9.51.

EG 3101 med 40 vg. kl. 11.26 mod nord.

185 330-5 med 29 vg. kl. 11.33 mod nord.

EG 3112 med 31 vg. kl. 11.55 mod syd.

Hector 241.006 med 18 vg. kl. 12.04 mod syd, HG 45691 (Malmø Gbg-Duisburg).

185 333-9 med 18 vg. kl. 12.36 mod syd.

MY 1158 + 266 453-0 med 8 vg. kl. 12.52 mod syd.

Hector 241.004 med 8 vg. kl. 12.52 mod syd, HG 45685 (Gävle-Dortmund).

185 334-7 med 25 vg. (Norfolk) Kl. 13.39 mod syd.

185 324-8 med 35 vg. kl. 14.19 mod syd.

### Syd for **Oj**, km. 61,3

185 328-9 + 24 vg. (Volvo) kl. 16.29 mod syd.

Her måtte vi i øvrigt også vente meget længe før der overhovedet kom noget som helst. Det forlød, at der var problemer med et ICE-TD sæt, og dette kom da også voldsomt forsinket med en stribe af ordinære tog inklusive ovenstående volvogt lige efter hinanden.

Herudover så vi i løbet af dagen naturligvis også talrige af de "sædvanlige" MF og ER samt en enkelt MR, nr. 57.

En fin dag på banen i godt solskin og meget domineret af Hectortog – hele 6 stk!  
(OF MA)

## On 09.03.2011

DB MZ 1456 med fiskemelstoget G 8750 (Fh-Ar) pass. Hj kl. 13.26 (-2).  
(ML)

## Den daglige drift (Øst)

## Lø 28.05.2011

Det var en hektisk dag på Fugleflugtslinien. Modsætninger som topmoderne ICE og nostalgisk museumstog gjorde det til en herlig dag omkring roebanebroen ved Torslunde og på LIs.

DSB Museumstog havde omløb med MY 1101 på LIm, så toget bakkede som arbejdstog mellem Rf og LIm med 40 km/t. I øvrigt som Veterantog Vest måtte gøre under deres udflugt i september 2010. Ufatteligt at forholdene på stationen i Rf er så ringe, at rangerbevægelser er umulige!

(AM)

## Fr 27.05.2011

DSB MR 4054 / MRD 4254 pass. stationen i Nv som materieltog kl. 13.21 på vej mod Nf for at køre et togpar som lokaltog på Fugleflugtslinien. DSB MR 4054 / MRD 4254 er igen set køre igennem i spor 1 på Vo st. i returløbet mod Næ kl. 15.37.

(AM)

## On 25.05.2011

Fra i dag kører der igen MR-tog som lokaltog på Fugleflugtslinien for et par enkelte dage. Denne gang bliver de ikke stationeret i Nf, men kører fra Næ som materieltog.

DSB MR 4034 / MRD 4234 ankom rettidig kl. 14.34 til et grønt Rf, hvor harerne i den grad har indtaget rangerterrænet.

Vejdirektoratet og Banedanmark samarbejder for tiden om at renovere kørebaner og gelænder på den del af Færgevej, der løber på en bro fra 1961 over rangerterrænet.

(AM)

## To 28.04.2011

For en sjælden gang ankom et MZ-lokomotiv til Nf i dag. MZ 1425 + 3 IC4-togsæt ankom kl. 15.37 (-5). Materieltoget løb op ad spor 1, hvor toget optog hele sporpladsen. Toget rangerede tilbage til opstillingssporene kl. 15.58, hvor toget forbliver sammenkoblet indtil i aften, hvor lokomotivet bliver

koblet fra for at tanke brændstof. De skandalebelastede IC4-tog skal testes på Gedserbanen i næste uge, mens MZ 1425 bliver i Nf.

(AM)

## Ma 04.04.2011

I dag blev lokaltoget på Fugleflugtslinien med afgang kl. 14.12 fra Nf kørt med ICE-tog. De sidste måneder er dette togpar kørt med MR-tog, men nu er man begyndt at veksle mellem forskellige togtyper på afgang.

Lokaltoget i form af tysk ICE er set pass. krydsningsstationen Lis kl. 14.31 i dejlig solskin. Returløbet er igen taget i øjesyn planmæssigt mellem roebanebroen og Lis kl. 14.56.

(AM)

## Sø 03.04.2011

I går blev MR-toget erstattet med ICE ved den daglige afgang kl. 14.12 fra Nf mod Rf. I dag var det igen MR-toget, der varetog opgaven.

DSB MR 4014 + MRD 4214 pass. planmæssigt kl. 14.21 under Karlsundevej ved Døllefjelde, hvor broen er fra 1944 på den strækning, der blev anlagt under besættelsen. I returløbet kørte toget kl. 15.06 (-3) under Bregningevej nær LIn, hvor broen er fra 1943 på den sidste strækning, der blev anlagt inden befrielsen og anlægstoppet blev en realitet, eftersom tyskerne ikke var interessante at samarbejde med mere.

(AM)

## On 16.03.2011

Det var i dag, at måletoget gæstede Lolland. MX 1001 + Strix + MY 1159 ankom til spor 18 i Rf kl. 13.16. Efter at et internationalt ICE-togsæt var ankommet fra Kh og kørt om bord på færgen rangerede måletoget til spor 19 og kørte helt op til stopbommen ved stationsbygningen.

Imens begyndte en mand fra togets besætning at inspicere hovedsporet og blev først samlet op ved RfØ, da måletoget forlod Rf omkring kl. 13.45. Strækningen fra Ladhavevej til stationen i Rf skal nedlægges, når den faste forbindelse efter den foreløbige plan står færdig i 2020, det fremgår af Banedanmarks udspil til udbygningen af landanlæg vedr. den faste forbindelse.

(AM)

## Fr 11.03.2011

MR-toget med afgang kl. 14.12 fra Nf mod Rf var hele 13 min. forsinket ved Ø. Toreby.

(AM)

## Ma 28.02.2011

I Nf skulle de tre IC4-sæt, der i en periode havde hjemsted på Falster, forlade byen trukket af en MZ-maskine kl. 11.08. Det er ikke hver dag et MZ-lokomotiv kommer på disse kanter, så forventningerne var store, men toget var allerede kørt fra spor 1 inden kl. 10.33. Med nye kræfter observeres sydgående ME 1527 med DD-vogne på stationen i Nv kl. 11.42.

Efterfølgende er MR 4014/MRD 4214 set ankomme planmæssig i spor 18 i Rf kl. 14.33, mens den tyske

motorfærge "Schleswig-Holstein" var under indsejling til **Rødbyhavn**. MR-togets returløb mod **Nf** begyndte fra spor 18 kl. 14.46.

(AM)

## To 17.02.2011

MR-tog pass. kl. 14.50 området ved **Ladhavevej** mellem **LIs** og **Rfø**, hvor Banedanmark ønsker at opføre en 400 meter lang station på Lolland i forbindelse med byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen. For at det skal være en samfundsmæssig bæredygtig forretning, kræver Banedanmark 800 daglige passagerer – i dag anvendes **Rf** dagligt af omkring 300 passagerer. Lolland Kommune er begejstret, selvom det er svært at se, hvordan en station 3 km fra **Holeby**, 2 km fra **Rødby** og 3 km fra **Rødbyhavn** skal blive en samfundsmæssig bæredygtig gevinst. Guldborgsund Kommune er således ked af, at en højhastighedsbane – med stop i **Nf** – skal have et ekstra stop på en landstation på Lolland.

(AM)

## To 10.02.2011

MR-tog pass. strækningen mellem **LIs** og **Rfø** kl. 14.32 (-5) i retning mod **Rf**. Returløbet mod **Nf** kørte under **Højbygaardvej** kl. 14.50 (-3) på en vejrmæssig kedelig dag.

(AM)

## On 09.02.2011

MR-tog pass. syd for **LIs** på Fugleflugtslinien kl. 14.28 i retning mod **Rf**, mens et fly kredsede om Lolland-Falster Airport.

(AM)

## Privatbaner og andre operatører



## Lø 18.06.2011

ARRIVA Lint 26 ankom til **Abv** kl. 18.30 (-2) med "fodboldtog" RA 8459 (**Ar-Lih**), og kørte igen 18.33 (-2). Togsættet set ankomme i spor 2 i **Ab** kl. 18.54, med AM 8260 (**Lih-Ab**).

(ML)



### On 21.09.2011

En ung mand havde ikke tålmodighed med de sænkede bomme og løb ud foran toget på Svingelsvej ved ankomsten til Nakskov kl. 12.03.

Lokomotivføreren trykkede hornet i bund, mens toget var under bremsning. Personen nåede over og løb væk mod byen. Lokomotivføreren skyndte sig ud af toget ved ankomsten til stationen og ville prøve at finde personen i byen.

(AM)

### To 07.07.2011

På linje med Maribo st. har stationskontoret på Nakskov st. nu også fået nye åbningstider, der giver en forsmag på den manglende personlige betjening der kommer i fremtiden. Billetkontoret har ikke haft så elendige åbningstider i mange, mange år, som tilfældet er nu.

Regionstog, som Lollandsbanen er indlemmet i, har skåret kraftigt i billetsalgenes åbningstider og vil nedlægge den personlige betjening i Maribo og Nakskov fra den 1. november. Lollandsbanens rejsebureau, der i flere år har været en integreret del af billetsalget på Nakskov station, vil også blive lukket.

Der er dog noget i gære. Det har længe været kendt, at Ældre Sagen vil i dialog med banens direktør, der befinder sig i Holbæk! og det lokale socialdemokratiske folketingsmedlem har stillet kritiske spørgsmål til Transportministeren. Nu er det kommet frem at også Dansk Blindesamfund og Enhedslistens lokale folketingskandidat beklager sig over de kommende serviceforringelser, der utvivlsomt vil ramme turismen, de ældre og visse handicapgrupper på Lolland.

Det, der var vores lokale bane, er blevet et jernbanefjendsk sjællandsk foretagende uden lokal forståelse og engagement. På Nakskov st. har man et velfungerende billetkontor og et velfungerende produkt, man ikke vil benytte – det er uhørt og uacceptabelt!

(AM)

### Ma 04.07.2011

Jeg talte med banearbejder på Nakskov st. i dag. Han fortalte, at de bruger meget tid på Østbanen, da denne bane var i dårlig stand, da den blev indlemmet i Regionstog. Det betyder, at baneafdelingen ikke har tid til at sprøjte for ukrudt og kontrollere overkørslerne på LJ. Der står da også temmelig meget ukrudt på stationen.

Så det er ikke kun den personlige betjening, der bliver nedprioriteret. Der bliver også skåret ned på vedligeholdelsen af strækningen på LJ.

(AM)

Der er kommet nye serviceforringelser på Lollandsbanen. Billetkontoret på Maribo st. har fået nye åbningstider, der ikke just er en forbedring for de rejsende, der ønsker personlig betjening. Billetsalget lukker nu allerede kl. 13.15 på hverdage.

Efter 137 år med personalebetjente billetsalg bliver disse lukket i Maribo og Nakskov fra 1. november 2011, da Regionstog mener der ikke er noget incitament for en fortsat åbning!!!

Vores lokale jernbane har fusioneret sig til noget større, hvor banens ledelse tilsyneladende har mistet den lokale situationsfornemmelse. I en by med **Nakskov's** størrelse har turismen og uddannelsessøgende lige så meget behov for et stationskontor som byens ældre og handicappede.

Hvor er banens lokale forankring? Hvor er den lokale relation? Med et minimum af betjening i togene og uden personlig betjening på stationerne vil der være længere afstand til de rejsende. Den personlige betjening med lokalt personale på stationerne er bindeleddet, der er i øjenhøjde med brugerne af den kollektive trafik og lokalkontakten til selskabet, der ellers forsvinder længere og længere væk med serviceforringelser til følge. Man opfordrer til at tage toget, men i den forbindelse er tilgængelighed og kundeservice vigtige elementer. Derfor er det vigtigt, at de velfungerende billetsalg fortsat kan yde høj service over for de mange kunder, der benytter sig af personlig betjening.

(AM)

Ti 14.06.2011

Der kører en debat om Regionstogs beslutning om at nedlægge billetsalget på stationerne i **Maribo** og **Nakskov**. Vores lokale Folketingsmedlem for Socialdemokraterne vil stille spørgsmål til transportministeren og Ældre Sagen vil i dialog med banens direktør. I forbindelse med debatten er følgende læserbrev er sendt til Nordvestnyt, tidligere Holbæk Amts Venstreblad:

### Regionstog kontra kundeservice

Når Movia, der efterhånden må betragtes som et københavnsk trafikelskab, foretager besynderlige og destruktive beslutninger vedr. forhold på Lolland som at nedlægge den personlige betjening i billetkontorerne på stationerne i **Maribo** og **Nakskov**, burde Regionstog modsige og protestere højlydt over disse tiltag, der vil skade mere end det vil gavne.

Vores lokale jernbane på Lolland har fusioneret sig ind i Regionstog med hovedsæde i **Holbæk**, hvor banens ledelse tilsyneladende har mistet den lokale situationsfornemmelse. Det, der var vores lokale bane, er blevet et jernbanefjendsk sjællandsk foretagende uden lokal forståelse og engagement. I en by med Nakskovs størrelse har turismen og uddannelsessøgende lige så meget behov for et åbent stationskontor som byens ældre og handicappede, der kun har den offentlige transport som rejsemulighed. Hvor er banens lokale forankring? Hvor er den lokale relation? Med et minimum af betjening i togene og uden personlig betjening på stationerne vil der være længere afstand til de rejsende. Den personlige betjening med lokalt personale på stationerne er bindeleddet, der er i øjenhøjde med brugerne af den kollektive trafik og lokalkontakten til selskabet, der ellers forsvinder længere og længere væk med en dårlig service til følge. Man opfordrer til at tage toget, men i den forbindelse er tilgængelighed og kundeservice vigtige elementer. På **Nakskov** st. har man et velfungerende billetkontor og et velfungerende produkt, man ikke vil benytte – det er uhørt og uacceptabelt.

De foreløbige problemer med rejsekort som nyt billetsystem og den kendsgerning, at nye billetsystemer har lange indkørselsperioder er foruroligende og vil skabe yderligere problemer for de rejsende, hvis man samtidig lukker billetkontorerne.

Derfor er det vigtigt med et billetsalg der yder høj service over for de mange kunder, der benytter sig af personlig betjening.

Efterfulgt med navn og adresse.

(AM)

Fr 10.06.2011

Følgende læserbrev er sendt til Lolland-Falsters Folketidende:

## Billetkontoret

Nu må vanviddet stoppe! Alle de funktioner, der kendetegner en by forsvinder i disse år fra Nakskov. Seneste skud på stammen er stationskontoret – byens ansigt og vigtige serviceorgan for brugerne af den kollektive trafik.

Billetkontoret leverer en vigtig rejse- og kundeservice blandt andet for byens turister og for ældre og handikappede. En service man ikke får fra Kort & Godt-kiosken i Nf, da man hellere vil sælge pølser og slik end at sælge billetter og yde en respektabel trafikservice.

For visse grupper af handicappede som for eksempel svagtseende og spastikere er tilgængelighed og personlig betjening nødvendig i en rejsesituation. Lukningen af billetkontoret må betragtes som en væsentlig serviceforringelse for handicappede, der kun har den offentlige transport som rejsemulighed. Ligesom byens ældre igen bliver ladt i stikken. Man kan ikke forlange, at alle magter eller har mulighed for at købe billet via Internet og mobiltelefon.

Det, der var vort lokale trafikselskab, er blevet et jernbanefjendsk sjællandsk foretagende uden lokal forståelse og engagement. På Nakskov station har man et velfungerende billetkontor og et velfungerende produkt, man ikke vil benytte – det er uhørt og uacceptabelt.

De foreløbige problemer med Rejsekort som nyt billetsystem og den kendsgerning, at nye billetsystemer har lange indkørselsperioder er foruroligende og vil skabe yderligere problemer for de rejsende, hvis man samtidig lukker billetkontoret.

Det er med andre ord en dårlig beslutning at nedlægge billetsalget på stationerne i Maribo og Nakskov. Efterfulgt med navn og adresse.

(AM)

Lø 04.06.2011

## Nu lukker billetsalget i Nakskov og Maribo

Sidst på året er det slut med den personlige betjening, hvis man vil købe en togbillet på Lollandsbanens stationer i Nakskov og Maribo. Syv medarbejdere mister jobbet.

Bestyrelsen for Regionstog, der som bekendt står for togdriften på blandt andet Lollandsbanen, har besluttet at nedlægge billetsalget på stationerne i Nakskov og Maribo. Syv medarbejdere mister jobbet.

Det bekræfter administrerende direktør i Regionstog, Jens Arne Jensen, her til formiddag over for folketidende.dk og Radio Sydhavsøerne.

Baggrunden for beslutningen er, at Rejsekort, der er et elektronisk billetsystem, er indført på Lollandsbanen. Senere vil rejsekortet blive hele landets billetsystem.

– Vi er så heldige, at vi får mulighed for at give vores kunder Rejsekortet nu, og det gør vi sammen med de andre muligheder, vi har i dag, i form af internetbillet og sms-billet. Det betyder, at vores kunder får en bedre tilgang til at købe billetter, og dermed bortfalder grundlaget for at have et åbent billetsalg, forklarer Jens Arne Jensen.

Regionstogs administrerende direktør erkender, at der vil nok være en del af Lollandsbanens passagerer, ikke mindst blandt de ældre, som foretrækker den personlige betjening frem for automater og andre elektroniske muligheder.

– Det forstår jeg godt. Derfor går vi også i løbet af efteråret i gang med en informationskampagne på skrift, hvor vi fortæller om alle de muligheder, der er, og også ting, der er direkte målrettet mod ældre mennesker.



— Samtidig vil vi også lave personlige informationsmøder i lokale foreninger, Ældre Sagen, pensionistforeninger eller andre steder, hvor de ældre er og fortælle dem, hvordan systemet fungerer.

Men giver det ikke en serviceforringelse for nogle, selvom det er et smart system?

— Vi mener jo, at vi skal sørge for at give den bedste service til så mange passagerer, som overhovedet muligt og sørge for at have så mange penge som muligt til at køre tog for.

— Og det betyder desværre nogle gange, at vi bliver nødt til at lukke ned for nogle personalebetjente billetsalg, siger Jens Arne Jensen og fremhæver samtidig, at det også er muligt at købe DSB's Orange-billetter kan købes i de nye billetautomater, der er blevet sat op på både **Nakskov** og **Maribo** stationer.

Billetsalgene på stationerne i **Nakskov** og **Maribo** lukker sidst på året, men præcis hvornår, er der ikke taget endelig stilling til endnu.

Kilde: Lolland-Falsters Folketidende, 04.06.2011.

(AM)

## To 05.05.2011

Selvom det er Danmarks befrielse og dermed en meget vigtig flagdag i Danmark var der ingen Dannebrog på **Nakskov** st. Forklaringen fra stationskontoret på den besynderlige adfærd var den, at flaget er brændt ved branden i indvandrer-kiosken på den historiske stationsbygning den 21. marts 2011. Der skulle være bestilt et nyt flag.

Sidst der ikke blev flaget på en mærkedag var da NRJ åbnede. Af sparehensyn blev den daværende stationsforstander ikke inviteret med til banens åbning. Det blev han så fortørnet over, at stationen ikke flagede på åbningsdagen den 30. marts 1926.

(AM)

## Lø 02.04.2011

Det var en usædvanlig afgang kl. 12.03 fra **Nakskov**. Lokomotivføreren kom for sent til sit tog, der ventede med passagerer. Pludselig kom lokoføreren løbende ad perronen, og rejsen kunne begynde med 7 minutters forsinkelse. Således blev afgangen først kl. 12.10. Det gik derefter i meget høj fart, nærmest i højhastighedstempo, tværs over Lolland med ankomst i **Nf** kl. 12.47 (-2) I **Maribo** ventede det modsatte tog og kørte straks mod **Nakskov** efter en ganske kort krydsning. Det er sjældent at opleve forsømmelighed ved LJ.

(AM)

## To 24.03.2011

Rutebilnedlæggelser i lokalområdet har fået en arbejdsgruppe til at kontakte Regionstog med henblik på etablering af et trinbræt i **Våbensted** ved det gamle ledvogterhus på **Rødeledsvej**. En arbejdsgruppe er i dialog med Regionstog for at undersøge muligheden for et nyt stoppested på Lollandsbanen.

Kilde: Lolland-Falsters Folketidende, 24.03.2011

(AM)

## Ma 21.03.2011

Det var en usædvanlig dag på de vestlollandske stationer. **Nakskov** st. blev i morges sat i brand i indvandrer-kiosken. "Kulturberigerne" satte en kedelig dagsorden på **Nakskov's** gamle station, hvilket resulterede i lukning af billetkontoret og en total afspærring af stationen hele dagen. Politiets

efterforskning må vise om det har rod i et indvandreropgør e.l.

Derudover blev der udført arbejde på taget af det læskur, der skal udgive sig for at være **Søllested st.** Den rigtige stationsbygning blev jævnet med jorden i efteråret 2000. Dermed blev Lolland en egnhistorisk bygning fattigere.

I **Kristianssæde Skov** var **Ryde st.** og **Stibankevejen** fyldt med biler. Tillige var Lollandsbanens baneafdeling i arbejde ved stationen, hvorfor toget passerede i lav fart.

(AM)

## On 16.03.2011

Der er i dag udført opgravningsarbejde på perron 1 på **Nakskov st.** Således var togdriften til formiddag henvist til spor 2 og 3.

(AM)

## Fr 11.03.2011

Krydsningen i **Maribo kl. 13.40** blev 6 min. forsinket, da man måtte afvente modgående IC2 fra **Sakskøbing**. Derudover er Lollandsbanens baneafdeling set nær **Grænge st.**, mens der var problemer med bommene på **Idalundvej** ved **Krungerup**. Toget bremsede helt og fortsatte langsomt over. Der var teknikere på stedet.

(AM)

## On 09.03.2011

Omsider kom LJ M 36 igen ud på "de lange skinner" på Lolland. Til formiddag udvekslede maskinen vogne i **Nf** i Regionstog-regi. For en kort stund var der en usædvanlig travlhed med godsvogne og med to forskellige GM'er.

På grund af problemer ved afgang i **Nakskov** ankom LJ M 36 + 3 ballastvogne + 2 fladvogne til **Nf kl. 9.19** med en forsinkelse på 33 minutter. Da var VL MX 103 ankommet ved den tidligere godsterminal med en liftvogn og to fladvogne, der skulle videre til **Maribo**. Mens M 36 blev afkoblet og rangeret væk fra spor 1, trillede MX 103 op i samme spor kl. 9.28 for at modtage vognene fra Lolland.

Under rangerbevægelserne opstod der et mindre GM-træf med LJ M 36 og VL MX 103 snude ved snude i spor 1. MX 103 med vogne forlod som det første godstog **Nf kl. 9.54 (+18)** og M 36 kørte derefter igennem spor 1 og videre ud af stationen kl. 10.06 (+27) for at klare et ærinde i **Maribo**. I **Maribo** forestod en sjælden rangering i spor 4, hvor vognene blev afkoblet, inden M 36 fortsatte solo fra spor 1 i **Maribo** mod **Nakskov** omkring kl. 10.50.

(AM)

## Ma 28.02.2011

Lollandsbanens baneafdeling var meget synlig til formiddag. Både på **Maribo st.**, ved **Sandhøjsvejen** mellem **Avnede** og **Søllested** og ved en markoverkørsel omkring **Grænge** havde afdelingen travlt "ude i marken".

(AM)

## Ti 22.02.2011

Det afgående IC2-tog fra **Nakskov** kl. 16.17 dyttede højt og kørte langsomt ved passagen af **Svingelsvej** og igen ved **Løjtoftevej**. Der har formentlig været noget til hinder for normal kørsel. Det ankommende tog kl. 16.33 havde ikke problemer i overkørslerne.

(AM)

## Ma 21.02.2011

Der var problemer med morgentogene i sidste uge. Morgentoget fra **Nakskov** kl. 5.47 tirsdag den 15. februar havde problemer med dørene i **Sakskøbing**, hvilket afstedkom en forsinkelse på 15. minutter. I torsdages var der ligeledes bøvl med IC2-toget fra **Nakskov** kl. 5.47. Toget gik i stå undervejs til **Nf** og måtte afvente en andet IC2-togsæt for videre transport. I begge tilfælde kom morgenpendlerne til **Kh** for sendt til deres tog i **Nf**. Det er muligt, at IC2-togene er topmoderne togsæt, men det er problemer, som meget sjældent opstod i vores trofaste Lynetter. Om ikke andet, så er det vist på tide, at vi igen får gennemgående tog til hovedstaden fra Vestlolland. Der er mange pendlere fra Vestlolland, der fortjener en bedre service.

(AM)



## Ma 20.02.2012

CFL MY 1146 + 2 tankvg. som rgtrk. (Gi-Bm) set ved markoverkørsel 5 i km 5,4 mellem **Vejrup** og **Bm** kl. 13.47. Set igen ved ank. i sp. 3 i **Bm** kl. 14.01. Efter omløb (tak til Ikf for at lukke lidt ekstra op) gennem spor 2, var toget klar til afgang som CG 7214 (Bm-Fa). Set i km 34,8 V for **Gø** kl. 14.29 (ca. +40).

(OF JN)

## Lø 09.04.2011

CFL MX 1029 + DSB Au 253 som CG 6155 (Næ-Bm) ank. i sp. 3 i **Bm** kl. 19.49 (+1). Efter omløb gennem spor 4, blev vognen sat over på pladsen ved VtV's øvrige vogne. Ca. 20.15 holdt MX'en solo i sp. 3 som CM 6158 (Bm-Fa), men vi så ikke afgang. Vognen havde været udlånt til demonstration af ERTMS på **Kj Havn**.

(OF JN)



## Ti 14.06.2011

Railcare MY 1134 + 9 læssede skinnevogne + skinneafslæsningsvogn mod syd pass. ovk 43 S for **Rb**, kl. 23.10.

(JN)

Ti 31.05.2011

MjbaD MY 28 + 9 D-SRail Rs med skinner som RG 6115 (Fa-Bm) set ved Ilsted mellem Gø og Bm kl. 16.30½, og ved indk. til Bm kl. 16.34½, hvor toget havde holdt for stop.

Efter ank. i spor 3, blev toget trykket ind i spor 4. I spor 5 holdt RC MY 1134, også med læssede skinnevogne, med MY'en mod Ø.

(JN)

## Trækkraft

Ma 04.07.2011

Aarsleff Køf 001 er her kl. 16.10 blevet afhentet i Ab af Aarsleff Rails store blokvognslastbil, assisteret af yderligere én kranlastbil.

Destinationen er Bm.

(ML)

## Togsæt

Lø 07.01.2012

DSB First har fået et nyt Øresundstog, ET 4405 og det holdt i dag på værkstedet Hgl.

(MF)

Ma 26.11.2011

DSB First har fået 3 nye Øresundstog, ET 4400, 4402 og 4403. De 2 sidstnævnte togsæt holdt på Hgl i dag.

(MF)

Lø 16.04.2011

DSB First har fået nyt Øresundstog, ET 4400 set i Ni i dag kl. 15.20.

(MF)

## Specialkøretøjer

Fr 15.07.2011

Strukton skinnelægningstoget var igang, med Strukton 303 006 i front, ved Hillerup Markvej, mellem Rbn og Gs, ved 11-tiden.

Strukton 303 005, pass. Rb, med bagharpningsvogne kl. 12.00 på vej mod N.

(OF)

Toget med bagharpningsvogne set passere ovk 37A mellem Rb og Rbn kl. 12.40, og igen ved passage af hovedvejen ved ovk 35 kl. 12.55. Man spærrede dog ovk i nogen tid, da en gravemaskine fra Aarsleff holdt på sporet! Denne kørte dog nordpå, og 303 005 fulgte efter.

Ved ovk 25 S for Gs holdt sporombygningstoget. Kl. 13.20 kørte 305 006 mod nord 1 tom vogn + 4 vogne med gamle sveller. I Gs ank. toget i spor 2 kl. 13.32, men standsede foran ovk, da en gravemaskine var parkeret på sporet! Det tog meget lang inden man fik den (og en anden gravemaskine i spor 1) fjernet. Først omkring kl. 14.00 kørte toget ud i nordenden af spor 2, hvor de 4 vogne med sveller blev sat. Lok + 1 vogn, kørte videre og trykkede tilbage i spor 1. En lidt besværlig opgave, da sporskifterne er boltet fast, og disse skal først fjernes og skrues på igen. Lok + vogn blev så koblet til de 4 svellevogne. Jeg så ikke hvad der videre skete, men jeg tror at man kørte til **Bm** på denne måde, da man på den måde slipper for omløb i **Bm**!

I **Rb** holdt ved 15.00 en Strukton svellestopper og en Strukton ballastfordeler. Derudover er der kommet en gul Aarsleff Køf med nr. 001, samt 6 Aarsleff Rail Fccs med skærver. Køf'en er nok kommet på en blokvogn.

Her til aften kl. 19.30 holdt 303 005 stoppet med bagharpningsvogne mellem **Rb** og **Rbn**.

Sporarbejdet skaber til tider trafikkaos omkring **Rb**, da mange af ovk er spærrede.

(JN)

## On 13.04.2011

Kl. ca. 20.35, pass. et SPENO-skinneslibetog (eller lign?) igennem spor 2 i **Rb** mod nord kl. ca. 22.35.

(JN)

## Veteranmateriel osv.

## Lø 03.03.2012

DSB MY 1101 + gsv. + UFM 120 + gsv. som BM 6401 (Lk-Es) set ved Ilsted Ø for **Bm** kl. 10.20.

DSB MY 1101 + gsv. + UFM 120 + gsv. som BM 6402 (Es-Fa-Hr) set i km 40,6 V for **Bm** kl. 11.31.

(OF JN)

## Lø 18.06.2011

Overraskelsen var stor, da MY 1126 + 2 vogne passerede i høj fart i spor 2 på **Nv** st. med et plus på ca. 17 min. Det blev således ikke til krydsning på denne station i denne omgang.

I **Nf** forestod en større rangering, da ADns-e 546 skulle indrangeres midt i stammen, hvilket foregik i den nordlige ende af stationen og ud for det tidligere godsareal frem til kl. 13.40. Derefter trak MY 1126 toget tilbage til stationen, hvorfra det flotte tog kørte kl. 14.19.

(AM)

## Sø 29.05.2011

HV 3 i front for VP 226434 (Ab-Sø) pass. **Eh Kmp** kl. 9.53 (+4), og igen kl. 10.57 (-2) med VP 226435 (Sø-Ab).

(ML)

Lø 14.05.2011

I Ge er lokomotivet "David" (ØSJS M 1) kørt/trykket ud til Jernbanevejen fra Ge Remise til videre afhentning, da lokomotivet er købt af private personer, som ønsker at foretage en istandsættelse.  
(AM)

To 28.04.2011

I morges i Valby observeredes MY 1101 solo for vestgående med destination Od. I eftermiddags kom 1101 retur, denne gang med tre gamle stålvogne vogne på krogen; set ved passage af det gamle slagteri i Ro kl. 14.05.  
(HT)

## Færger

Lø 18.06.2011

Spectrum (tidl. M/S Broen), med slæbebåden Egesund i front og slæbebåden Thor bagerst, passerede Jernbanebroen over Limfjorden kl. 16.03.  
(ML)

## Faste anlæg

On 20.07.2011

Strukton's skinnelægningstog, var nået lige nord for viadukten, nord for Sej.  
(OF)

Toget holder bare parkeret her. Der skal ikke skiftes spor fra lige N for Sej til Bm, da det blev skiftet for forholdsvis få år siden. De tilhørende skinnevogne holder parkeret lige S for I-signalet til Bm, og lokomotivet holder jo som du nævnte i Bm.

Strukton's ballastrensetog med 303 005, var ved 11-tiden i dag i gang lige S for I-signalet til Gs. Strækningen Rb-Bm er stort set færdigombygget. Dog er der ikke skiftet spor forbi Rbn, men jeg tror at dette kommer til at foregå manuelt.  
(JN)

Ti 12.07.2011

På Rb st. var skinner og sveller fjernet i spor 1 ved 10-tiden, og i nordenden var man i gang med at grave gamle skærver op, og lægge nye i.

Syd for Ribe Å holdt et Strukton sporombygningstog med et Strukton-lok foran. Der var meget aktivitet omkring toget, men kunne ikke umiddelbart se om man var i gang med sporudskiftning. Mellem ovk 40 og 43 holdt et Strukton ballastrensetog, også med en ukendt maskine foran.  
(JN)

Ma 11.07.2011

Den nye bro over Kongeåen er nu lagt på plads, og sporet er genetableret. Der er kommet nye sporskifter i begge ender af st., og spor 1 er udskiftet. Nu mangler blot justeringen af sporet. Arbejdet med at løfte de 2 broelementer på plads var et af de tungeste løft nogensinde i Danmark, og TV Syd havde en lille reportage om det 07.11.2011: [http://www.tvsyd.dk/arkiv/2011/7/7?video\\_id=35307](http://www.tvsyd.dk/arkiv/2011/7/7?video_id=35307)

I **Tb** var Spitzke i gang med sporombygningstoget, trukket af SLG G 1206-021, i spor 1, som arbejdede sig langsomt mod **Bm**. Efter man havde passeret overgangen til spor 2, blev der lagt en midlertidig træovergang, så der igen er adgang til perron 2. Dog meddeltes det at toget mod Es kl. 16.47 IKKE ville standse i **Tb**, selvom overgangen var retableret! Passagerer henvises til ARRIVA's togbusser! Der var dog ikke en eneste passager der ventede. En gangtunnel er etableret lige Ø for st.

I østenden af **Tb**, ved I-signalerne, er broen over banen, "Brovej", helt fjernet. Der var ingen aktivitet på stedet, men jeg går da ud fra at der kommer en ny bro med tiden?

Lø 09.07.2011

Begivenhederne står i kø på **Ge** st. Gedserbanens 125 års jubilæum den 27. juni blev ikke fejret overhovedet, men i stationshallen blev de første spadestik til **Ge**'s nye superhavn taget den 28. juni ved en stor reception. Dermed har "de høje herrer" fra rederi og kommune formelt godkendt, at Scandlines ødelægger et stykke dansk jernbanehistorie med optagningen af alle spor, sveller og signaler.

En uge efter blev pakhuset fra 1886 jævnet med jorden. Et minde fra Danmarks kulturhistorie er forsvundet for altid. Naturligvis skal **Ge** ikke stå tilbage for udviklingen, men det skal ske i respekt og i harmoni med byens historiske kulturmiljø.

På stationen er banegraven, hvor sporet lå, fyldt op med stabilgrus og det gamle vestre leje er jævnet med jorden, for at blive ombygget frem til modtagelsen af de to dobbeltdækker-færger i marts 2012.

Beretning og billeder fra **Ge** station:

<http://www.lollandsbanen-privat.dk/Ombygning%20i%20Gedser.html>

(AM)

Ti 28.06.2011

Lidt observationer fra i dag:

neg DL.2 + neg MZ 1439 + 10 tomme skinnevogne holdt ved 3. afstandsmærke syd for **Tdr** kl. 10.35. Kl. 10.45 afgik hele toget mod **Niebüll**. Udover dette var der ikke umiddelbart andre jernbanekøretøjer at se i **Tdr**, udover 2 Fccs i hovedsporet mod **Bm** lige N for ovk 130 i nordenden. Det må være de 2 der er kørt derned på blokvogn.

neg DL.2 + neg MZ 1439 + 10 tomme skinnevogne set ved **Uhlebüller Dorfstraße** kort før **Niebüll** kl. 11.24. I **Niebüll** blev de tomme vogne rangeret ind på pladsen, hvorefter begge maskiner rangerede over på **Niebüll neg**. Der var umiddelbart ikke flere skinnevogne at se, og mon ikke skinne-udlægningen er tilendebragt?

På **Niebüll neg** blev MZ 1439 sat foran værkstedet, og DL.2 blev sat lige overfor perronen og koblet til 2 DB **Bn**, som **neg** har lejet, da deres egne vogne ikke har været driftklare i lang tid efterhånden. neg 1151 og 1152 holdt også på stationen. Der var også et mindre sporarbejde i gang, som måtte flyttes da 1439 skulle ned til værkstedet.

På **Niebüll DB** var et autotog fra **Westerland** ankommet med 3 BR 218 i front! Den ene blev koblet fra, og kørt ud på depotet i nordenden. AR 2047 holdt i spor 4, klar til at køre til **Süderlügum**. Ovre på pladsen holdt AR 2005 + 2021.

På Tdr st. var man 13-tiden i gang med lægge nye betonsveller ud i spor 1 ud for perronen. I spor 2 var skinnerne klippet over, og en skinnegående gravemaskine kørte gamle sporrammer ud i sydenden.

På broen over Brede Å N for Bw, var sporet fjernet, og en gravemaskine var i gang med hakke de gamle brofundamenter i stykker. Den gamle bro var dog stadig på sin plads. Den ny bro lå færdigstøbt ved siden af.

(JN)

## Lø 25.06.2011

I Rb er spor og underlag fjernet på broerne over Tved Å og Ribe Å, så man er helt nede ved betondækket.

(JN)

## Lø 25.06.2011

Ved 16-tiden var broen over Kongeåen i Gs helt fjernet. Fundamenterne på hver side af åen var også brudt helt ned, så det ser ud til at man laver en helt ny bro. De 2 nye bro-sektioner er støbt på vestsiden af banen, og er klar til at blive lagt på plads. På nordsiden af åen er sporet fjernet lige ved sporskiftet, og på nordsiden af sporskiftet er sporet fjernet helt hen til ovk 21. På sydsiden af åen er sporet fjernet ca. 20 meter mod syd.

Nord for Sej lagde jeg mærke til at der er udlagt nye skinner langs sporet. Her blev sporet ellers totalt udskiftet for relativt få år siden!

I Bm var der så godt som intet at se. Kun 5-6 Slmmps på pladsen. Der kørte nogle skinnegående gravemaskiner og dumpere rundt i østenden. De arbejder sandsynligvis på broerne for Tønderbanen og banen mod Lk. På sidstnævnte kunne jeg se at i hvert fald Gi-sporret var fjernet.

I Hq (hvor togene østfra vender), kunne jeg se at sporskiftet ind til det meget overgroede sidespor stadig er intakt. Selve sporskiftet indgår i sikringsanlægget, så det kan ikke umiddelbart fjernes, men kan selvfølgelig aflåses, og sidesporret kan fjernes.

Så en MF ank. østfra. Folk væltede ud af toget, og blev fordelt i 2 busser fra Iversen og Papuga, der kort efter kørte mod Es.

(JN)

## On 22.06.2011

Scandlines har travlt med at forvandle jernbanehistorien i Ge. Arbejdet med den nye færgeterminal skrider hastigt frem på det nu tidligere sporareal i Danmarks sydligste by.

Pakhuset fra 1886 står stadig, mens jordbunker bliver kørt frem og tilbage på Statsbanernes tidligere grund. Der bliver fortsat opmålt til nye forvandlinger og det gamle vestre leje er slettet fra jordens overflade. Der skal nu etableres nye mole-, bassin- og lejeanlæg til de to nye dobbeltdækker-færger "Berlin" og "Copenhagen".

(AM)

## Fr 10.06.2011

25 mand og deres maskiner er i gang med ombygningen på Ge st., hvor alle spor og sveller er taget op fra det tidligere rangerområde både til stationen og færgelejet. Pakhuset, som myndighederne har tilladt nedrevet, står stadig, men den gamle roerampe er også væk. Ligesom et gigantisk trykluftsbør er ved at gøre det af med vestre leje, der var fra krigens tid. Ude på det kommende opmarchareal kører store



bulldozere rundt og graver jord og skærver op, for at blande det for senere genanvendelse.

(AM)

## Lø 21.05.2011

Det går stærkt med at nedbryde jernbanemindet fra Ge's fødsel – Danmarks sydligste stationsareal. Gedserbanens 125 års jubilæum (1886-2011) vil gå over i historien som et sort kapitel med kørselsstop og baneoptagelse som en kedelig jubilæumsgave.

Status på ombygningen er den, at hele perronsporet er fjernet samt dele af perronasfalten op til vestre leje er væk. Spor og sveller er snart fjernet fra rangerterrænet og de store ødelæggelsesmaskiner er begyndt at nedrive pakhuset. Imens er der kun skærver tilbage på rangerpladsen, som tyskerne besatte som noget af det første i Danmark den 9. april 1940.

(AM)

## Lø 14.05.2011

Den kulturhistoriske katastrofe fortsætter i Ge. Nu er hele hovedsporet og perronsporet optaget, mens store dele af rangerterrænet er væk. Flere skinner og betonsvellerne, der lå ved stationen, er læsset af ved remisen, der skal have anlagt nyt ankomstspor.

Lokomotivet "David" (ØSJS M 1) er kørt/trykket ud til Jernbanevejen til videre afhentning, da lokomotivet er købt af private personer, som ønsker at foretage en istandsættelse.

(AM)

## Lø 07.05.2011

Det første skinnestykke er nu optaget fra Ge rangerterræn. Der er optaget 8-10 meter af hovedsporet og af flere bagvedliggende rangerspor. Desuden er der afsat markeringer på skinnerne, der hvor de skal skæres over.

På grund af vinteren er man allerede kommet bag ud i forhold til tidsplanen. Derfor var der aktivitet i dag. Signalerne på Gedserbanen er stadig tændte, men på stationen er de slukket og man var i gang med at trække kabler og signalledninger op ved at binde dem til en bil, der langsomt trak dem op fra renden langs hovedsporet ved at køre ud ad Jernbanevejen med dem på slæb. Derudover var et hold i gang med at fjerne alle svelleskruerne fra hovedsporet.

Folkene fra Nordisk Jernbane-klub ankom om eftermiddagen til remisen for at klargøre det norske togsæt, der sent på eftermiddagen skulle en tur til København og hjem til Ge igen søndag aften.

(AM)

## Lø 30.04.2011

Scandlines er så småt gået i gang med sit store terminalprojekt i Ge, som led i gigantinvesteringen på 1,7 milliarder kroner. På stationen er der opsat skurvogne og hegnet er fjernet på begge sider af perronsporet. Langs perronsporet er en del fliser optaget og på stationsterrænet er der sat markeringspæle til optagning af sporerne, mens alt bevoksning er fældet. Der skal i fremtiden være asfalt til opmarchbåse.

På havnen og ved færgeløbet er bilrampen fjernet og alt bevoksning fældet. Derudover er begået massiv hærværk på det gamle bevaringsværdige pakhús, da en del ruder er smadret.

(AM)

Sø 03.04.2011

I en pressemeddelelse fra Lolland Kommune om fremtidens infrastruktur ved Nakskov Havn fremgår det, at havnebanen i Nakskov er nedlagt. Denne beslutning har gjort mig vred, eftersom jeg har fået indført mulige sporanlæggelser i flere lokalplaner ved havnen og i 2008 havde en længere debat med kommunen vedr. havnebanen.

Derfor har jeg skrevet følgende mail til formanden for Nakskov Havn:

Hej Steffen!

Jeg kontakter dig i din egenskab af formand for Nakskov Havn.

Jeg har igennem tiden skrevet flere indsigelser til lokalplaner over erhvervsområder ved Nakskov Havn, som Nakskov Kommune har udarbejdet. Med det resultat, at der er udlagt arealer til sporanlæg i flere lokalplaner syd for Nakskov Havn med mulig tilknytning til eksisterende spor. Det har jeg gjort, forbi jernbanetransport af gods bør være til fordel for Nakskov Havn, forbi det er miljøvenlig transport og fordi det er naturligt, at godstrafik med skib og tog hænger sammen og skal opprioriteres, hvilket er i tråd med politikernes ønsker om, at trafikken i fremtiden skal flyttes til jernbanen.

Til min store overraskelse fremgår det nu i en pressemeddelelse til en ny analyse om infrastruktur omkring Nakskov Havn, at Nakskov havnebane er nedlagt og sporet skal inddrages til fordel for ny asfalt. For det første bør relevante parter og lokale interessenter samt Trafikstyrelsen inddrages og for det andet skal en lukning vedtages i byrådet. Det tiltag vil i så fald gøre lokalplanerne videre ud meningsløse. Jeg fik derimod bekræftelse på, at skinnerne ikke var nedlagt af direktør Bjarne Hansen i en mail, der var koordineret med Nakskov Havn af 18. juli 2008.

Jernbanen er også en del af infrastrukturen i Nakskov. Jernbanemulighed bør bevares dels set i lyset af kommunens ambition om at blive en grøn kommune og dels med henblik på tiltrækning af miljøbevidste erhvervsvirksomheder. Der er ikke mange havne med jernbanespor, det gør Nakskov enestående for fremtidens erhverv.

Jeg forstår ikke, hvorfor man ikke gør en alvorlig indsats for at få flyttet en del godstrafik over til jernbanen, inden landevejstrafikken bryder helt sammen. Derfor vil jeg høre, om det er muligt at påvirke den videre proces af analysen af trafikforholdene ved Nybrokrydset og Rødbykrydset.

Venlig hilsen

Anders Madsen

Og formanden har sendt følgende svar:

Hej Anders!

Tak for din interesse.

Havnebestyrelsen ville ønske at du havde ret, men tiden er løbet fra jernbanespor på de mindre og mellemstore havne.

Havnen havde brug for at finde ud af interessen for vore spor tilbage i 2008, bestyrelsen lavede en høringsrunde blandt vore samarbejdspartnere.

Bjarne Hansen nævnte dengang en klage fra en borger over at vi ville asfaltere og jeg formoder at det var dig.

Men der var ingen af vore brugere der var interesseret i skinnerne, derfor besluttede vi den 2. september 2008, at citat: Havnebestyrelsen accepterer at sporet kan nedlægges. Havnen fastholder dog sin ejendomsret til tracéet med henblik på fremtidig behov for transporter mellem bane og havn. citat slut.

Hvis der skulle opstå behov for enkeltstående opgaver så kan traceet fra Banegården til havnen betjenes med blokvogne på alm. hjul. Ellers må vi vel erkende at Danmark er for lille til at give god økonomi i gods på bane.

Kulturhistorisk er det selvfølgelig ærgerligt at fjerne de gamle anlæg, men vi har jo brug for den plads som de optager.

hilsen Steffen Rasmussen

(AM)

Fr 25.03.2011

## Historisk sporkrydsning bevares – måske

Roebanebroen med roespor over Fugleflugtslinien skal bevares ifølge Banedanmarks høringsudspil til landanlæggene til den faste forbindelse. Jernbanebroen ved Sognevejen syd for Holeby er fra 1961 og er et vigtigt kulturhistorisk minde om roedyrkning og sukkerindustri på Lolland, som Banedanmark rigtigt vurderer har haft stor indflydelse på den samfundsmæssige udvikling på øen. Ikke desto mindre har landmålere skrevet tal og tegnet grønne og røde streger på broen til senere brug i trafikprojektet. Hele jernbanen til Fugleflugtslinien og alle broer er ligeledes opstreget med grønne og røde farver af landmålere for et par måneder siden.

(AM)

To 24.03.2011

Der er i øjeblikket en høringsfase i gang til landanlæggene til den faste forbindelse. På et borgermøde i Vo om den kommende faste forbindelse til Tyskland over Femern Bælt fremsatte Vo Kommune ønske om at ændre linjeføringen på jernbanen. For at undgå flaskehalsproblemer og en dyr vedligeholdelse af Storstrømsbroen vil kommunen have jernbanen til at følge motorvejen over Farøbroerne. Banedanmark er bestemt ikke begejstret for det forslag.

Kilde: Lolland-Falsters Folketidende, 24.03.2011.

(AM)

Fr 18.02.2011

Banedanmark præsenterede den 11. februar et høringsudspil til den nye dobbeltsporede og elektrificerede jernbane fra Vo til Rf i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsens landanlæg. Det fremgår, at Banedanmark til godstogene vil anlægge overhalingsspor ved Oh efter Storstrømsbroen og på Lolland inden tunnelrøret. Mellem Oh og Rf vil man udvide 13 broer, forhøje 7, udskifte 18 lave en ny klapbro på Kong Frederik IX's Bro og nedlægge 11 broer for mindre veje og markveje samt lukke 3 stitunneler. Man ønsker dog at bevare roebanebroen med roespor syd for LIs, da det er et vigtigt kulturhistorisk minde om Lolland.

Til gengæld vil Tn station blive fjernet, da den tidligere station lægger for tæt på elmasterne og for at give plads til den ny højhastighedsjernbane med 160 km/t., som skal etableres i forbindelse med Femern-tunnelen. Den nye bane over Falster vil ligeledes berøre 50 til 60 ejendomme, mens flere broer skal bygges om – Storstrømsbroen skal dog blot have elmaster og forblive enkeltsporet. Rapporten nævner også en ny station syd for Holeby på Sydlolland. Eller som minimum en nødperron og holdepladser for busser. Nødperronen skal benyttes, hvis for eksempel tunnelen til Tyskland spærres af en eller anden

årsag.

(AM)

**Sø 13.02.2011**

Over 100 ejendomme står til at blive eksproprieret, navnlig på Falster, overhalingsspor for godstog i Oh og ny station på Lolland i forbindelse med ekstra jernbanespor mellem Vo og Rf:

<http://folketidende.dk/ekstra-togspor-over-lolland-og-falster>

(AM)

## Udland

**Ma 19.12.2011**

Her et billede af MZ 1438 fra Down Under: [http://a4.sphotos.ak.fbcdn.net/hphotos-ak-snc7/406330\\_322185061134005\\_100000275426309\\_1254150\\_1963618919\\_n.jpg](http://a4.sphotos.ak.fbcdn.net/hphotos-ak-snc7/406330_322185061134005_100000275426309_1254150_1963618919_n.jpg). Det må have været et ret så voldsomt rangeruheld, at dømme efter maskinens form!

(JN)

**Sø 13.03.2011**

Vi så IP 13374 til Kh ved Flensburg Weiche, og det var fremført af "Kastenlok" DB 115 205. Toget passerede kl. 12.02 og var dermed en god time bagud, hvilket ifølge kommandoposten i Pa skyldtes en bombetrussel i Hamburg.

Derefter gik turen ind til Bahnhof i Flensburg, hvor DB 103 235 afgik med IC 2417 (Flensburg-Köln Hbf), hvor vognmateriellet var i 70'er-stil og -farve, dvs. 1. klasse-vogne i beige/vinrød og 2. classes vogne i beige/oceanblå. Allerbagerst var der dog tilkoblet to verkehrsrote vogne (måske litra Bim). Næsten samtidigt kom 115 205 solo retur fra Padborg.

Spændende oplevelser fra i dag.

(JR HT)