

Sneploven DBJ 1

Den bornholmske Jernbane anskaffede i 1901 en snenæse til lokomotiverneⁱ. Det var en løs sneplov til at montere foran på lokomotiverne om vinteren. Nok havde de en kofanger, der kunne fjerne lidt sne, men det forslag ikke, når driverne rigtig lagde sig i sporet.

Man havde allerede den første vinter oplevet, at enkelte tog kørte fast i sneen, og det skete såmænd i større udstrækning i årene fremover, særlig galt i vinteren 1928/29, hvor det virkelig var en vinter med meget sne, fygning og frost.



Vinteren 1928/29 ved Bodilsker.



Også Nydqvist-lokomotiverne fik snenæser.

Vintrene fra 1939/40 til 1943/44 var nogle barske vintre med en forfærdelig masse sne. Mange tog var indstillede, og der blev udført et utroligt gravearbejde, hvor flere hundrede mand ryddede med skovle flere steder på banenettet. Resultatet blev adskillige gange, at man efter at have gravet et døgn eller to endelig fik "hul igennem" på hele strækningen, for bare et par dage senere atter at stå med udgravninger, der var føjet totalt til, så man kunne starte forfra med alle de mange mandⁱⁱ.

Det medførte utroligt store omkostninger i disse vintre, så det var ikke underligt, at man prøvede at finde løsninger, der kunne spare noget af mandskabet. Valget faldt på at anskaffe en stor sneplov, der rigtig skulle kunne kaste sneen langt ud på marken, når den arbejdede.

Sneploven blev bestilt hos Scandia i Randers, men det kneb gevaldigt i de tider med at skaffe materialer, så den blev først færdig i slutningen af 1944. Den blev da læsset på DSBs sværgodsvogn Tk 10000 for at blive transporteret til København. Det var såmænd ikke, fordi sneploven var særlig tung, men Tk 10000 havde en forsænket bundⁱⁱⁱ, så sneploven ikke ragede alt for højt op under transporten, og derved kom i karambolage med fritrumsprofilet. Som det fremgår af billedet, havde man også taget hjulene af, for at gøre den lavere.



Sneploven læsset på DSB Tk 10000 på fabrikken Scandia. Foto: Scandia/JMJK.

Alting var besværligt under Krigen, og det var svært at finde et skib, der sejlede til Bornholm under den strenge olierationering, og som tilmed havde plads til en så stor genstand som sneploven. Man måtte derfor vente til sidst i januar 1945, hvor "Bendy" af Hasle indladede stykgods og fik sneploven ombord som dækslast ved Søndre Toldbod i København.



Sneploven blev formentlig sat ombord med denne kran på Søndre toldbod.

Bendy ankom til Rønne mandag den 29. efter en hård tur^{iv}, hvor den havde måttet søge læ i Trelleborg, og havde været udsat for en mindre brand. Sneploven kunne dog ubeskadiget hejses i land samme dag med

Rønne havns store kran, der havde sporforbindelse. Den følgende nat blev den monteret og gjort klar, men fik først sin debut den 31. januar.

Snevinteren var det år startet lørdag den 27. januar, hvor man havde kæmpet for at få aftentogene ført igennem. Søndag, mandag og tirsdag kørte slet ingen tog, og tirsdag blev der end ikke transporteret post rundt på øen. Det var ellers sket med heste og kaner de foregående dage, men tirsdag kørte heller ikke de ud i det forfærdelige snefog. I løbet af tirsdagen stilnede blæsten dog af, og onsdag morgen den 31. blev der sendt snerydningstog ud på alle tre baner. Den nye sneplov klarede med bravour de snedriver, den mødte, og ved middagstid kunne toggangen genoptages^v.

De følgende vintre gjorde den også et godt stykke arbejde. Der var dog også nogle erfaringer, der skulle gøres. Lå der rigtig gode driver på langs af sporet skulle der en vis fart på, for at ploven ikke skulle køre fast. Men så kastede den også virkelig sneen ud til siden, så det forslog noget. Der er således beretninger, om at huse tæt ved banen, bl.a. Pedersker station, har fået slået ruderne ind, når kaskader af sne kom væltende^{vi}. Når der rigtig var fart på, kom ploven let til at hoppe i sporet, f.eks. på grund af isdannelser eller sammenkørt sne i en overkørsel, og så skulle der ikke meget til, før den forlod skinnerne. Det mest spektakulære eksempel er fra marts 1947, hvor to damplokomotiver i forspand ryddede mellem Ugleenge og Langemyre. De havde god fart på, så sneen føg omkring dem, og i et glimt opdagede den ene fyrbøder, at de kørte forbi sneploven, som stod inde på marken ved Grammegaard. Der stod den i nogle dage, medens banen blev ryddet med andre midler, hvorefter den blev sat på sporet igen og kørt til værkstedet for at få en ny kobling^{vii}.



Sneploven Ved Grammegaard i 1947.



Ophugning på Rønne H 1969.

Sneploven eksisterede i resten af banens tid og blev anvendt lige til den sidste vinter, banen kørte. I 1969 blev sneploven ophugget på Rønne H sammen med det meste af det øvrige materiel.

De maritime oplysninger er fundet frem af Hans-Henrik Fentz.



Toldboden i København o. 1930. Kranen ses på kajen. Foto fra H-H. Fentz, som har fået det af Holger Petersen.

ⁱ Årsberetningen 1901/02.

ⁱⁱ Se f.eks Tjenstlig indberetning fra Bfm Sjølander af 21/3-1942.

ⁱⁱⁱ *Jens Bruun-Petersen: Godsvognsmateriellets historie*, p. 89.

^{iv} Bornholms Tidende den 29. januar 1945.

^v Bornholms Tidende den 31. januar 1945.

^{vi} Tjenstlig indberetning 12/3-1947.

^{vii} Bornholms Tidende 10., 11. og 13/3 1947.