PF-vogne i privatbanefarver

Lollandsbanen var og er en de ”store” danske privatbaner og den eksisterende hovedstrækning mellem Nykøbing og Nakskov var kernen i det forgrenede banenet som fra 1874 og frem opstod på Lolland. Både gods- og persontrafikken var ganske omfattende og godstogene betjente først og fremmest de sukkerfabrikker som efterhånden opstod i købstæderne langs hovedlinjen. Afstikkeren, øens første bane fra Maribo til Bandholm fungerede som havnebane for Maribo og Lollandsbanen havde ganske omfattende transporter af kul til stationer på Lolland.

Allerede ved banens åbning i 1874 var strækningen udstyret stort set som en normal statsbanelinje, stort set efter samme retningslinjer som udbygningen af samtidige baneanlæg på Sjælland i form af Nordvestbanen til Kalundborg og andre og Lollandsbanen og den to år før åbnede linje på Falster var da også den naturlige forlængelse af Sydbanen fra Roskilde til Madsnedsund som åbnede i 1870.

Godsejere og entreprenører som C.F. Tietgen spillede en stor rolle i udbygningen af infrasrukturen på Lolland og samtidigt med baneanlæggene (1872) påbegyndtes i Danmark ”sukkereventyr” i form af moderne raffinering af roesukker som i høj grad kom til at erstatte import af rørsukker fra blandt andet de Dansk Vestindiske Øer.

På Lolland blev roer avlerne kørt til forarbejdning ad roebanerne og affaldet, som anvendtes som husdyrfoder tilbage igen. Dette banenet lå delvist parallelt med de almindleige trafikbaner og hovedparten af Lollands privatbaner havde ingen roetraport af betydning. Trafikgrundlaget har dog altid hørt til blandt landets bedste for privatbanerne, i mange år både for gods og persontrafik.

Lollandsbanen forblev et aktieselskab efter erfaringerne med statens overtagelse af Sydfynske Jernbaner i 1949 og som sådan en af blivende privatbaneselskaber der overlevede banenedlæggelserne i perioden 1950-1970. I forbindelse med omstruktureringerne af de tidligere privatbaner er Lollandsbanen nu en del af Lokaltog.

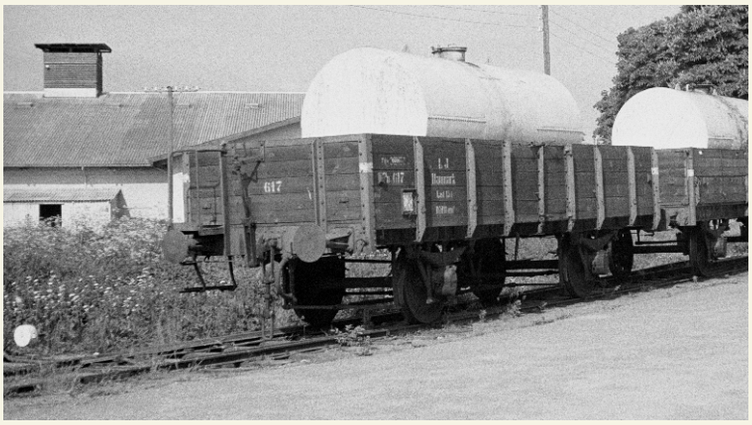
Godsvogne

Lollandsbanens vognpark blev grundigt moderniseret i årene før og efter første verdenskrig. Det gjaldt også godsvognene og der blev leveret adskillige vogne af gængse danske standardtyper, der kunne bruges i flæng med statsbanernes.

Formentlig var alle banernes godsvogne fra ca 1900 og frem brunmalede i en nuance som svarede til DSB's, men på et tidspunkt gik man over til at tjære træværket på de åbne gods-vogne mens jernstolperne nærmest var mønjerøde – undervognene fortsat i sort.

De åbne vogne var fortrinsvis samme typer som DSB's PF, PA, PE og PJ. De lukkede af gængse Q-typer, både QD/G og QH. Da Fugleflugtslinjen blev anlagt blev en hel del materialer fragtet via Lollandsbanens sidelinje fra Maribo til Rødbyhavn og via havnebane og forbindelsesspor til det nye stationsterræn ved Rødby Færge. Mange af de benyttede åbne vogne var Lollandsbanens egne, men også indlejede vogne fra andre privatbaner.

Lollandsbanens godsvogne kom i øvrigt også langt op i 1960'erne rundt i hele landet og som for andre privatbaner gav vognleje på fremmed bane et beskedent tilskud til banens økonomi.



DK-873022

LJ PF 246
ca 1954-70

DK-873023

LJ PB 617
ca 1961-70