

Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT

»Måske lidt gammeldags i vanen
man rejser over land med banen.
Men på Bornholm der kan man regne
man kommer gennem smukke egne.
Fra toget nydes - sådan »pø om pø« -
vor skønhedsperle - Østersøens ø!«



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

**Særnummer
Sept. 1968**

Farvel til smalsporet

Af P. Thomassen

RNJ – Rønne–Nexø, »Den Bornholmske Jernbane«	13/12–1900 – 28/9–1968	36,6 km
Åkirkeby–Almindingen	16/5 –1901 – 18/8–1952	5,0 km
RAJ – Rønne–Sandvig, »Allingebanen«	6/5 –1913 – 15/8–1953	31,2 km
AGJ – Almindingen–Gudhjem, »Gudhjembanen«	27/6 –1916 – 18/8–1952	18,1 km
DBJ – De bornholmske Jernbaner	sammensluttet 1934	

At beskrive de bornholmske baneherligheder på et par sider er aldeles ugørligt, for der er stof nok til en tyk bog. Den skrives vel også en skønne dag. Hvad der er tilbage i dag, er kun en svag afglans af de 92 km smalsporbane; men dens særpræg, den enestående naturskønhed, og hvad der ellers kan lokke jernbaneinteresserede turister til »Østersøens Perle«, er endnu et besøg værd og vil også være det i fremtiden, selv om alle slags spor af banerne forsvinder mere og mere. De smukke og ofte særprægede stationsbygninger får vel lov at ligge. Bevar os vel for den ballade, Gudhjemsbanens arme arkitekt fik for sine stationsbygninger i 1916! Men prøv nu at se f. eks. Østerlars og Gudhjem stationer – de passer da nydeligt i landskabet? De pudsige stationsnavne går vel heller ikke i glemmebogen: Mæby, Ugleenge, Langemyre, Skørrebro o.s.v. Skade, at der ikke blev oprettet et trinbræt ved Pykkekullekær, et helt vidunderligt sted i Almindingen.

Lad os nøjes med at omtale, hvad der stadig kan ses, for ikke at ærgre dem, der ikke tidligere har haft lejlighed til at se alle banerne i drift. Når man har set sig mæt på Rønne H.s stationsterræn, remiser, resterende material og andet godt, og man i toget kører langs strandstien mod Rønne N., ser man ved kurven kort før landevejsoverskæringen en tilsyneladende nedlagt bane, som nogle har troet var en påbegyndt bane til Hasle. Det var dog kun et privat sidespor til slagteriet. Rønne N. station var tidligere et livligt sted; dels var der togskifte fra Allingebanen til Neksøbanen samt til rutebiler, og godstrafikken var også betydelig her, bl. a. til svineslagteriet, »S. P. Sillehoved« m. fl. På vej mod Rønne Ø. passeres »Svenskehusene«, gaven fra Sverige til udbombede Rønne-boere. Rønne Ø. er nu kun trinbræt, men også her fandtes tidligere sidespor til virksomheder. Terrænmæssigt er Neksøbanen ikke spændende, navnlig ikke i sam-



Rønne H. (omkring 1920).
Foto: Postkort/coll. P.T.

menligning med RAJ og AGJ, der er fladt lige til Åkirkeby. Ved Robbedale ses til højre sidesporet til grusgraven, der hidtil har forsynet DBJ med ballast; selv om øen er fuld af sten, har man dog ikke villet ofre stenballast i større omfang. Køllergårde st. er en lille skovidyl, mens Nylars trinbræt er noget af det mest fotogene: Gå 50 m mod syd, altså bort fra trinbrættet, og tag et billede af dette med Nylarsker rundkirke i baggrunden! Der er ikke meget at bemærke før Åkirkeby, en falden storhed. Det var øens livligste station, når Neksøtogene krydsede, og Gudhjemtoget korresponderede dermed. Ofte var der samtidig et rangerende godstog, så der var røg og damp til alle sider. Læssespor, privat sidespor mod øst, remiser, opstillingsspor – næsten altsammen borte. Efter Åkirkeby kommer der lidt mere afveksling i landskabet, og banen er både bakket og kurvet til Ugleenge fhv. station; af mellemstationerne indtil Neksø er kun Pedersker og Bodilsker betjente. Selv ikke alt hurlumhejet ved Balkas herlige badestrand kan holde liv i Kannikegårde (tidl. Balke) station. Langt om længe begynder klippegrunden at vise sig; ved de lyngdækkede strækninger de sidste km før Neksø ligger Balka Strand trinbræt (tidligere Hundsemyre); dette havde man ventet sig en del af, idet der oprindeligt var sidespor (det har i øvrigt næsten alle DBJ's trinbrætter haft) og sommerbetjening. Pudsigt nok har der i de seneste års somre endnu været lidt ekspedition på stedet, navnlig af rejsegods, direkte indskrevet til København med »66-bådene«! Den sidste kilometer før Neksø køres nær strandkanten; sporarealet er noget forenklet, ligeså havnebanen, der ikke har haft nævneværdig betydning efter 1950. Ved at se godt efter på stationsbygningen kan findes nogle ar efter bombningerne i 1945!

På busturen langs de nedlagte AGJ og RAJ er der stadig en del at se. Almindingen station har skæmmet sig. Den havde den samme »skæve« beliggenhed som f. eks. Helsingør og Dalby, da den oprindeligt var endestation. Desværre kan busserne ikke forcere den kurvede strækning af banen til Kristianshøj (1:80!), men »Valhalla« (der nu er vandrehjem) kan man komme til. Også den idylliske Åløse station passeres; denne var kun åben de fire første år (og forsøgsvis et par år under krigen). Østermarie (rutebil)station er der ikke pillet meget ved siden banens nedlæggelse, ej heller Østerlars. Stavehøl er der ingen grund til at passere, medmindre man da går ad banen og derved kommer til vandfaldet, som gjorde banen meget befærdet på dette sted – af cyklister og fodgængere! – til stor harme for togpersonalet; det hjalp end ikke, at der af og til blev kørt nogen ihjel. Gudhjem station ligger stadig med sin bygning og remiser, der dog er noget ændret i tidens løb. Der havde oprindeligt været påtænkt en havnebane, men man veg tilbage for omkostningerne. Der er kun ca. en kilometer i lige linie, men der er rigtignok 60 m

Fortsættes næste side sp. 2.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 15. september. Udflugt på Bornholm – afsked med *De Bornholmske Jernbaner* (DBJ). Kørsel med sær- og arbejdstog Rønne–Neksø og retur til Åkirkeby – samt kørsel med DBJ-bus langs de nedlagte strækninger Åkirkeby–Gudhjem og Sandvig–Rønne.

Planen for udflugten er:

Rønne H.	afg.	8.25
Neksø	ank.	10.40
– frokostpause –		
Neksø	afg.	12.20
Åkirkeby	ank.	12.45

Bus (afg. 12.45) kører derefter Almindingen – Øster-Marie – Østerlars – Gudhjem – Rø – Allinge – Sandvig – Rønne havn (ank. 15.15).

Toget – der oprangeres således: Motorvogn M 1 + to bogievogne – fremføres som arbejdstog over strækningen Rønne–Neksø (m/ fotostop). Særtogs-anmeldelser vil i øvrigt blive udleveret.

Pris for deltagelse er kr. 23,-. Tilmeldelse sker ved – senest *lørdag den 7. september* – at indsætte nævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *B. Chorfitzen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringstalon, der skal medbringes, ombyttes med billet i toget.

Medlemmer, der ønsker frokost (serveres kl. 11.00) forudbestilt på »Centralhotellet«, Neksø (koldt bord à kr. 10,-, ekskl. drikkevarer og betjening), skal mærke bagsiden af postgirotalon med et »M«.

Rejsen til og fra Rønne kan foretages med »66-bådene«: København Havnegade (ud for nr. 27) afg. 23.30 – Rønne ank. 7.00 / Rønne afg. 15.30 – København Havnegade ank. 21.45.

Deltagerne foretager selv billetkøb hos »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866«, Havnegade 27, 1058 København K. (telf. (01 54) MInerva 1866). Dobbeltbillet København–Rønne koster kr. 67,- (børn halv pris) – køjeplads til naturen koster yderligere kr. 18,- til 25,-. Det tilrådes at bestille køjeplads omgående.

*

Tag med til Bornholm – og bliv en »Krølle-Bølle« for en dag (se den lille fyr på forsiden, det er en rigtig bornholmsk trold). Det er sidste chance for at køre på en *dansk* smalspor-strækning. Der er dejligt på Bornholm i september – der er i øvrigt dejligt hele året – så hvorfor ikke tage Deres »Hjertes Elvira« med, besøget kan jo udstrækkes, eksempelvis kan afrejsen ske fredag aften, og tilbagereisen kan ske

søndag aften eller mandag. DBJ sælger *1-dags kort à kr. 14,-* og *2-dages kort à kr. 22,-* gyldige til samtlige DBJ tog og rutebiler overalt på Bornholm.

*

Onsdag den 25. september kl. 20 i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, 2. sal (foredragssalen), 1061 København K.

Den årlige traditionelle mødeaften: »*Det oplevede jeg i sommer*«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias – eventuelt film. (Film bedes anmeldt i forvejen: tlf. (01 72) Taga 5743 – mellem kl. 10–16).

Salg af diverse køreplaner m.v.

Farvel til smalsporet

Fortsat

højdeforskel. Tænk, hvilken tandhjulbane der kunne være bygget! Var det blevet til noget, var det jo nok kun blevet et »usportsligt« rebroussement som i Lemvig.

Sandvig station ligner sig selv. Der er den pudsighed, at stationen absolut ikke måtte hedde Sandvig, ej heller postekspeditionen. Stationen hed oprindelig Hammershus og postekspeditionen Allinge S. – der var stor rivalisering mellem de to byer. Havnebanen skar landevejen ved gasværket i Allinges vestlige udkant; den udgik ca. 800 m fra Sandvig og mod øst, altså ikke fra Allinge station. Der står endnu en »glemt« godsvogn på Allinge stations areal, men man er absolut ikke velkommen her af »civilforsvarsmilitære« grunde. Der er adskilligt kønnere ad landevejen end ad banen til Rø. Sandkås trinbræt kan vel opspores, og Tejn (dårligt beliggende) station findes stadig. Ligeså Humledal station, som oprindelig kun var billetsalgssted, bestående af det senere varehus, som i tyverne suppleredes med en rigtig stationsbygning og et større varehus. Turiststrømmen til stedet (navnlig Stammershalde, der en overgang havde en veritabel zoologisk have) overtraf alle forventninger. Rø station fik oprindelig det turistmæssige navn »Helligdommen«; det hed den dog kun et års tid, ligesom Hammershus ændredes til Sandvig i 1914. Der oprettedes i øvrigt et uofficielt trinbræt en kilometer nord for Rø ved navn Helligdommen, vistnok kun benyttet af udflugtstog. Desværre kan bussen ikke forcere Danmarks eneste banestrækning mellem klipper, »Kleven«. Heldigvis er der lavet cykelsti fra Splitsgård gennem Kleven, forbi Spellingmose til Rø. Resten af turen til Rønne frembyder ikke større seværdigheder i jernbanemæssig henseende. Klemensker og Nyker stationer er let kendelige, Mæby og Blykøbbe trinbrætter er uden interesse. De sidste 12 km går det ned ad bakke.

Dette afstedkom en slem tildragelse under krigen, da et godstog »tabte« 16 godsvogne under rangering ved Nyker mejeri. Lokomotivet kunne ikke løbe de løbske vogne op (man havde glemt at bremse dem!), som fik en ganske anseelig fart på. Hvordan de har kunnet passere den skarpe kurve ved Rønne N., er en gåde; heldigvis fik man bommene ned ved Rønne N. i samme øjeblik, som »toget« rasede forbi. Nyker station havde alarmeret Rønne N. og H., og desværre

gjorde man ikke, hvad der burde være gjort: indgangsspor-skiftet til Rønne H. skulle have været stillet på halv, således at vognene var blevet afsporet. De var ganske vist kommet til at ligge i en vældig bunke, men det gjorde de alligevel – inde under vognremisen, og det så temmelig rodet ud.

Vi ønsker deltagerne en god og uforglemmelig tur på den velholdte bane og skønne ø!

Ved banernes sammenslutning i 1934 bestod det rullende materiel af:

	RNJ/DBJ	RAJ	AGJ
Damplokomotiver	9	4	2
Motorvogne	(se AGJ)	1	1 fælles med RNJ
Personvogne	14	9	4
Bænke- og godsvogne	0	4	4
Postbureauvogne	2	1	1
Bagagevogne	4	2	1
Lukkede godsvogne	46	10	9
Åbne godsvogne	59	26	15
Tankvogne	1	0	0

I årene 1934–39 anskaffedes til fælles brug 5 dieselmotorvogne, 1 diesellokomotiv og 3 dieseltraktorer. Skinnebusmateriellet, der anskaffedes 1949–51, bestod oprindeligt af 4 Sm og 4 Sp. Samtidig ombyggedes 3 godsvogne til Sb, og en postvogn indrettedes til at følge med skinnebusserne. Hovedparten af DBJ's vogne var bygget i Rønne, men en del vogne kom fra Schlesien, Hannover, Belgien m.v. Da Skagensbanen holdt udsalg i 1924 (ved ombygningen fra smal- til normalspor), købte DBJ en del materiel fra FSJ, men derom har man vel læst i DJK's publikation nr. 12, Skagensbanen 1890–1965. Endvidere overtoges fra Haderslev Amts Jernbaner i 1939 to dieselmotorvogne og en traktor.

Om de faste anlæg kan nævnes, at banerne har haft 24 normalt betjente stationer, 9 trinbrætter med delvis (somer-) betjening og 5 trinbrætter uden betjening. I Rønne fandtes en ret omfattende havnebane med spor på de fleste kajer; Neksø havnebane var mere beskedent. Her sås i øvrigt en helt usædvanlig sporstopper ved »Nordbornholm-Skibene«s kaj, for den bestod i en gammel kanon! Også Allinge havde havnebane (1,5 km), som dog hovedsagelig benyttedes af gasværket. Af side- og læssespor, offentlige eller private, har der været ca. 15, heraf nogle få på fri bane: Robbedale grusgrav, Rabekkeværket (kaolin m.v.), Nyker mejeri og Spellingemose (tørv).

I de bornholmske baners velmagtsdage var der over 100 ansatte. Til gengæld har de ikke haft flere end 3 direktører i de forløbne 68 år.

DBJ-driftmateriel pr. 1/7 1968.

Motormateriel:

M 1	Motorvogn	Frichs	217/1935
M 3	–	–	281/1937
M 5	–	–	156/1934 (1939 fra HAJ M 81)
ML 8	Traktor	–	215/1935
ML 10	–	–	155/1934 (1939 fra HAJ D 1)
Sm 30	Skinnebus	Scandia	1949 1. serie
Sm 31	–	–	1949 1. serie
Sm 33	–	–	1951 1. serie

Personvogne:

321–324 4-akslede vogne (med åbne endeperroner),
Sp 30–33 Skinnebusvogne med rejsegodsrum, 1. serie.

Rejsegodsvogne:

Sb 40–42 Ombyggede godsvogne, forsynet med Scharfenberg-kobling (last 5 tons).

Postvogne: 237

26 Postvogn (med »tagrytter« og vakuumbremse),
326 Forsynet med Scharfenberg-kobling. (Iflg. personalet ved DBJ: »Verdens mindste postkontor«.)

Godsvogne:

173–176 Lukkede godsvogne (last 5 tons, 3,5 m akselafst.),
445 Lukket godsvogn (last 10 tons, 3,5 m akselafst.),
663, 664 Bænkevogne, 3-akslede (last 10 tons, 4,2 m mellem yderste aksler),

704–708 Åbne godsvogne (last 5 tons, 2,8 m akselafstand).

1 sneplov.

32 rutebiler.

Oversigten sammenstillet af Tom Lauritsen.

DSB-rutebiler på Bornholm

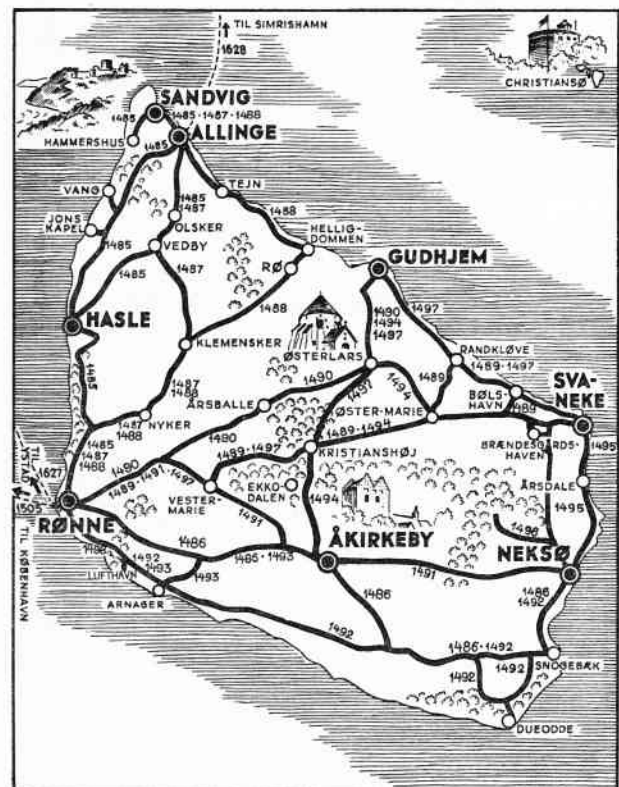
Søndag den 29. september påbegynder Danske Statsbaner rutebilkørsel på Bornholm. Denne kørsel har længe været forberedt, bl. a. har trafikinspektør H. Vejrup (DSB) fungeret som direktør for DBJ de sidste par år.

Nedenfor bringes et kort over buslinierne pr. 29/9 d. å. Rutenumrene på kortet (i alt 14 ruter) refererer til planerne i »Danmarks Rejseforbindelser«.

(Der kan foretages en sammenligning med kortet i den nu gældende udgave (sommer 1968) af »Danmarks Rejseforbindelser«.)

Rutebilvæsenet overfører 21 stk. nye DSB-rutebiler til øen i løbet af september. Det forventes, at statsbanerne yderligere vil overtage 10 stk. af de sidst anskaffede DBJ-busser.

EBJ



Redaktør (ansvarsh.): Erik B. Jonsen.