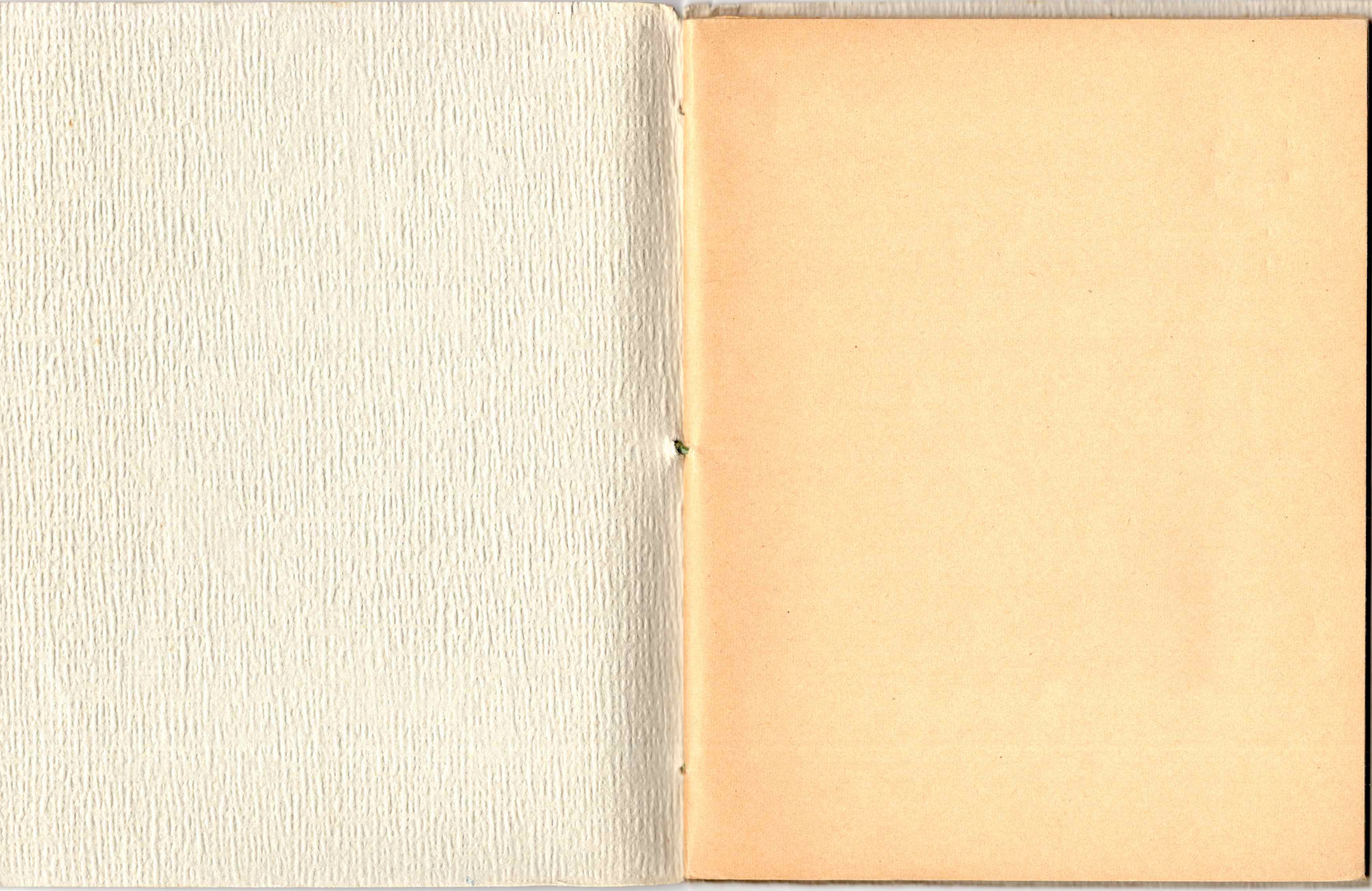


# DBT

1900 1950



DE BORNHOLMSKE JERNBANER  
13. DECEMBER 1950



DE SMALSPOREDE

“De  
smal  
sporede”

DE BORNHOLMSKE JERNBANER

1900 \* 13. DECEMBER \* 1950

Tekst: Hans Hjorth  
Tegninger: Sigvard  
Tryk: Kieffers Bogtrykkeri, Rønne  
Oplag: 500 Eksemplarer

**P**aa vor lille, rare Ø  
i den store Østersø  
ser man mange sære Syn,  
som ej ses paa Møen og Fyn:  
Høje Klipper, dybe Dale,  
runde Kirker, Trefags Sale,  
Kongeborge i Ruiner,  
Latterfrøer og „Appeniner“;  
ingen Muldvarp trives her,  
men Morbær — ja selv Figentræer,  
Selvejrgaarde med Panter i  
og Marmor med Diamanter i.  
Skovens Dyr er staldfo'rede,  
og *Banerne er smalsporede.*

Anno Domini MDCCCL

**D**en rige Mand kommer agende,  
kommer bragende,  
alt over Bjerg og Dale.  
Og ser du vel du fattige Mand,  
du fattige Mand,  
hvor mine Heste prale  
og svinger deres Hale?

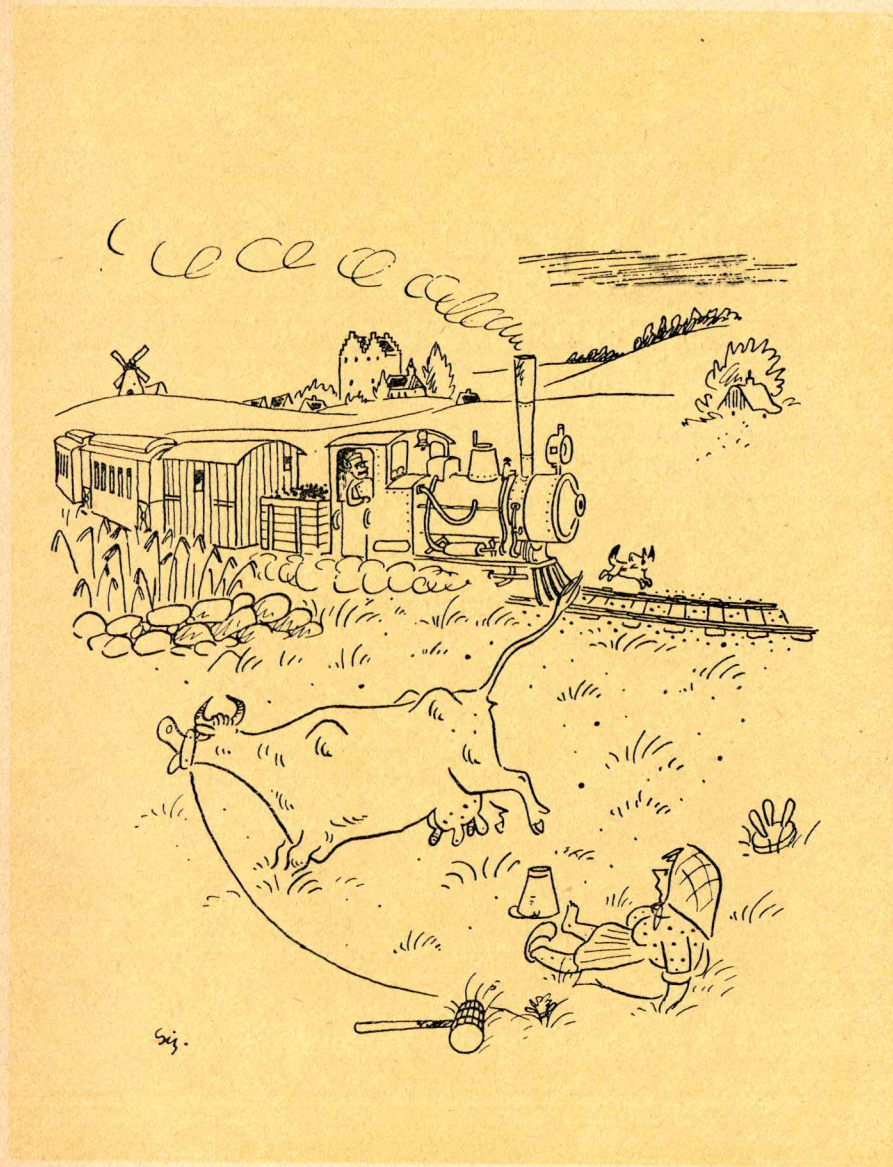
Den fattige Mand kommer hinkende,  
kommer linkende,  
alt over Eng og Hede.  
Og ser du vel du rige Mand,  
du rige Mand,  
hvor jeg maa gaa og svede?  
Og est du rund, som du est rig,  
som du est rig,  
saa lad mig ej tilbage,  
men tag mig op at age.



13. December 1900

**S**e her kommer Damptoget susende,  
kommer brusende,  
paa nye, blanke Skinner.  
Og ser du vel, du rige Mand,  
du fattige Mand,  
hvor mine Hjul de skinner,  
og selv de Vejen finder.

Den rige Mand og den fattige Mads  
faar en Siddeplads,  
som det sig bedst kan passe;  
der spørges ikke om Rang eller Stand  
eller Mø eller Mand,  
for her er Fællesklasse.  
Saa rumler Toget ad *Nexø* til,  
ad *Almingen* til;  
en Køren og en Agen:  
tre hele Tog om Dagen!



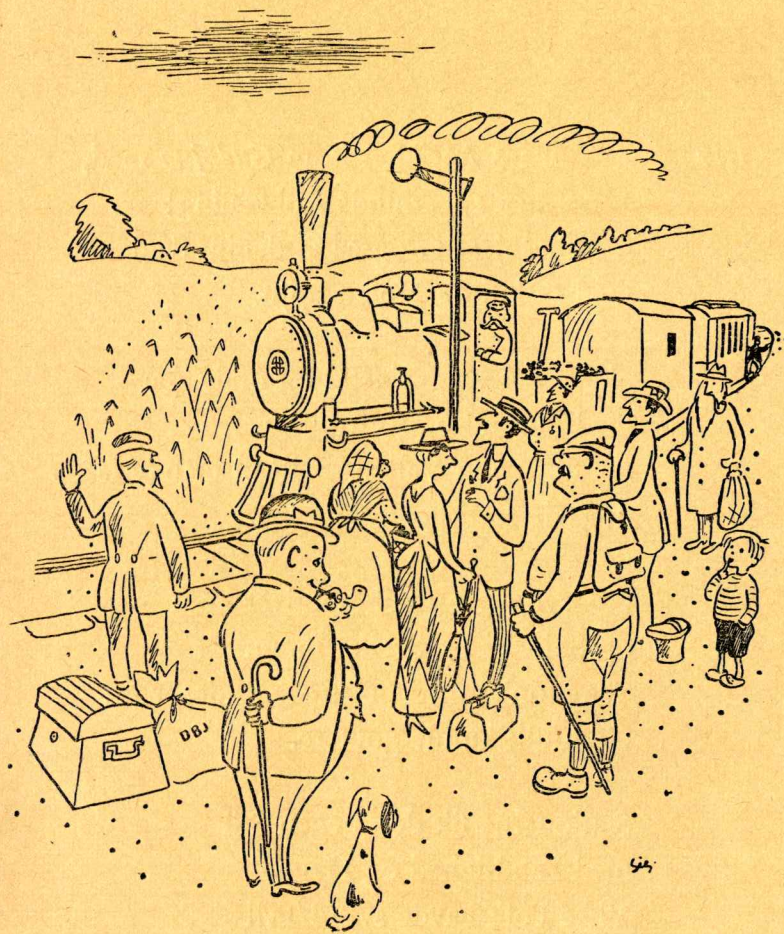
1913

**D**en Fagerlund kom en skønne Dag  
til Bille-Brahe den vise  
og sa': Nu skal *Allinge* ogsaa ha'  
den nymodens Bane-Service.

Saa blev der lagt Planer og stukket ud  
en Banelinje saa fager;  
der skulde slaas mange Klipper itu,  
for Egnen der nordpaa var mager.

Der var ikke meget at køre med,  
af Gods var der sparsomt tilvisse;  
Men saa kom Turister Geled bag Geled  
i Stedet for Men'sker og Grisse.

Og *Sandvig* fik ogsaa en fin Station  
tæt oppe ved Hammerknuden;  
tilsidst blev det næsten en tysk Bastion,  
hvad helst man dog var foruden.





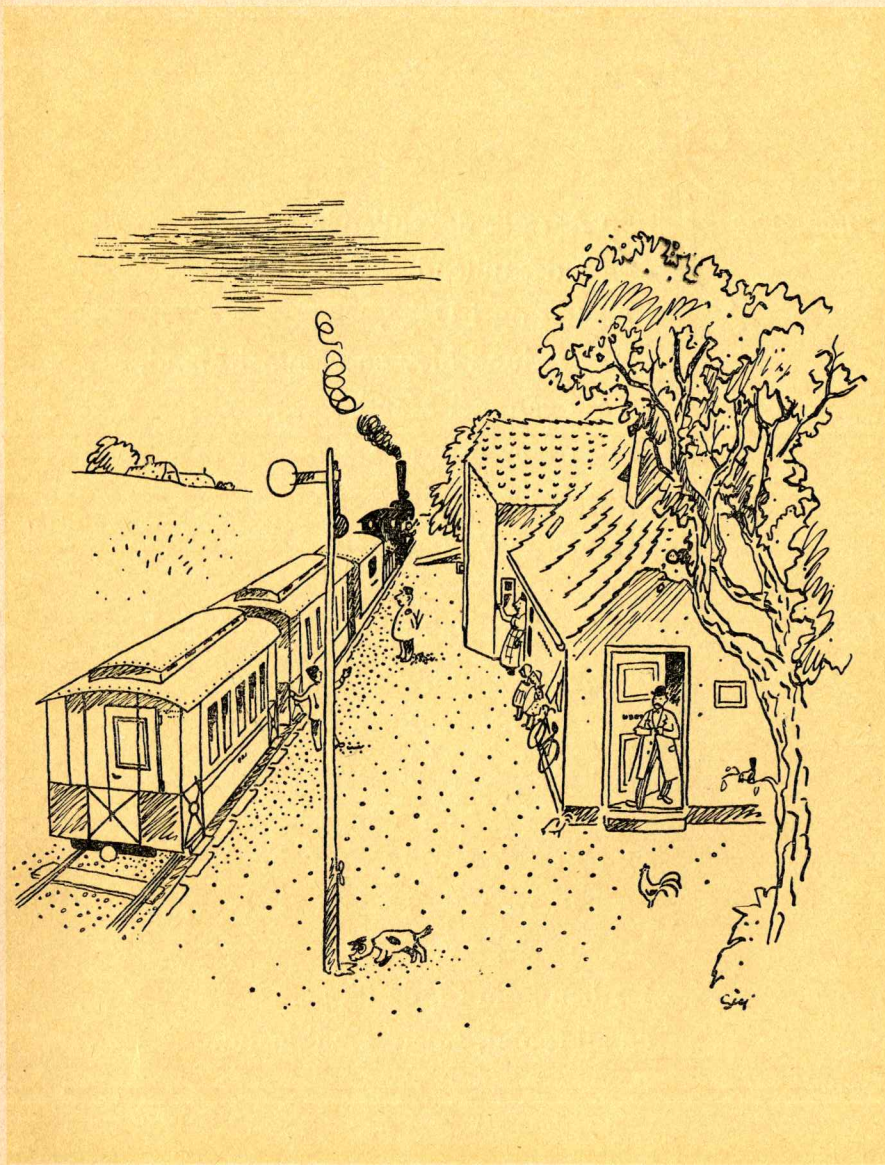
1916

Saa 3 Aar efter kom *Gudhjem* med,  
paa Fagerlunds Anbefaling;  
for Gudhjem er ogsaa et dejligt Sted  
med Bokul og Holkadàlijn.

Skønt det var Krigstid og onde Aar  
med Forbud og Restriktioner,  
saa fik Knud Valløe — hvad mange faar —  
dog visse Dispensationer.

Godsvogne og Lokomotiver kom  
og Skinner og Sveller m. m.  
Waggon'er med polstrede Sæder, som  
Godtfolk kunde goutere.

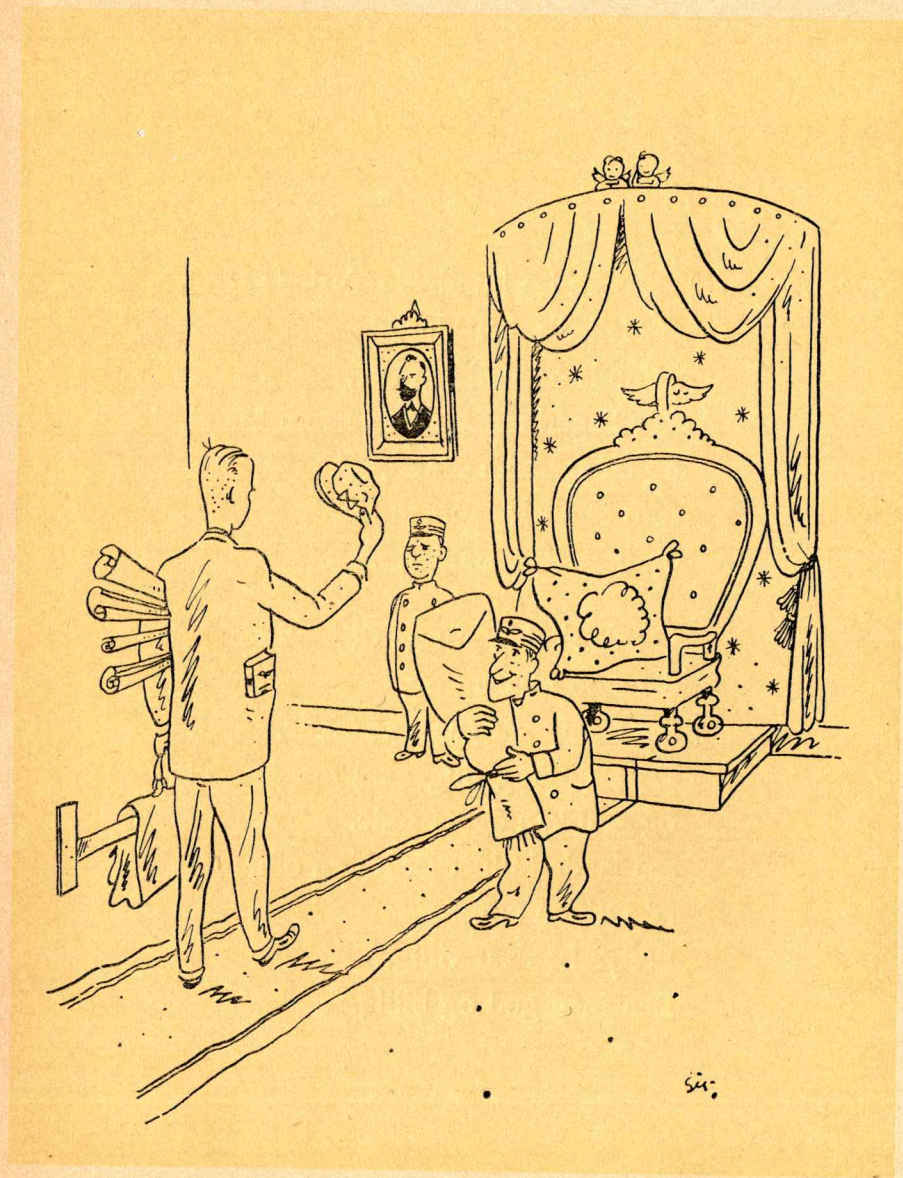
Stationerne fik deres egen Stil  
med Landlighed og Hygge.  
Visse Folk havde svære Tvil  
om Arkitekternes Psyke.



1900—1930

**I** 30 Aar gik det rullende,  
gik det tullende,  
i Nætter og i Dage,  
og Fagerlund blev en gammel Mand,  
en saa gammel Mand,  
at han blev mæt af Dage  
og trak sig saa tilbage;  
det voldte Ve og Klage.

Og væk var Valløe, den gæve Mand,  
den gæve Mand,  
og borte var Baronnen. —  
Men saa kom Milner, den væne Mand,  
den pæne Mand,  
og han blev sat paa Tronen,  
for han var ung, og han var brav,  
ja han var brav. —  
Da han kom til, da fik man  
en all-round, smart Trafikmand.



1930—1935

**L**Kassen laa hundrede Tusinde Krus,  
Helledis, helledus,  
i Fonds og gode Panter,  
(for Fagerlund var en varsom Mand,  
og en sparsom Mand,  
som samlede Kontanter  
og ikke blot Garanter.)

Og de skulde bruges til Motortog,  
det stod i hans Bog,  
for Damp var gaaet af Mode.  
De Damptog slugte saa mange Kul,  
og Kul kan ogsaa sode.  
Saa lagde Milner Bedriften om,  
la' Driften om. —  
Bestyrelsen var villig,  
Benzinen god og billig.



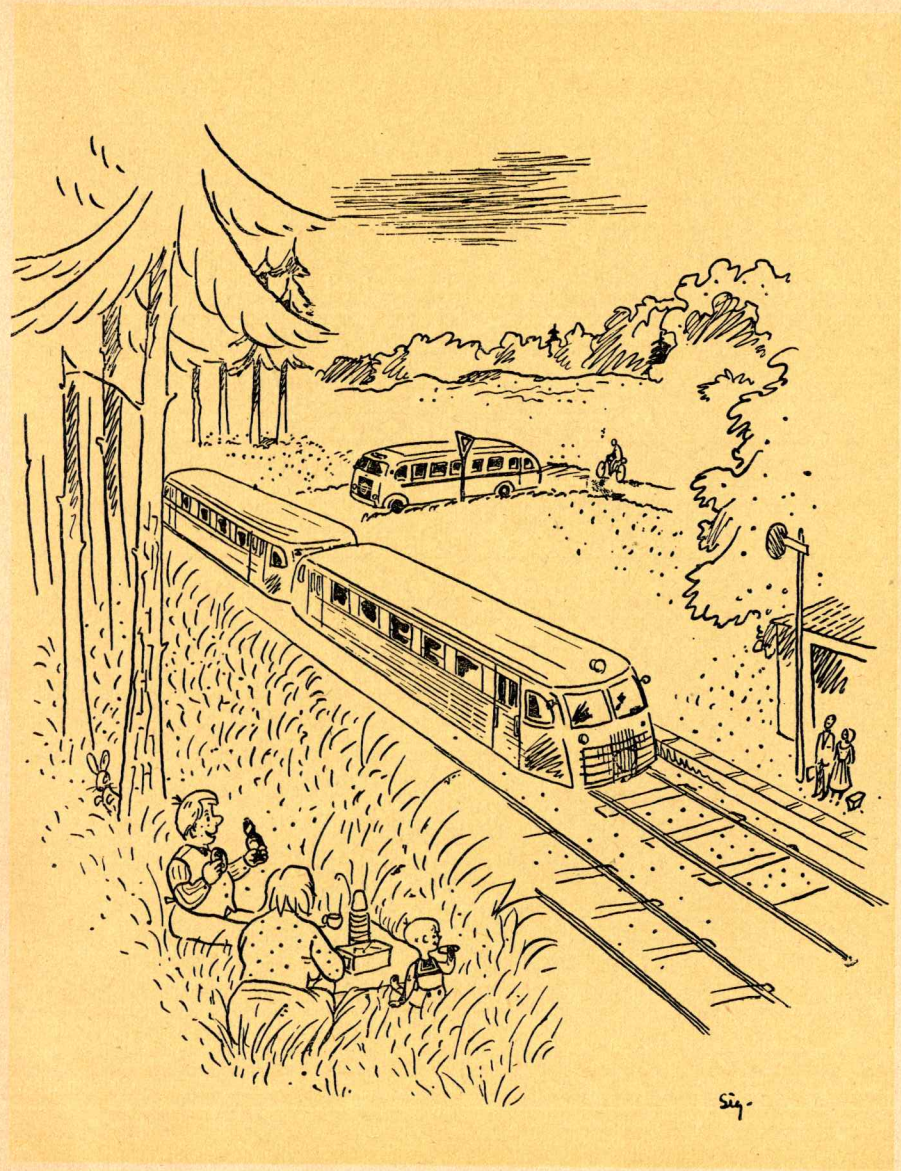
1935—1949

**T**iden gaar med raske Fjed,  
Tidens Børn maa ile. —  
Stemann og Milner de fulgte med,  
undte sig ingen Hvile,

skaffede dieselmotoriske Tog  
der kørte upaaklageligt;  
Folk kunde sidde lunt i en Krog  
og gøre sig Livet behageligt,

købte af Rutebiler en Snes,  
— Topklasse ubetinget —  
Det kunde let af Hvermand ses,  
at de laa lunt i Svinget,

skaffede Skinnebusser, hvortil  
aldrig man havde set Magen;  
Driften var billig, og Kørselen snild:  
30 Ture om Dagen.



13. December 1950

**O**g saa kommer vi til Sagen:  
*Idag Bornholmske Baner faar  
halvhundrede Aar paa Bagen!*  
Ak ja, hvor Tiden gaar.

*Banerne mindes de brave Mænd,  
som lagde de gode Planer,  
som startede vore Baner  
og førte Sagerne frem.  
Banerne takker den rige Mand,  
den fattige Ole Madsen,  
fordi de har købt Billetten  
og dermed sikret sig Retten  
til Staa- eller Siddepladsen;  
det skæppede godt i Kassen.*



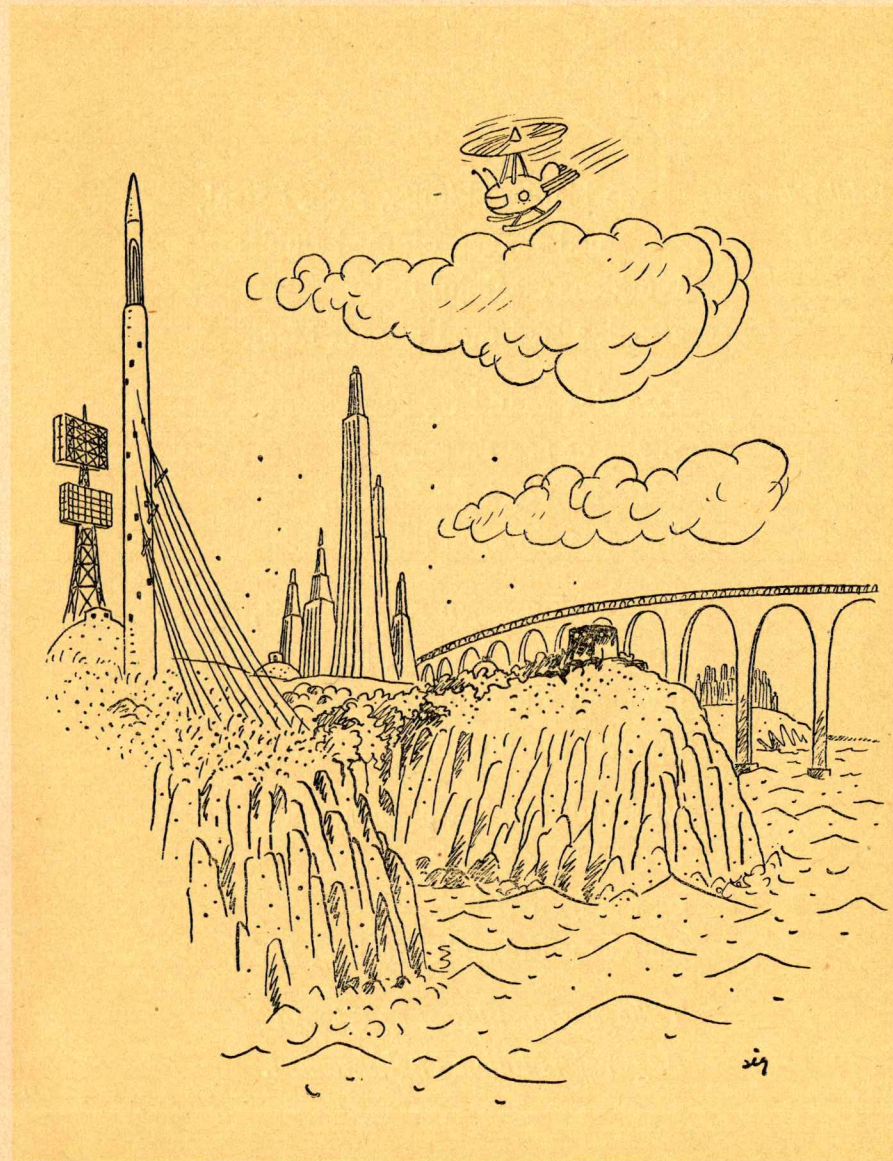
1950—1975

**H**vad Fremtiden bærer i sin Sæk,  
det er ikke godt at vide;  
maaske er alle Banerne væk  
og Skinnerne lagt til Side.

Maaske har Hvermand sin egen Fly,  
der starter fra Tagetagen;  
maaske farer Mads over Rosensky  
i sin Helikopter til Asien.

Maaske er der bygget en sirlig Bro  
fra Ekkodalen til Møen,  
Atomtoget kører fra Klemens Kro  
med Folk, som ej taaler Søen.

Maaske er da alting det bare Plasér,  
— helt gennemparaderet —  
maaske er der ingen Mennesker mer,  
for alting er pulveriseret.



*Indtil videre*

**P**aa blanke Skinner, støbt i Staal,  
med Bragen og med Bulder  
Nutidens Staalhjul ruller  
afsted, afsted mod ukendt Maal.

Den rige Mand og Fattigmads,  
vi alle er paa Farten,  
i samme Vogn fra Starten,  
hver paa sin egen lille Plads.

Hvor Skinnevejen Kurver slaar,  
Togstammen frem sig bugter  
igennem vilde Slugter  
og over afgrundsdybe Skaar.

Vi standser vel et ukendt Sted  
et Øjeblik og hviler,  
og saa igen vi iler  
afsted med ukendt Maal og Med.

*Tilbage staar til Spot og Glemsel  
Bagstræbets tidløse Fugleskræmsel.*



Allerede i 1875 begyndte man at snakke jernbane på Bornholm. Foranledningen var den, at en Rønnesagfører og en ingeniør fra København havde fremsat et forslag, bilagt med overslag og rentabilitetsberegning ang. anlæg af en jernbane mellem Rønne og Neksø.

Det tog imidlertid syv lange og syv brede — nærmere præciseret 25 år — inden det første tog med gods og passagerer kunne tilbagelægge de 5—6 banemil, det drejede sig om; heraf medgik dog kun ca. 3 år til selve anlægsarbejdet, resten af tiden gik med planlægning, drøftelser og — snak.

Den 13. december 1900 åbnedes trafikken for publikum; banestrækningen var 37 km; denne tilbagelagdes på ca. 2 timer, og billetprisen var 90 øre. Banelegemet var smalsporet, der var gennemsnitlig kun 2 km mellem stoppestederne, og i passagervognene var der kun 1. klasse. Alt demokratisk, sindigt og godt.

Ingeniør *Joachim Fagerlund*, som havde udarbejdet planerne og ledet anlægsarbejdet, blev banernes første driftsbestyrer, en stilling han med omhu og påpasselighed bestred i de følgende 30 år; kaptajn *Mathias Peter Jensen* blev A/S Det Bornholmske Jernbaneselskabs første formand.

I de første 25 år befordrede banen gennemsnitlig 150.000 passagerer og ca. 35.000 t gods om året, og herved indtjente selskabet et overskud på ca. 1½ mill. kr., et smukt resultat.

Den succes, Rønne—Neksøbanen havde haft allerede i de første par år, øgede lysten til at udvide virksomheden, og ingeniør Fagerlund fremkom snart med planer om at bygge en ny bane mellem Rønne og Nordlandet, hvor en mængde turister havde tilhold om sommeren. Dette projekt vandt tilslutning i vide kredse, selv i amtsrådet, der ikke havde interesseret sig synderligt for Neksøbanen.

Et amtsudvalg med amtmand, baron *A. Bille-Brabe* i spidsen blev nedsat, og planerne fik derved en medbør, som ikke var blevet de første baneplaner til del. I 1909 erhvervedes koncession på anlægget, og d. 6. maj 1913 åbnedes den



nye bane for almindelig trafik. Mellem Klemensker og Rø kom banelinjen til at gå gennem den smukke klippedal Kleven, og mellem Rø og Sandvig langs den klippefulde kyst, som beundres af alle tilrejsende.

»Danmarks smukkeste bane« blev straks en yndet turistattraktion, som allerede i det første år befordrede 142.000 passagerer. Dette tal blev naturligvis stærkt reduceret efter krigens udbrud året efter, men i 1930-erne var passager-tallet igen oppe på det første års niveau, og godsmængden på ca. 12.000 t.

3 år efter Allingebanens indvielse åbnedes den tredje bornholmske banelinje, der blev anlagt i fortsættelse af den sidelinje til Neksøbanen, der forbandt Almindingen med Aakirkeby. Fra Almindingen førtes de nye spor over Østermarie—Østerlars til Gudhjem. Koncessionen hertil blev i 1910 givet til et nyt amsudvalg, hvis formand, efter baron Bille-Brahes forflyttelse til Sorø, blev dennes efterfølger i amtmandsembedet, *Knud Valløe*; ledende ingeniør var driftsbestyrer Fagerlund.

Banen var vel udstyret med ypperligt materiel og fik snart udmærket tilslutning såvel af øens beboere som af tusinder af de sommergæster, der årligt besøger Gudhjem og omegn.

Den veltjente anlægsingeniør og driftsbestyrer trak sig tilbage, da han i 1929 fyldte 70, og efter en kort vakance blev civilingeniør *C. Milner* valgt til driftsbestyrer.

Under hans ægide, d. v. s. i de sidste 20 år, har banerne gennemgået en mærkbar udvikling. Tekniske fremskridt og opfindelser i forbindelse med slid og udrangering af det gamle materiel gjorde ændringer påkrævet, men Fagerlund foretrak at overlade løsningen af disse problemer til sin efterfølger.

*Hans Hjorth.*

Det var i årene efter første verdenskrig, at bilerne for alvor vandt indpas på de danske landeveje, og praktisk talt straks efter krigen viste de første rutebiler sig i konkurrencen med banerne.

Striden mellem baner og biler har således allerede været en 30 års krig, og som al anden krig har også denne kostet samfundet penge. Vi ser det på statsbanernes og privatbanernes årlige regnskaber, og vi hører, at det er et elendigt erhverv at være bilvognmand.

Det er trist, at den geniale opfindelse, som bilen er, har medført så mange økonomiske besværligheder, men en del kunne være undgået, hvis lovgivningsmagten i tide havde taget sig sammen og givet klare regler for en rimelig fordeling mellem baner og biler af det for hånden værende trafikbehov.

Vi har haft besværligheder her som i landet iøvrigt, men allerede fra rutebilernes første tid (fra først i 20-erne) indtog Bornholms amtsråd en klar holdning på banernes side, idet amtsrådet indså, at de værdier, befolkningen havde skabt ved de i årene før anlagte baner, havde krav på en rimelig beskyttelse mod de opdukkende og med dem konkurrerende nye trafikmidler.

Denne holdning af amtsrådet har været fulgt siden da, og Bornholm står da også i dag som forbilledlig med hensyn til offentlig trafik. Samtlige koncessionerede bilruter drives her under eller i forbindelse med banerne, og da forholdet er det, at banernes bilruter nu beforder ca.  $\frac{2}{5}$  af samtlige rejsende, eller ca. 400.000 rejsende årlig, vil man alene heraf forstå værdien af amtsrådets gennem årene fulgte politik. Det havde simpelthen været katastrofalt for banerne som institution, i fald bilruterne her havde tilhørt en række private personer. Disse ville i dette fald have levet højt på de værdier, samfundet gennem sin opbygning har skabt, medens det samme samfund måtte vande sig under økonomiske byrder, som banerne i dette fald ville have medført.

Efter ordningen nu er al offentlig trafik her koordineret under banernes overledelse. Man har herved i sin magt at betjene ikke alene økonomisk for-

delagtige områder, men også svagt befolkede dele af øen, således at vore medborgere, uanset hvor de end bor, får samme gode trafikale betjening.

Da driftsbestyrer Fagerlund i 1928 trak sig tilbage, og undertegnede trådte til som hans efterfølger, var banerne endnu i deres oprindelige skikkelse med 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kg/m skinner på Rønne—Neksøbanen, 19,9 kg/m på de to andre baner og med de oprindelige ved banernes anlæg anskaffede damplokomotiver på alle tre baner.

Neksøbanens sporlegeme havde allerede i flere år givet anledning til kritik og diskussion i pressen og mand og mand imellem. Det var for svagt og efterhånden hullet og ujævnt.

Men der var ca. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> mill. kroner i banens fond til fornyelser, og da bestyrelse og generalforsamling besluttede, at banerne uanset den opdukkende bilkonkurrence skulle fortsætte, var det nødvendigt snarest muligt at bringe Neksøbanens sporlegeme i orden.

Det skete umiddelbart efter, og man anskaffede til supplerings af damplokomotiverne tre benzinmotorvogne fra De forenede Automobilfabriker i Odense.

Senere (midt i 30-erne) blev banernes tre dielelektriske vogne og tre dito lokomotiver købt fra a/s Frichs, Århus, og vi overtog fra de i 30-erne nedlagte Haderslevbaner yderligere to dielelektriske personvogne og en dieseltraktor, således at vi, da den anden verdenskrig brød ud i 1940, for så vidt stod godt rustet med ordentligt og efter forholdene tidssvarende materiel og med et veludbygget og godt vedligeholdt sporlegeme.

I det omhandlede 10-år (1930 til 1940) udgjorde vore udgifter til moderniseringsforanstaltninger ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mill. kr. Hertil fik vi i statsstøtte ca. 30.000 kr., medens resten blev betalt af banernes fonds og ved lån. Lånene, der oprindeligt udgjorde 600.000 kr. (heraf 300.000 kr. fra staten), er nu tilbagebetalt på ca. 60.000 kr. nær.

I forbindelse med moderniseringen i 1935 blev de hidtidige tre baneselskaber Neksøbanen, Gudhjembanen og Allingebanen sluttet sammen i et selskab, De bornholmske jernbaner a/s, med fælles bestyrelse.

Ved denne sammenslutning tog Bornholms amtsråd, der fra starten havde været aktionær i Gudhjembanen og Allingebanen, også aktiepart i Neksøbanen, hvad amtsrådet ikke tidligere havde haft, hvorefter det samlede aktiebeløb, der

er på ialt ca. 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> mill. kroner, efter sammenslutningen er fordelt med halvdelen til staten, <sup>1</sup>/<sub>4</sub> til Bornholms amtskommune og <sup>1</sup>/<sub>4</sub> til de by- og sognekommuner, der hidtil havde været aktionærer i de enkelte baneselskaber, + 66-selskabet.

Bestyrelsen blev ændret, og siden 1936, da bestyrelsens mangeårige formand, rentier *P. L. Koejoed*, Aakirkeby, på grund af alder trak sig tilbage, overtog Amtmand *v. Stemann* posten som bestyrelsesformand.

Krigsårene fra 1940 til 1945 bragte midlertidig bedring i banernes transportmængder, idet benzin- og gummirestriktionerne i disse år bremsede bilernes virksomhed. Men efter krigen, da bilerne igen kom på landevejene, er det gået ned ad bakke med banernes gods, medens vor persontrafik nogenlunde har kunnet holde stand.

Dyrtiden, som krigen og ganske særligt efterkrigstiden har ført med sig, forøgede vore økonomiske vanskeligheder, og vi var nødsaget til at se os om efter billigere trafikformer. Damplokomotiverne, som var anskaffet i århundredets første årti, var nu umulige at holde i drift. De ødelagde al sund økonomi. Dampmaskinerne kunne ikke hamle op med de nu højt udviklede dieselmotorer, og vi var faktisk tvunget til ikke mere at bruge vore damplokomotiver for ikke økonomisk at køre helt i grøften.

Men som det siges: »Når nøden er størst, er hjælpen nærmest,« således også her, idet hjælpen kom os i møde ved nye tog, der efter svensk patent var kommet på markedet, de såkaldte skinnebusser, og det vedtoges enstemmigt i banernes bestyrelse og på generalforsamlingen at udskifte vore damplokomotiver med disse. Vi havde endnu så mange passagerer, at vi ikke kunne anse det for trafikalt forsvarligt at nedlægge banerne, men måtte anse, at de i alt fald endnu en årrække ville kunne gøre fyldest, indtil man måske senere kunne overføre trafikken til landevejene.

Vi fik med 70 % statsstøtte gennemført en moderniseringsplan til ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mill. kroner, efter hvilken vi får rådighed over fem skinnebustog, hvorhos vi til disse får opført tidssvarende remiseanlæg i Rønne, Neksø og Gudhjem. I Sandvig kunne vort bestående remiseanlæg umiddelbart tages i brug af skinnebusserne. I årene fra 1930 til 1950 har vi på anden måde moderniseret og forbedret vor virksomhed for ca. 1,0 mill. kr., således at der i den omhandlede

20-årige periode ialt er investeret godt og vel 4,0 mill. kr. til moderniseringsforanstaltninger.

En del af vore gamle lokomotiver og vogne blev solgt til ophugning, og vi sløjfede kulgårdene på vore stationer, således at banedriften herefter udelukkende vil foregå ved dieselektriske tog eller skinnebusser. Af banedriften, som vi overtog for 20 år siden, er der således nu stort set kun stationerne tilbage. Det rullende materiel og en væsentlig del af skinnelegemet er udskiftet med nyt og til tiden svarende.

Samtidig med at vi i 1930 påbegyndte moderniseringen af banernes spor og materiel, tog banerne også rutebildriften op, idet nogle bestående private selskaber blev overtaget. Vi startede småt med et par enkelte rutebiler (ialt 40 siddepladser), og har siden øget denne del af vor virksomhed, således at vi nu i Neksøbanens jubilæumsår råder over 17 smukt udstyrede, tidssvarende rutebiler (ialt 500 siddepladser), med hvilke vi befarer praktisk talt samtlige øens landeveje.

I Neksøbanens første driftsår bestod den normale toggang af tre daglige tog i hver retning, der efter køreplanen kørte den ca. 35 km lange vej mellem Rønne og Neksø på ca. to timer. Da imidlertid både gods og passagerer blev befordret med samme tog, var forsinkelser en daglig foreteelse, så man måtte normalt regne med en væsentlig længere køretid, end køreplanen gav udtryk for.

Banen kørte ialt ca. 100.000 togkm og havde ca. 120.000 rejser og ca. 10.000 tons gods i de første leveår.

Siden kom i 1913 Allingebanen og i 1916 Gudhjembanen til, og i 1930, da banernes fortsatte beståen blev besluttet, kørte vi på vore tre banelinjer ialt ca. 365.000 togkm, samtidig med at vi havde ca. 400.000 rejser og ca. 75.000 tons gods.

Køreplanen var stadig den samme med tre tog i hver retning, og køretiden var ikke væsentlig ændret fra den oprindelige ved Neksøbanens åbning.

Nu i 1950 kører vi på vore baner 510.000 togkm med gennemsnitlig 2×8 tog daglig over hver banelinie (om sommeren 10—11 tog i hver retning), og køretiden f. eks. mellem Rønne og Neksø er nu ca. en time. Godset er skilt ud fra passagererne, så vi behøver ikke mere at regne med nævneværdige forsinkelser. Vi havde i fjor 1,1 mill. rejsende og ca. 30.000 tons gods. Rejsernes

antal er altså ca. 3 gange flere end i 1930, medens godsmængden er mere end halveret.

Med vore rutebiler kørte vi i fjor ialt ca. 750.000 km, og vi betjener 10—15 faste ruter, resp. vinter og sommer.

Foruden personbefordring pr. rutebil har vi nu også udbringning af gods pr. bil, til hvilket formål vi har rådighed over fem lastvogne, der daglig betjener tre fragtruter, hvortil kommer, at vi med den ene af vore fragtvogne afhenter og udbringer gods i Rønne.

Vi skal skåne vore læsere for kurver og tabeller, men udover taloplysningerne foran skal vi lige tilføje, at banerne i 1901 beskæftigede ialt ca. 50 personer, betalte ialt 33.000 kr. i løn pr. år med en pensionsudgift (bidrag til pensionskassen) på 2.400 kr.

I jubilæumsåret 1950 beskæftiger banerne incl. vor bilafdeling ialt 230 personer, hvoraf ca. 90 fastansatte. Vi udbetaler årlig i løn til funktionærer og arbejdere 1,2 mill. kr., og vor udgift til pensioner er f. t. 150.000 kr. årlig.

Banernes indtægter var i 1901/02 86.000 kr., i 1949/50 ialt ca. 2,0 mill. kr. Desværre har forholdene medført, at udgifterne siden 1930 har ligget en smule over indtægterne, således at årene siden da er gået ud med større eller mindre driftsunderskud.

*Man vil se, at banerne, såvidt vi har magtet, er fulgt med tiden, og vi har selv fornemmelsen af, at banernes hele organisation i jubilæumsåret svarer til, hvad tiden alt i alt kan kræve. I årene, der kommer, vil vi følge udviklingen med opmærksomhed og drage de konsekvenser, som forholdene måtte gøre ønskelige. Måske vil dette før eller senere medføre, at skinnedriften helt vil blive opgivet, og at trafikken på vor ø da vil overgå til vejene alene.*

*Vi er allerede godt på vej med dette, og vi har ved den politik, banerne har ført, formået at skabe mulighed for ved en rolig udvikling at nå hertil.*

*De forløbne år har i højere grad end medbør haft vanskeligheder og bekymringer i sit kølvand. På den anden side har det været interessante arbejdsår med problemer nok at tage fat på. Forhåbentlig vil dog årene, der kommer, give den klaring i trafikpolitikken, som det ganske land trænger så hårdt til, og således at vi også på vort arbejdsfelt kan opnå at se tingene nogenlunde fortrøstningsfuldt i møde.*

Rønne i november 1950.

C. Milner.

