

Den bornholmske Jernbane, BJ/RNJ

Selskabet "Den bornholmske Jernbane" (forkortet BJ) drev banen mellem Rønne og Nexø med sidespor fra Aakirkeby til Almindingen lige fra 1901 indtil sammenlægningen med de øvrige to bornholmske jernbaneselskaber i 1934.

I flere oversigter over danske jernbaneselskaber, optræder et selskab ved navn "Rønne-Nexø Jernbane" med forkortelsen RNJ og ofte en periodeangivelse fra 1913 til 1934. Men – der har aldrig eksisteret et selskab med det navn!

Et anlægsudvalg¹ anlagde det første offentlige jernbaneanlæg på Bornholm i årene 1897 til 1901. Da strækningen fra Rønne til Nexø var klar i december år 1900, holdt det et indvielsesarrangement den 12. december, så banen kunne starte for almindelig drift dagen efter med tre tog i hver retning. Anlægsudvalget fortsatte med at færdiggøre sidesporet til Almindingen station, hvor daglig drift startede den 16. maj 1901². Udvalget arbejdede derefter videre med at supplere det sparsomt anskaffede driftsmateriel, anlægge sidespor til Gasværket i Rønne, færdiggøre stationsbyggeriet i Køllergaarde, anlægge havnebane i Nexø mm. Det var først færdigt med arbejdet, da det endelige anlægsregnskab blev afsluttet i 1906³.

Anlægsudvalget påtog sig også at stå for driften fra indvielsen frem til 31. marts 1901⁴, men i praksis kom det til at vare lidt længere⁵. For det tog tid at få etableret driftsselskabet "Den bornholmske Jernbane"⁶, hvor de involverede parter først i foråret 1901 valgte fire medlemmer til en driftsbestyrelse⁷. Den holdt sit første møde den 6. juli 1901⁸, og overtog hermed driftsansvaret med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1901.

Da Allinge-banen kom til i 1913 med eget driftsmateriel og ejendomsmærket RAJ, begyndte Nexø-banen at ændre ejendomsmærket på alle sine vogne fra BJ til RNJ. Lokomotiv no. 11 fik muligvis også påmalet et RNJ, medens de øvrige fem lokomotiver beholdt deres støbte "nummerplade" med initialerne BJ lige til de blev udrangeret i slutningen af 30'erne.



Lokomotiv no. 5 har beholdt initialerne BJ. Foto o. 1930. Fotograf ukendt/Foreningen DBJ.

Man begyndte også internt at anvende betegnelsen Rønne-Nexø Jernbane, ligesom nye formularer blev forsynet med denne betegnelse oppe i hjørnet.

Men selskabet skiftede ikke navn. Eksternt og i officielle skrivelser hed det stadig "Den bornholmske Jernbane" og BJ, se nedenstående to eksempler fra 1918 hhv. 1925:

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Kjøbenhavn, den 30 September 1918. Journal Nr. 2657
Brev Nr. 1405. (Brevet anført
i Besvarelsen.)

I Skrivelse af 20. d. M. har Driftsbestyrelsen for den bornholmske Jernbane anholdt om Ministeriets Samtykke til, at Elev J. E. Kjoller forpennes til Christens fra 1. Januar d. A. at regne.

I denne Anledning skal man venstlig meddele, at det begære Samtykke herved gives.

S. M. V.
Kjoller

Hj. H.gaard
Sec.

Bestyrelsen for den bornholmske
Jernbane.
N. B. J. N^o 509 - 1918

Brev fra 1918 til Den bornholmske Jernbane.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 5. Marts 1925.

Journal Nr. 2884.

(Bedes anført i Besvarelsen).

Brev Nr. E.

335,

I et til Ministeriet stilet, af Direktøren ved Tilsynet med Privatbanerne hertil indsendt Andragende af 15. Januar d. A. har Driftsbestyreren for de bornholmske Jernbaner paa Bestyrelsens Vegne anholdt om Samtykke til for en Købesum af 57.000 Kr., der tænkes afholdt dels af den bornholmske Jernbanes Overskud for indeværende Regnskabsaar og dels af Banens særlige Fornyelsesfond, at maatte erhverve en Del af det efter Skagensbanens Ombygning frigjorte, smalsporede rullende Materiel.

Forinden videre foretages i Sagen, skal man tjenstlig udbede sig Oplysning meddelt, om med hvilke Beløb den nævnte Sum tænkes fordelt paa henholdsvis indeværende Aars Driftsindtægter og Banens særlige Fornyelsesfond.

P. M. V.

E.B.

H. H. H. H.

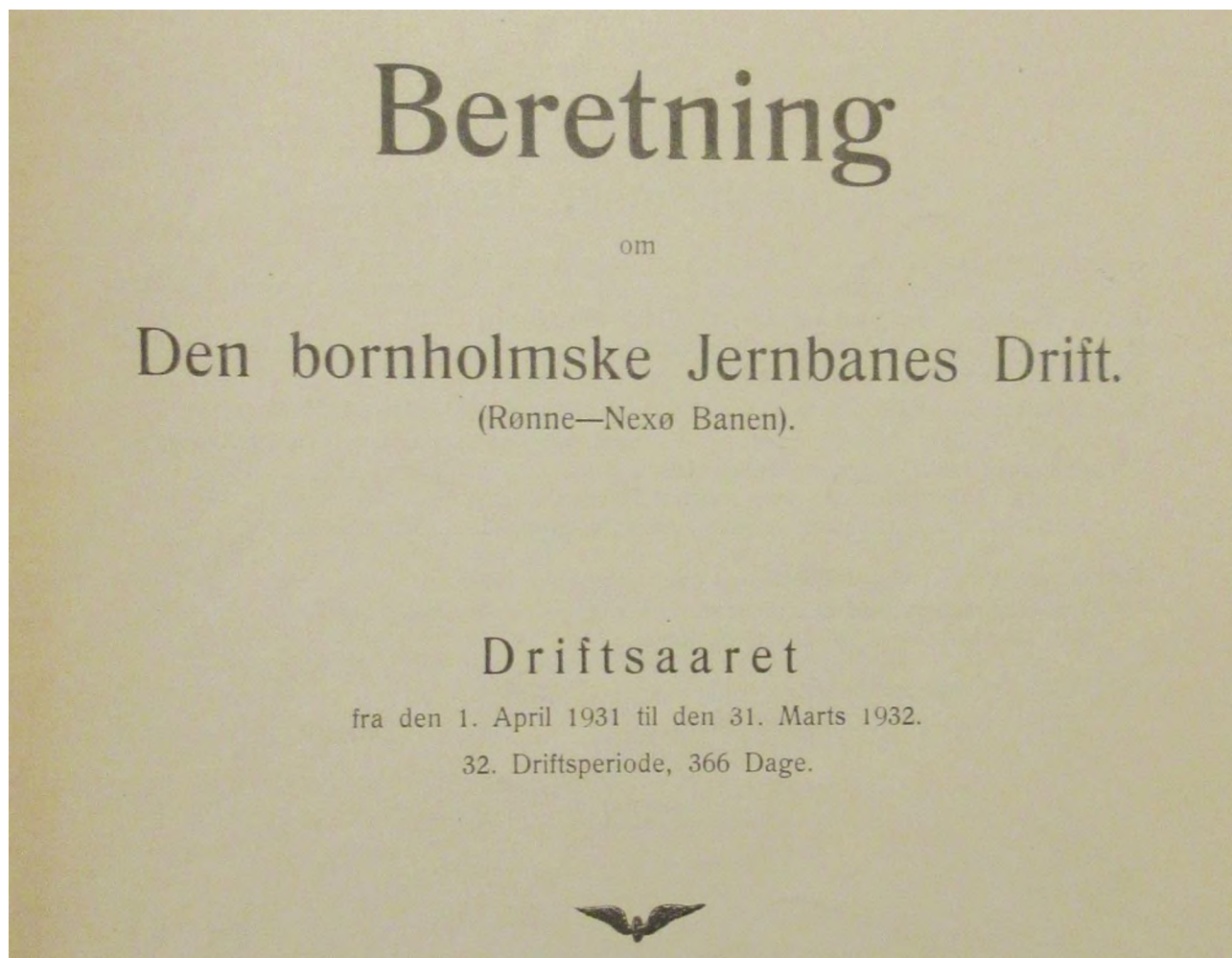
Bestyrelsen for den bornholmske Jernbane.

AR.

NR 2 1326/1925.

Brev fra 1925 til Den bornholmske Jernbane.

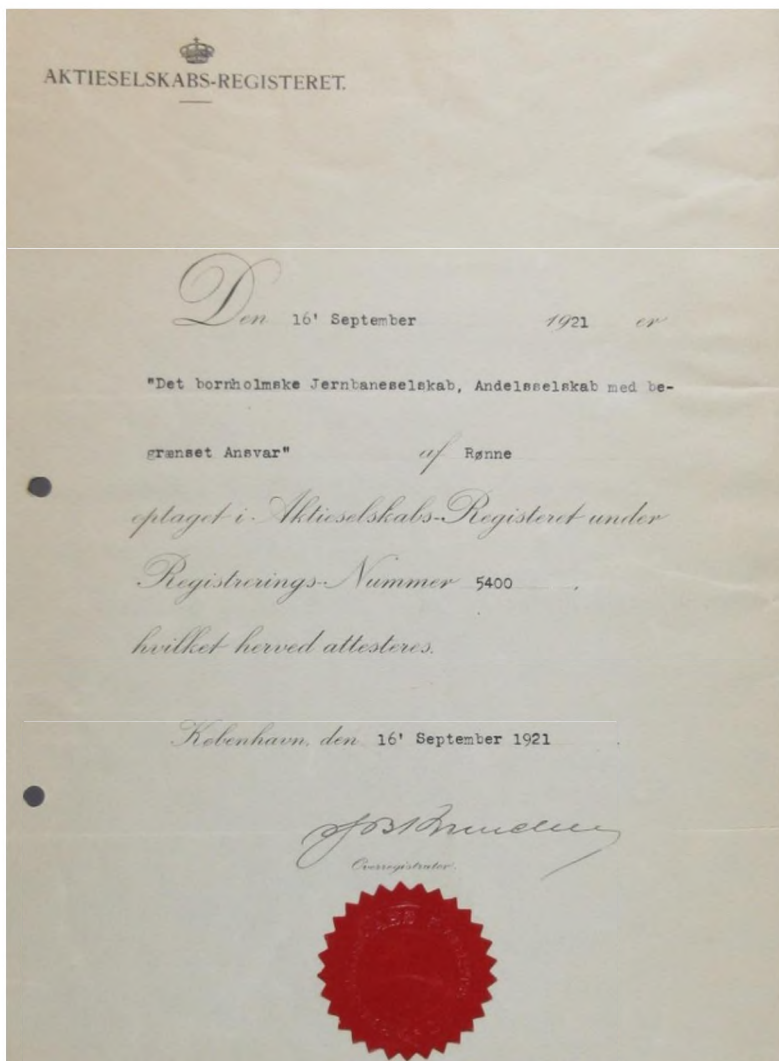
Der stod også stadig "Den bornholmske Jernbane" på forsiden af de årlige driftsberetninger, nu blot med et lille tilføjlet "(Rønne-Nexø Banen)" nedenunder. Det gjorde der lige til sammenlægningen i 1934.



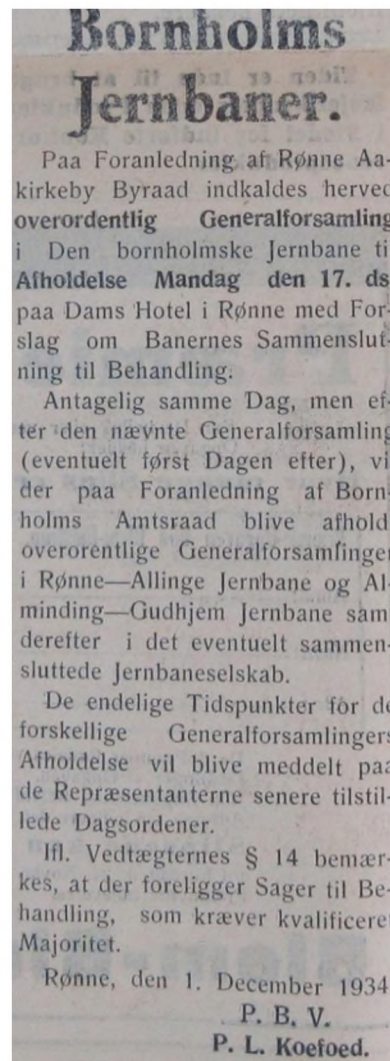
Beretningen for driftsåret 1931/32.

I 1918 meddelte Ministeriet for offentlige Arbejder, at selskabets love muligvis skulle ændres⁹ og selskabet omregistreres. Hermed var der en let mulighed for at få ændret navnet, hvis det var ønsket. Men det var ikke tilfældet, for det nye registrerede navn var "Det bornholmske Jernbaneselskab, Andelsselskab med begrænset Ansvar"¹⁰.

Hvorfor gik man så over til nye initialer fra 1913? Banernes efterladte arkivalier fortæller intet om det, og man kan derfor kun gisne om årsagen. Det var måske, fordi man fra 1913 begyndte at bruge betegnelsen "De bornholmske Jernbaner" om forhold, der vedrørte begge daværende baneselskaber (BJ og RAJ). Man har måske ment, at vogne med betegnelsen BJ kunne opfattes som fælles materiel for de to baner?



Brev om nyregistrering 1921.



Annonce Bornholms Tidende 1/12-1934.

De tre bornholmske baneselskaber (BJ, RAJ og AGJ) blev lagt sammen til et nyt selskab på ekstraordinære generalforsamlinger den 17. december 1934. Det nye selskab kom til at hedde "De bornholmske Jernbaner", forkortet DBJ, og sammenlægningen skete med virkning fra 1. april 1934¹¹, idet den i praksis kun medførte ændringer på regnskabsområdet, men ikke i den daglige drift. For perioden 1. april 1934 til 31. marts 1935 blev således kun lavet ét regnskab, der omfattede alle tre strækninger.

Da de nye selskaber kom til i 1913 hhv. 1916, havde man intentioner om, at driften de tre selskaber imellem skulle holdes skarpt adskilt. Det gav flere u hensigtsmæssige arbejdsgange, som indenfor få år ganske stille blev tilpasset den praktiske virkelighed. Hvor "Haandbog for Den danske Privatbanestand" således i de første år havde en nøje specifikation af personalet på hvert af de tre selskaber samt på fællespersonale for to eller tre af banerne, gik man i 1924-udgaven over til at anføre hele personalet samlet under "De bornholmske Jernbaner". Der var desuden så mange fælles driftsspørgsmål at tage stilling til, at de tre bestyrelser stort set kun holdt bestyrelsesmøder i fællesskab fra 1917, ligesom de fik fælles bestyrelsesformand fra 1921. Det daglige arbejde havde således i praksis fungeret som én organisation i flere år, da man nåede til den officielle sammenlægning i 1934.

B².

-
- ¹ Fysikus P.V.E. Hansen, jernstøber H. Blem, Ingeniør J. Fagerlund, boghandler H. Colberg, konsul J. Hintze.
- ² Driftsberetning 1901/02.
- ³ Anlægsbreve af 6/1 og 19/12-1904, 25/5 og 6/9-1905, 9/1, 15/2,10/6 og 17/9-1906.
- ⁴ Bornholms Tidende 4/10-1900.
- ⁵ Se Anlægsbreve fra første halvår af 1901.
- ⁶ Anlægsbrev af 1/5-1901.
- ⁷ Bornholms Tidende 7/5-1901.
- ⁸ Se Bestyrelsesprotokollen.
- ⁹ Brev til Bestyrelsen BJ nr. 474.
- ¹⁰ Brev til Bestyrelsen BJ nr. 909.
- ¹¹ Redegørelse angaaende Sammenslutningen af De bornholmske Jernbaner, April 1937, p.20. Ø-arkivet Reol 22 DBJ-13.