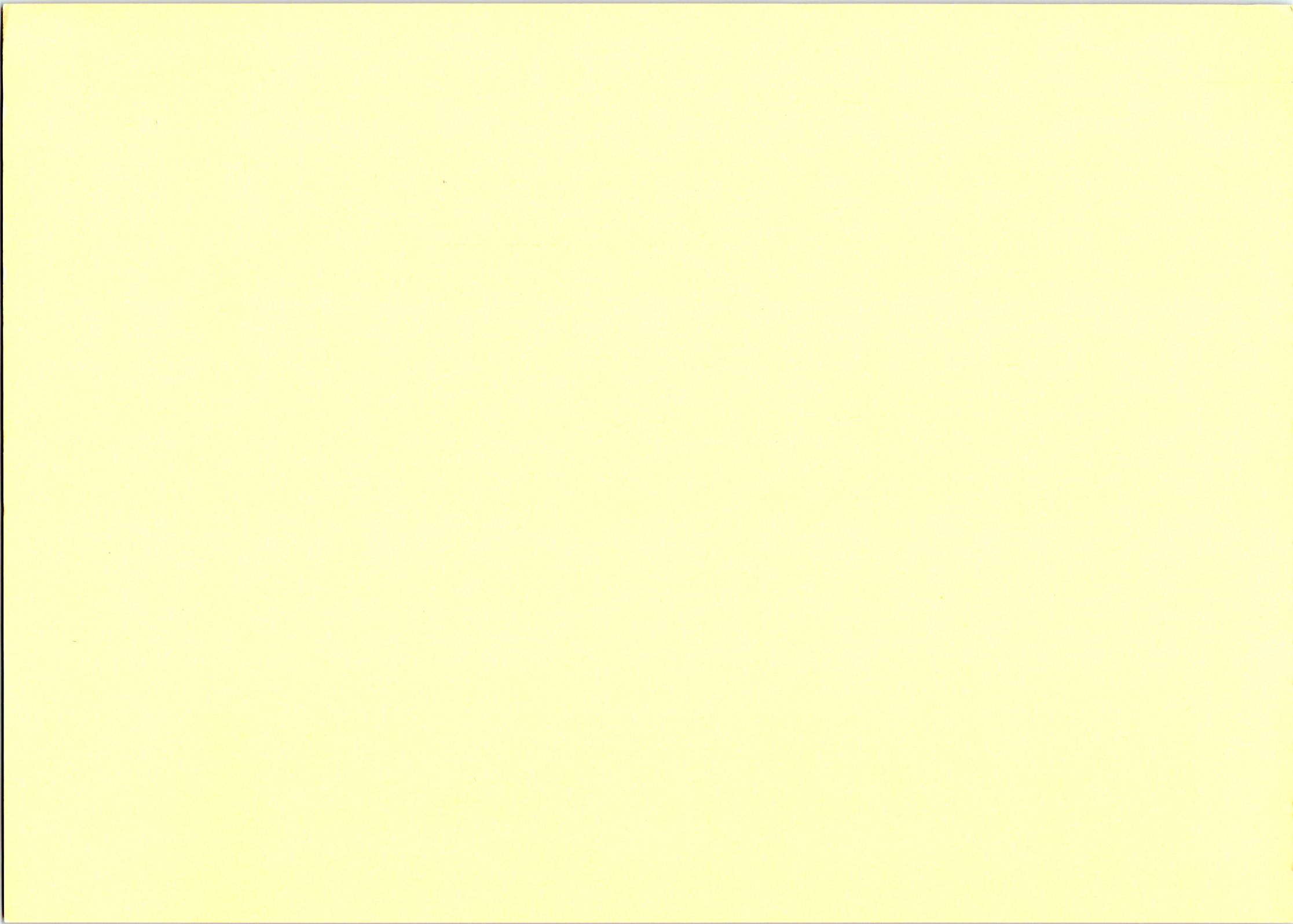
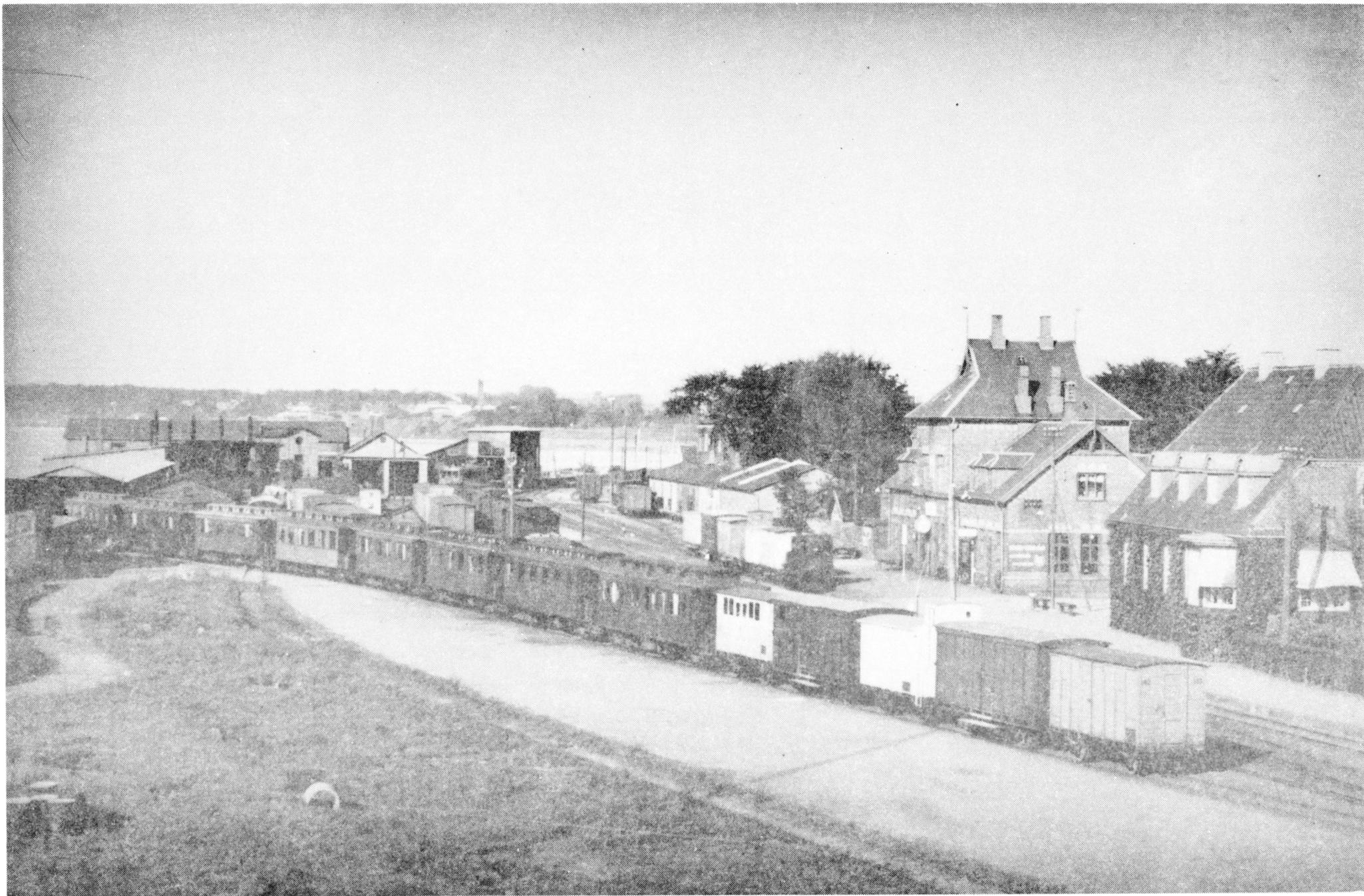


DBJ

Nr.1





Rønne H, ca 1936

Det er med stor fornøjelse at JMJKs forlag kan præsentere dette tegningshæfte om de bornholmske jernbaner. I 1987 blev 1. bind af 3 om Aalborg Privatbaner udsendt, men inden arbejdet på bind 2 var kommet ret langt, kom Jesper Reinfeldt med et så omfattende materiale om DBJ, at der ikke var noget at betænke sig på. Desuden har jernbaneinteresserede i mange år savnet oplysninger om DBJs rullende materiel, og dels er interessen for danske smalsporsbaner i disse år stigende.

Tegningerne er for de flestes vedkommende nedfotograferede originaltegninger, hvor dette ikke er tilfældet er tegneren angivet. Målestoksforholdet er, hvor det er muligt 1:45, hvor dette ikke har kunnet lade sig gøre er målestoksforholdet angivet.

Det er klart, at oplysningerne i tabellerne må tages med et vist forbehold. Stort set alt det rullende materiel er idag ophugget, og de tilgængelige kilder er langt fra altid enige om de numeriske oplysninger. Skulle der blandt læserne være nogle med yderligere oplysninger (eller fotos til kopiering) hører vi gerne derom, så evt fejl kan blive rettede.

Mange mennesker har været behjælpelige med at fremskaffe tegninger og fotos. Især skal nævnes overbibliotekar H. C. Larsen, Rønne, for sin store imødekommenhed og aldrig svigtende hjælpsomhed på alle måder. ligeledes har følgende hjulpet:

H.G. Alkjær, Holte
Bornholms Museum, Rønne
Bornholmstrafikken
bygningsinspektoratet, Rønne
A. Christiansen, Aarhus
DMJKs tegningsarkiv, København
F. Hermind, Lejre
Ths. Jensen, Bornholms Tidende
K. J. Joensen, Aarhus
O. J. Koch, Ringsted
Fl. Lund, København
B. Olsen, Aarhus
E. Petersen, Rønne
H. O. Petersen, Aarhus
J. B. Petersen, Ribe
E. Priess, Aarhus
Scandia A/S, Randers
B. "M." Sørensen, Aarhus
J. E. Tanggaard, Aarhus

samt ikke mindst Jesper Reinfeldt, som har lavet det store og tidkrævende arbejde på bedste vis.

Aarhus, juli 1988
Niels J. Hansen

Eget tryk.

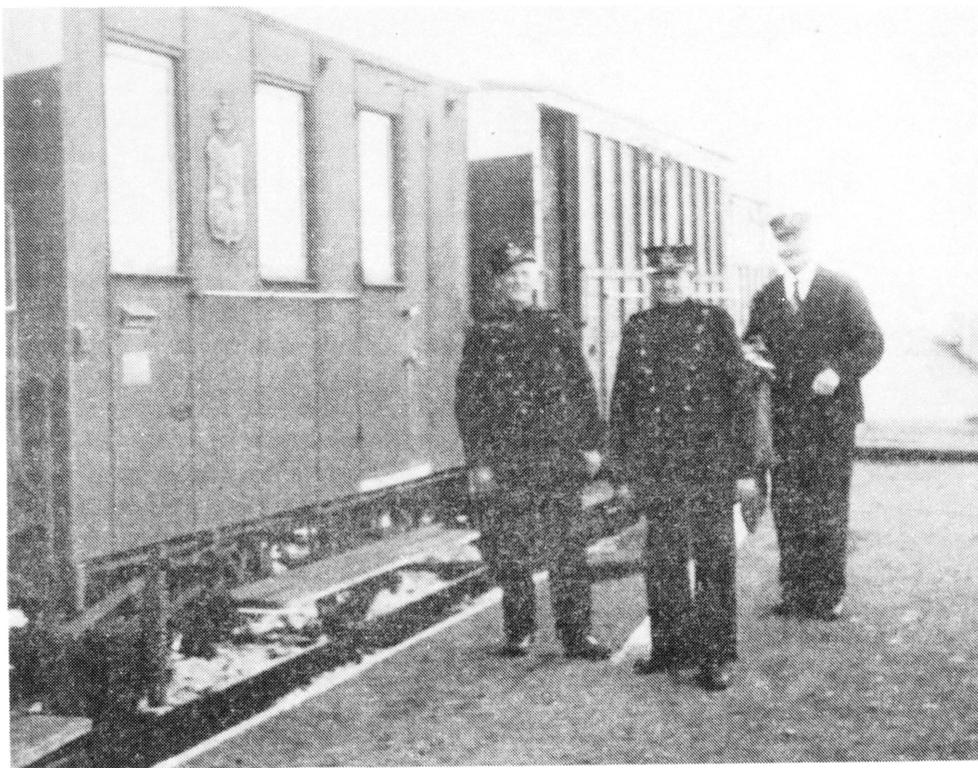
Disse hæfter kan købes for 125.- kr ved at indbetale beløbet på giro
1 30 85 72, JMJKs forlag, Nørre Alle 79, 8000 Aarhus C.

MIT PERSONLIGE FORORD:

Med familiemæssige relationer på Bornholm (min morfar var bornholmer) og som jernbaneinteresseret var det vel kun indlysende, at DBJ ligesom "faldt naturligt for". At der endda også var een i familien, der iøvrigt hedder Lindgren, nemlig Edvard, der var ved banerne, gør jo ikke tingene værre.

Hele familien Lindgren stammer fra Sandvig, hvor den ældste, altså min oldefar, var smed og hed Pær Lindgren. Han fik 5 børn med Kjerstine, hvoraf den ældste, Mathias, født 1882, var min morfar, og den næstældste Edvard fra 1888 altså blev ansat som ekstra portør på Allinge st. i 1916. Han avancerede siden og endte som togfører, og som sådan ses han i midten på billedet. Det hævdes, at jeg første gang mødte onkel Edvard og DBJ i 1950, hvor jeg 2 år gammel, sikkert til min mors skræk, tog turen på skinnebussens motorkasse på vej på ferie i Sandvig. - Pokkers man ikke er i stand til at huske sådan noget!

Der skulle imidlertid gå over 15 år før jeg genså DBJ, og det blev bestemt ingen skuffelse at opleve denne herlige velholdte bane, noget der helt har brændt sig fast i min hukommelse.



onkel Edvard i midten, optaget i 40'erne

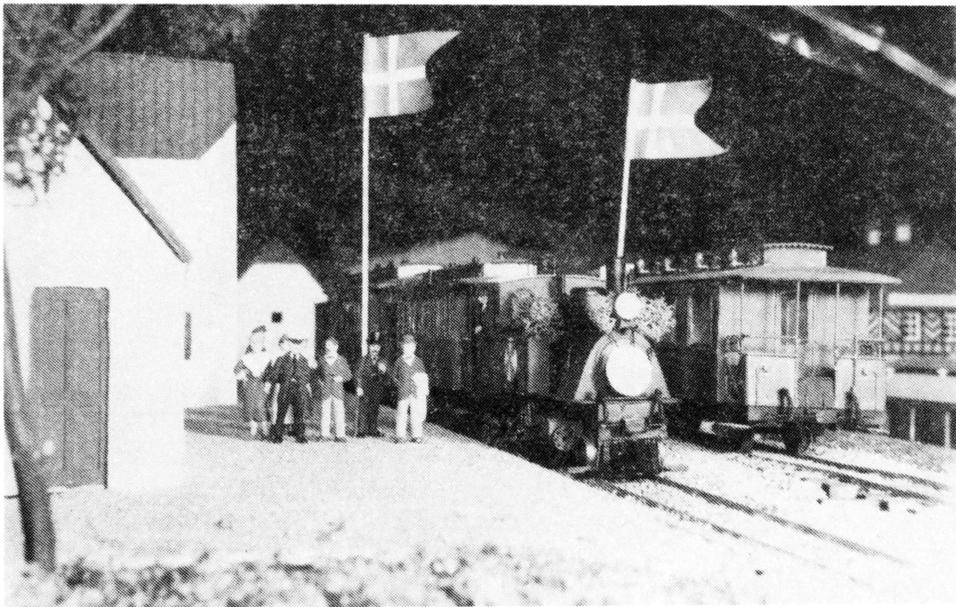
I 1968 lukkede DBJ, og i de følgende år skete der ikke rigtig noget. I 1970 - 71 skrev banernes kontorchef Ludvig Mahler en del artikler om DBJ, og det satte ligesom lidt skred i sagerne, idet vi var et par stykker, der begyndte at "bore" i DBJs materiel. Af kildemateriale havde vi dels Mahlers artikler, dels nogle mystiske, på engelsk affattede, skitser af diverse lok og vogne. Ud fra disse ting forsøgte vi at rekonstruere nogle af vognene til tegninger til brug for modelbanefolk, og de første af mine egne DBJ - modeller blev da også til efter disse tegninger.

Det var dog stadig ikke særligt tilfredsstillende, og det hjalp først da JMJKs forlag i 1980 udsendte det første hæfte om smalsporsmateriel. Det satte skub i interessen. Alene at erfare at der fandtes DBJs arkiv bevaret var en stor glæde, der ikke blev mindre, da jeg første gang i 1984 besøgte det og kunne konstatere, at det også var utroligt omfangsrigt. At det overhovedet er bevaret idag skyldes ganske få personer i Rønne, der nærmest fiskede tegningsskabene op af en vandfyldt kælder. Uden disse fremsynede personer ville et uvurderligt kildemateriale have været gået tabt for eftertiden.

Allerede i 1984 mente JMJKs forlag, at der nok med tiden kunne tilvejebringes grundlag for et rent DBJ - hæfte, hvis der kunne skaffes stof nok! og siden 1984 har indsamlingen stået på, et arbejde der har været utroligt spændende. Siden blev det til 2 hæfter, fordi man kan blive med at finde spændende ting om DBJ. Men med gode venners hjælp er her resultatet af 4 års efterforskning, og jeg håber ikke at skuffe nogen.

Der er dog stadig mange løse ender at tage fat på. For eksempel er det ikke lykkedes at finde værkstedsjournalerne, disse kunne måske have lettet lidt på mysteriet om de 18 løbske godsvogne, der den 22/7 1936 løb fra Nyker mejeri til Rønne uden at lokomotivet kunne indhente dem. I Rønne blev vognene afsporet af en ung assistent Andersen, der sørgede for, at vognene pløjede vognskuret ned istedet for at køre direkte ned på dampskibskajen - det er derfor vognskuret mangler på det store billede forrest i hæftet, dateret Rønne 1936. Denne sag er tilsyneladende censureret helt væk fra arkivet.

En anden dunkel ting er togenes oprangering. Her har vi kun billederne at gå efter - det er også godt nok - men det havde været sjovt at se det på tryk, hvis det altså har været trykt!? Endvidere sagen om "græshoppen" den lille Deutz - traktor, der kom til Bornholm 1939 fra Als og herefter trak kulvogne fra Nexø havn til Nexø gasværk. Skæbne ukendt indtil nu?! Tilhørte den DBJ eller Nexø kommune. Det bliver forhåbentlig også opklaret en skønne dag. Og sådan kan man blive ved....



DBJ i model: Østermarie st i Skælskør 1984

foto J. Reinfeldt

Apropos tryk: gid der snart kom en hel bog med en samlet fremstilling af banernes historie.

Forlæggeren har allerede takket de mange personer, der har hjulpet med tilblivelsen af dette værk. Det skal ikke gentages her, blot vil jeg hermed glæde mig over den positive modtagelse og aldrig svigtende hjælpsomhed, jeg har mødt når jeg kom med alle mine "mærkelige" spørgsmål og ønsker. Det skal alle have tak for.

Skælskør, juni 1988
Jesper Reinfeldt

Rønne—Nexø Jernbane.

MEDDELELSE

Form. Nr. 29
9/1933 5000

til *Hr. Driftsbestyrelsen*

fra

Rønne H. Station, den *28/12* 19*35*

Føljende meddeles: Da Diesellokomotivet Tidag Eftermiddag havde kørte i Nordside Halvøerne paa Allinge Havn, og kørte mod Sandvig, kom der en Bil paa Strandvej fra Allinge, som paa kørte Lokomotivet. Bilen ramte det bagreste Trin, saa det blev løjst, hvorefter Bilen kørte i Færd til venstre. Bilens Fører, Plukkemester Hofsted, Allinge, kom ind til Kvarteret. Bilen blev øjeblikkelig ramt. Føreren af Lokomotivet A. Andersen kørte hurtigt, og Bilens Fører erklærede over for mig, at han havde hørt Røjlen, men havde dog kom fra den anden Side.

Arbejdet
E. Højgaard

NR. 1833 / 1935.

onkel Edvards indberetning til driftsbestyrelsen

arkiv DBJ

FORHISTORIEN:

Allerede i 1875 fremkom de første baneplaner på Bornholm. Sagfører Carl Petersen, Rønne, havde i samarbejde med en ingeniør fra København udarbejdet et forslag til en jernbane mellem Rønne og Nexø. Daværende borgmester i Rønne, Olivarius, blev formand for et udvalg til sagens fremme. Det blev ikke til mere, bl. a. ville Nexø ikke være med. Man ville hellere sejle og dannede i 1876 "Det østbornholmske Dampskibsselskab".

En halv snes år senere prøvede man igen, men forgæves, og det var først i begyndelsen af halvfemserne det lykkedes at samle tilstrækkelig interesse for baneplanerne - nu var Nexø blevet mere interesseret. På et møde i Rønne i 1891 nedsattes et udvalg bestående af konsul Hintze, fysikus Hansen, jernstøber H. Blem, boghandler Colberg og ingeniør Joachim Fagerlund. Sidstnævnte blev senere banens første driftsbestyrer.

De gamle planer om Rønne - Nexø banen skulle nu genoplives, og banen skulle endda helt til Svaneke. Man lavede flere planer, bl. a. kun Rønne - Almindingen. Da man så efter lange forhandlinger skulle skaffe pengene, sprang Nexø igen fra, og man overvejede da at lade banen ende ved sogneskillet i Bodilsker, der grænser op til Nexø kommune. Man må dog være blevet enige til sidst, for i august 1891 godkendtes planerne. Loven om en bane fra Rønne over Aakirkeby til Nexø med sidespor til Almindingen blev vedtaget i maj 1894, og koncession blev givet i 1897, hvorefter arbejdet kunne gå igang.

Selskabets kapital var tilvejebragt ved følgende tilskud: fra staten: 827139.64 kr rønne havn + kommunerne: 536214.01 kr øvrige kommuner : 290925.62 kr ialt 1654279.27 kr

ANLÆGGET:

Ingeniør Fagerlund stod for projekteringen af banen, arkitekt Mathias Bistrup tegnede alle stationerne. Ekspropriationsforretningerne blev afsluttet i 1898, og i 99 tog entreprenørerne Hoffman, Hansen & co fat. Banen stod klar i december 1900 og blev indviet d. 12. december. Sidesporet til Almindingen blev indviet til sommertrafikken 1901 - den korte sidebane, 5.1 km, blev iøvrigt kun trafikeret fra maj til september - en decideret udflugtsbane, idet Almindingen dengang var et meget besøgt udflugtssted. Efter Gudhjembanens start i 1916 blev det Christianshøj trb. idet det ligger nærmere Rømersdal, Jomfrubjerget, Bastemose osv. Næsten lige så længe banen eksisterede etablerede man hver sommer daglige direkte tog Rønne - Christianshøj.

1-6-1923

Rønne-Allinge Jernbane.

Rønne H.-Sandvig. 1

Sandvig-Rønne H.

Table with columns: Afst. fra Rønne, Hverdage, Søn-og Helligd., Hverdage, Søn-og Helligd. Rows list stations and distances with numerical data.

§ Tog 22 har Forbindelse med Tog 3 (Nexøtoget) i Rønne H. * Tog 22 har Forbindelse med Tog E (Nexøtoget) i Rønne H. © i Tiden tids Maj til 30te September staaede Togene ved Sandkaas Tribrædt. saarsfret der er Rejsende at optage eller aafætte; i den øvrige Tid af Aaret staaede Togene ikke ved Sandkaas Tribrædt.

Rønne-Nexø Jernbane.

Rønne H.-Nexø. 2

Nexø-Rønne H.

Table with columns: Afst. fra Rønne, Hverdage, Søn-og Helligd., Hverdage, Søn-og Helligd. Rows list stations and distances with numerical data.

* Tog 3 har Forbindelse med Tog 22 (Allingetoget) i Rønne H. † Tog F har i Aakirkeby Forbindelse med Toget K. i 127 til Christianshøj. ‡ Tog H løber kun fra Midten af Juni til Midten af August.

Almindingen-Gudhjem Jernbane.

Aakirkeby-Gudhjem. 3

Gudhjem-Aakirkeby.

Table with columns: Afst. fra Aakirkeby, Hverdage, Søn-og Helligd., Hverdage, Søn-og Helligd. Rows list stations and distances with numerical data.

§ Tog H løber kun fra Midten af Juni til Midten af August.

Paa Hverdage, hvor Dampene ikke naar Forbindelse i Rønne med Morgentoget (Tog 1), kører der Tog paa Gudhjembanen i Forbindelse med Formiddagstogene (Tog 3 og 4) i Aakirkeby. Paa Søn- og Helligdage, hvor Dampene ikke naar Forbindelse i Rønne med Tog 1, kører der Tog igennem til Gudhjem.

Udover Rønne H. og Nexø stationer anlagdes stationer i Lobbæk, Aakirkeby, Pedersker og Bodilsker. Holdepladser, eller "formandshus med venteværelse" etableredes ved Rønne Nord og Rønne Øst, Køllergaarde, Ugleenge, Pilemølle og Balke (senere Kannekegaard). Trinbrædter anlagdes ved Robbedale, Nylars, Smøreng, Tvillinggaard, Langemyre og Hundsemyre (senere Balke strand). På sidelinien anlagdes station i Almindingen og trinbrædt ved Skørrebro.

DRIFTSmateriellet:

Ved banens åbning anskaffedes 3 damplok, 4 boggiepersonvogne, 17 åbne og 5 lukkede godsvogne. I banens første driftsberetning er også nævnt en kombineret post og personvogn. Det er lidt dunkelt og måske en trykfejl. Der findes i DBJs arkiv en tegning af en sådan vogn, men det må antages, at den aldrig blev bygget idet man i 1901 anskaffede både en postvogn, en bagagevogn samt en boggiepersonvogn mere. Den kombinerede vogn blev aldrig siden nævnt.

Damplokomotiverne blev leveret fra Arnold Jung, Jugenthal. De havde hjulstilling 1-C-0 - de første i Danmark med denne hjulstilling. Trods maskinernes lidenhed, der jo bestemtes af det lave akseltryk på max 4.5 tons, leverede Jung utvivlsomt en lok - type, der fuldt ud indfrie forventningerne. Man må åbenbart have været tilfreds for allerede i 1901 kom BJ

4, helt mage til 1 - 3. I 1902 anskaffedes BJ 5, en lidt større maskine med hjulstillingen 1-C-1, også den første med den hjulstilling i Danmark. Den havde samme hjulstørrelse, 800 mm, som BJ 1 - 4, og samme kedelstørrelse, blot placeret lidt højere. Disse 5 maskiner bestred i over 30 år hovedparten af Nexøbanens trafik, så de må have været gode lokomotiver.

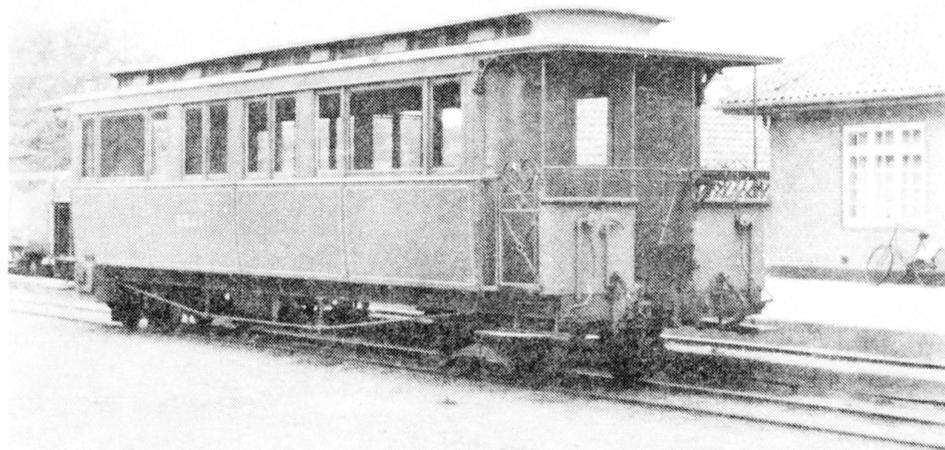
I 1902 anskaffedes fra Skagensbanen et 2 - koblet lokomotiv, BJ 11. Det var bygget 1889 hos Krauss og var formentlig blevet anvendt ved bygningen af Skagensbanen. Med en tjenestevægt på 7.2 tons var det det mindste privatbanelokomotiv i Danmark. Maskinen blev brugt på strækningen Aakirkeby - Almindingen og til rangering i Rønne.

Som nævnt anskaffedes 4 boggiepersonvogne ved banens åbning. De var alle storrumsvogne med åbne endeperroner, petroleumsbelysning, dampvarme, træsæder og uden toilet. Det var letløbende vogne af udmærket kvalitet fabrikken i Hannover leverede, og allerede 1901 anskaffedes yderligere en vogn, formentlig fra samme fabrik. Fra starten var vognene udstyret med de specielle bornholmske låger på endeperronerne, noget samtlige personvogne var udstyret med ved leveringen. 1901 anskaffedes endnu 2 vogne efter samme tegning, men denne gang leveret af A/S Bornholms Maskinfabrik. Maskinfabrikens vogne var lidt tungere og måske lidt mere solide, hvem ved, men under alle omstændigheder blev alle 7 personvogne mere end 50 år gamle. Først efter mange klager fik vognene i begyndelsen af tyverne polstrede sæder og elektrisk belysning, men stadig intet toilet.

Godsvognene var miniudgaver af almindelige vogne som blev bygget til alle baner i de år. Et kendetegn for bornholmske godsvogne var dog, at hjørnestolperne altid var af vinkeljern istedet for træ. Alle godsvogne havde fra starten vakuum- og varmeledning -alle tog var jo blandede.

Samme år anskaffedes også 2 postvogne, der til gengæld ikke lignede noget andet i Danmark. Meget små, smalle og høje gav de et pudsig indtryk, når de var indrangeret i toget. Alle 3 baner fik postvogne af denne type, og 2 af disse overlevede banernes lukning og eksisterer stadig. Den ene, nr 326, blev i 1950 ombygget med skinnebuskobling og ditto hjul, og kørte derefter dagligt mellem Rønne og Nexø helt frem til banens lukning i 1968. Vognen er i dag på Sjælland hos DJK i Bløvsrød. Nr 26 befinder sig hos industribaneklubben i Hedehusene.

Bagagevognene nr 30 - 31 var 2 - akslede med åbne endeperroner, kikkasser og fløjdøre, der var trukket lidt ind for at kunne udnytte profilet helt. Indvendig var der udover pakrummet en togførerkupe med bord og sorterreol til fragtbreve samt håndbremsesving. Begge vogne ombyggedes i 20-erne med batterirum (til togbelysning) i den ene ende. Herved mistede vognene den ene åbne perron, og samtidig blev de 3 - akslede, idet sporet på Nexøbanen stadig var de gamle 12 kg/m skinner fra 1900. 1907 suppleredes bagagevognene med nr 32, som var væsentlig mindre, bundfladeareal 8.7 m², men stadig udstyret med kikkasser og i modsætning til de store vogne udstyret med skydedøre. 1923 byggede DBJ selv en stor rejsegodsvogn efter samme princip som 30 - 31, dog var nr 33 tre - akslet fra starten.



DBJ 1, Sandvig 1952

foto H. de Herder

NYE BANEPLANER:

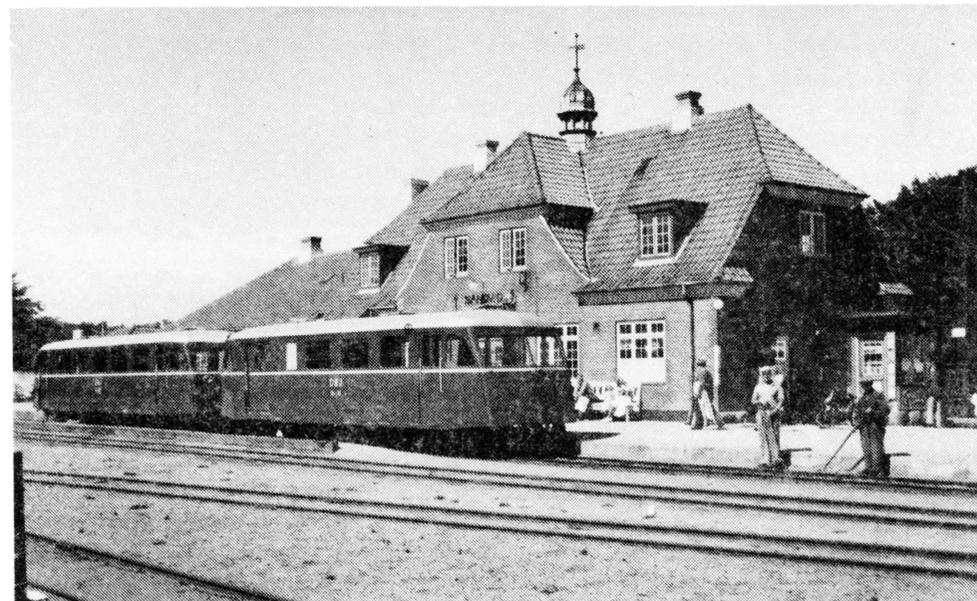
Nexøbanens succes oversteg alle forventninger, og da samtidig turisterne begyndte at "opdage" Bornholm, var det naturligt at nye baneplaner kom frem, først og fremmest en bane til nordlandet. Diskussionerne varede i 3 år til 1908, hvor planerne blev godkendt. Banelinien var projekteret således: fra Rønne over Nyker, Klemensker til Rø og videre langs kysten til Allinge, altså ikke den korteste vej, men omtrent en ret vinkel og ikke gennem særlige frugtbare områder. Det skulle være en turistbane til det godt besøgte nordland; den skulle ikke baseres på godstrafik men på persontrafik, mente Fagerlund.

I Klemensker ville man, af hensyn til terrænet, lægge linien noget mere mod øst. Imidlertid ønskede man banen lagt forbi mejeriet Bjørnedal og brugsforeningen, hvis det var muligt. Det var det, men det ville kræve sværere skinner og lokomotiver at overvinde den stigning på 1 : 80, der var der, samt fordyre hele anlægget. Man vedtog dog den vestlige linieføring og Klemensker fik sin station tæt ved kirken og kroen - ja i det hele taget tæt ved byen. Af den grund kom banen så til at løbe gennem den dengang lidet kendte, naturskønne dal "Kleven" forbi Spellingmose til Rø. Endestationen i nord var oprindeligt planlagt som Allinge, men der var et stærkt ønske om at få linien forlænget helt op mod Hammershus. Klippeterrænet bød på så store vanskeligheder at tanken måtte opgives, men banen blev dog ført til Sandvig, der derved blev endestationen. I de første år endda med navnet "Hammershus", der dog snart blev ændret til Sandvig. Et sidespor til Allinge havn og Sandvig brugsforening blev indføjet i planen.

Koncessionen blev udstedt i 1909. Det store jordarbejde og bygningen af strækningen fik ingeniør Heincke for ca 800.000 kr. Stationsbygningerne blev tegnet af arkitekt Ove Funch-Espersen. Arbejdet gik kun langsomt frem, mest på grund af mangel på arbejdskraft, og afleveringsfristen blev overskredet med et helt år. I henhold til den skulle banen være færdig 15. april 1912. Efter talrige klager fra bestyrelsen nedsattes i efteråret 1912 en voldgiftkomite med henblik på erstatning. Det hjalp lidt og entreprenøren lovede herefter anlægget færdigt senest 15. december 1912. En frist det senere skulle vise sig slet ikke kunne overholdes. Anlægsbestyrelsen drøftede også at fratage entreprenøren arbejdet, hvad man dog opgav da det næppe ville hjælpe. Alt andet stod klart. Stationsbygningerne var færdige, materiellet parat og personalet antaget. 1. maj 1913 blev derefter sat som allersidste frist.

Da antog entreprenøren et hold tyske arbejdere til at fuldføre arbejdet. Den 15. marts ankom så en del tyske sporlæggere, der i løbet af godt 1 måned afsluttede arbejdet. Den 18. april kørtes den første prøvekørsel med blandt andet pressens repræsentanter, og endelig 5. maj 1913 kunne den 31.2 km lange bane officielt indvies.

Da banen gik igennem hårdere terræn end Nexøbanen var det klart at der måtte sværere materiel til. Sporet bestod af 19.9 kg/m skinner à 10 m længde i modsætning til nexø-banens 12.5 kg/m à 7.5 m. Stigningerne var også betydelig større idet RAJ havde en maksimal stigning på 13.5 o/oo (Allinge havn dog 27 o/oo). Højeste hastighed var oprindeligt 35 km/t, senere 45 og sidst 70 km/t.



Sandvig St 1952

foto Kjøller, Sandvig

Der anlagdes stationer i Nyker, Klemensker, Rø, Tejn, Allinge og Sandvig. Holdepladser placeredes i Blykobbø, Mæby, Splitsgaard, Humledal og Sandkaas. Humledal omdannedes senere til rigtig station.

Oprindeligt havde RNJ selv projekteret bygningerne. Disse må åbenbart ikke være faldet i god jord og kritiseredes af bl. a. professor Martin Nyrop, skaberen af Københavns rådhus, der ofrede et stort arbejde på at få ændret de oprindelige bygningsplaner. Dette lykkedes, mod at planindretningen blev bibeholdt og omkostningerne blev de samme. Som nævnt blev det O. Funch-Espersen, der udarbejdede de nye tegninger, et arbejde han slap heldigt fra.

Banen fik hurtigt hæftet prædikatet "Danmarks smukkeste" på sig og det store antal rejsende viste klart, at Fagerlunds ide om en bane til nordlandet var rigtig. Det første år befordrede Allingebanen 142.000 rejsende - for en stor del tyske turister, der i den tid oversvømmede øen.

DRIFTSMATERIELLET:

Som tidligere nævnt krævede nordlandsbanen (og senere også Gudhjembanen) betydeligt kraftigere lokomotiver. Nydqvist leverede til disse to baner ialt 6 ens maskiner af typen 1 - C - 1. I 1912 fik RAJ 3 lok, nr 1 - 3, og i 1916 RAJ 4 og AGJ 21 - 22. Det var typiske svenske lokomotiver, der havde et pænt og enkelt udseende og var yderst imponerende i ydeevne og temmelig veldimensionerede. Alt var fuldt udnyttet rent konstruktionsmæssigt - maksimalt akseltryk, kurveradius og profil. Den store kedel med en hedeblade på over 90 m² var usædvanlig stor for en smalsporet maskine, så det var god trækraft man her fik. Indtil begyndelsen af trediverne bestred de næsten al trafik på RAJ og AGJ. Motoriseringen fortrængte dem en hel del, men de fik så nye opgaver på Nexøbanen, hvor sporet efterhånden var forstærket.

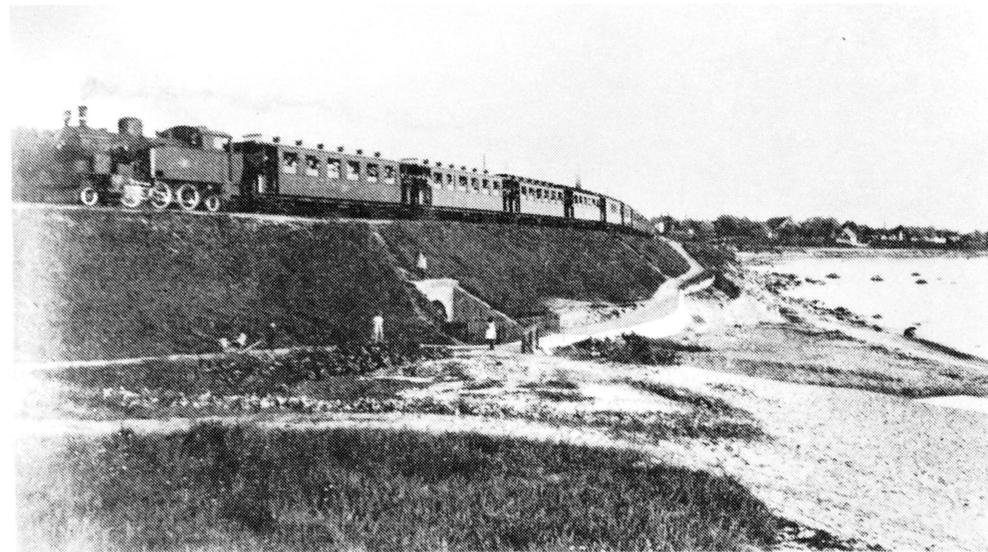
Vognmateriellet, der leveredes til RAJs åbning, var også noget større og mere moderne end Nexøbanens. Godsvognene blev også større, idet alle RAJs vogne nu fik bundfladeareal på 12.5 m² og de åbne på 14.3 m². Post- og rejsegodsvognene blev udført efter de samme retningslinier og tegninger som Nexøbanens.

Personvognene var længere og lidt bredere og nu forsynede med polstrede sæder og elektrisk lys - der var dampdynamo på Nydqvist maskinerne. Der var 3 typer: 3 storrumsvogne med midtgang nr 301 - 3, 2 storrumsvogne med skæv midtgang nr 311 - 2 og 4 sidegangsvogne nr 321 - 4. Vognene løb på tyske "Weger" boggyer, der var meget letløbende. Bortset fra, at Nexøbanens vogne havde udadbuede sider, lignede vognene i det ydre hinanden. Midtgangsvognene havde samme vinduesinddeling og lyskasserne på taget var lavet efter samme princip.

Men vognene var stadig uden toilet trods deres moderne tilsnit. Det har utvivlsomt ikke altid været morsomt for de rejsende, og der går en del historier om problemet, hvoraf en skal medtages her. Den er skrevet af Johs Lyngby:

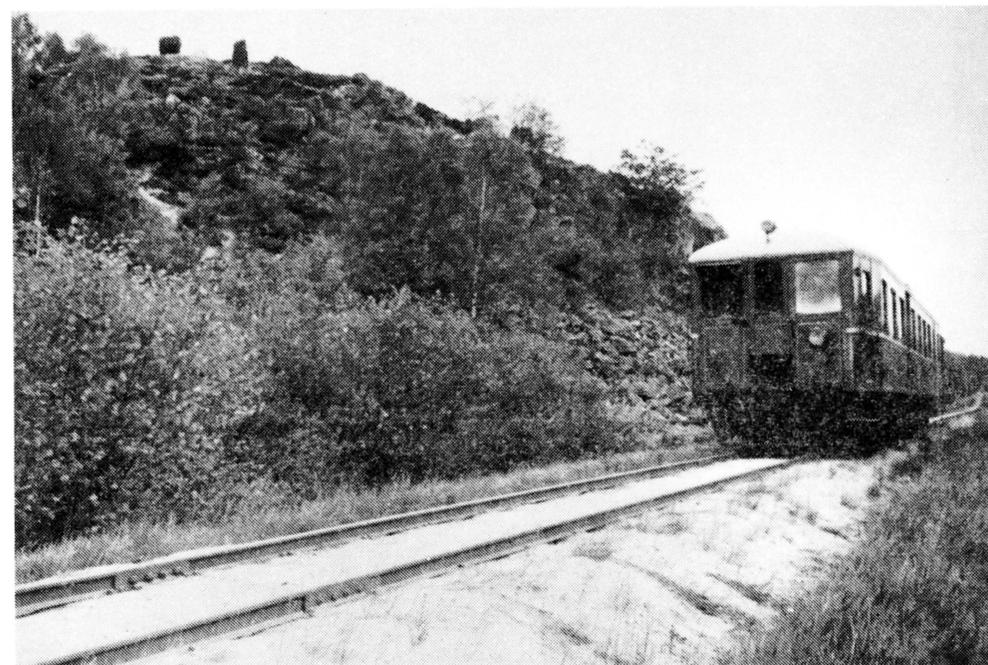
En dag skulle en Rønne-restauratør til Allinge med toget. Han var nok kommet lidt sent afsted - uden morgenbitter - og sad nu med alvorlige mavekneb og flyttede sig uroligt frem og tilbage på bænken, længselsfuldt håbende på, at toget snart ville nå Klemensker, hvor opholdet ville være så langt, at han kunne nå over til det lille grønmalede hus med skrå sidelister i døren. Da toget kørte ind på stationen stod han forpint ventende parat til at springe så snart det holdt. Endelig stod toget stille. På vejen over nåede han at orientere stationsmesteren med en lille morgenhilsen der samtidig var et tegn, der skulle illustrere hans situation og hvormed han ville sikre sig fornøden tid til sit ærinde.

Hjælpsomhed og forståelse afpassedes altid de givne forhold og han satte sig trygt tilrette over det åbne hul i brættet. Imedens gik den vilde jagt ude langs skinnerne, hvor portøren koblede vogne fra og til og løb væddeløb med maskinen om at komme først til sporskiftet, og sluttelig når togstammen var manøvreret på plads ved perronen at give klarmelding til stationsmesteren. Det skete altid ved at der råbtes med fuld røst: FÆRDIG!



stort udflugtstogt passerer Byåen, Rønne (før 1920?)

arkiv Bornholms
Museum



Dieselvogn passerer Kleven mellem Rø og Klemensker

foto E. Petersen/
Bornholms Museum

Herren i det lille hus misforstod det som et spørgsmål til ham, og med benklæderne nødtørftigt holdt oppe med den ene hånd, åbnede han døren med den anden og råbte ud: "Nej nej, minj sjik'lie, ente ganske, ente ganske!" At toget ventede til han blev færdig, behøves næppe sagt. Toilet i vognene blev heller ikke indført ved AGJs åbning i 1916, men kom først til banerne i 1925, da Skagensbanens vogne kom til Bornholm - og de var endda ældre!

GUDHJEMBANEN:

3 år efter Allingebanens åbning indviedes den tredje strækning, Gudhjembanen, i forlængelse af Almindning - strækningen. Koncessionen var allerede udstedt 1910, men der skete ikke rigtig noget i starten, da man lige skulle have Nordlandsbanen færdig først. Der var som sædvanlig også ballade om linieføringen, specielt gennem Almindingen ved Christianshøj, der dengang var et stærkt besøgt samlingssted. Terrænet er her meget kuperet og ville medføre en merudgift på over 100.000 kr + udgifter til sværere lokomotiver. Da man endelig var enige om at ofre de mange penge og skulle igang med arbejdet, kom 1. verdenskrig og fordyrede alting endnu mere. Licitationsstilbuddene var så høje, at man valgte selv at udføre arbejdet uden entreprenører og for egen regning og risiko. Driftsbestyrer Fagerlund blev atter ledende ingeniør ved anlægget. Den 18,2 km lange bane kom til at koste 1.100.000 kr, der var en overskridelse på næsten 50 % i forhold til det oprindelige beløb på 760.000 kr.

Stationsbygningerne var tegnet af arkitekterne Kay Fisker og Aage Rafn, der sejrede i en konkurrence, udkrevet i samme anledning. Der indkom 43 projekter, hvoraf flere stadig befinder sig i banernes arkiv, og herudaf valgte akademisk arkitektforenings dommerkomite Fisker og Rafn's tegninger, der var meget særprægede og som også blev udsat for stærk kritik. Bygningerne kom ikke til at ligne store rigmandsvillaer men huse, der ikke adskilte sig meget fra den stedlige bebyggelse, og det kunne man ikke lide. Men stationerne blev opført og kan stadig ses, selv om de er ombyggede noget efterhånden - de er specielle.

Der oprettedes station i Aaløse, Østerlars, Østermarie og Gudhjem og holdepladser ved Christianshøj og Stavrhøl. Sporet blev bygget af 19,9 kg/m skinner à 10 m's længde, det samme som Allingebanens, og største stigning var 15 o/oo.

Materiellet var ganske som Allingebanens, idet Nydqvist leverede 2 lok AGJ 21 og 22 (samtidig fik RAJ sin 4. maskine). Bornholms maskinfabrik leverede 1 midtergangsvogn nr 601, 1 sidegangsvogn nr 621 og 2 tre - akslede midtgangsvogne nr 606 - 7. Af øvrige vogne leverede fabrikken i Rønne 4 tre - akslede bænkevogne, 9 lukkede og 18 åbne godsvogne, 1 rejsegodsvogn og 1 postvogn.



AGJs indvielsestog på Christianshøj trb 1916 arkiv Bornholms Museum

I 1925 købtes fra Skagensbanen en del brugt materiel, idet denne bane var blevet ombygget til normalspor. Man overtog 3 damploks, 4 personvogne, 12 åbne og 24 lukkede godsvogne samt 2 bænkevogne, der i mere eller mindre adskilt tilstand fragtedes til Rønne med skib à 2 gange.

Lokomotiverne, nr 6 - 8, var 1-C-1 loko, alle af fabrikat Maffei, bygget henholdsvis 1908, 1912 og 1920. Det var gode, kraftige maskiner, der passede til Nexøbanens lave akseltryk. RNJ hovedreparerede tilsyneladende alle maskinerne, og der gik flere år inden de kom i drift. De anvendtes på Nexøbanen i over 10 år indtil motoriseringen gjorde dem mere eller mindre overflødige. Nr 8 blev udrangeret allerede i 1937, medens nr 6 og 7 først blev ophugget i Almindingen (sammen med nr 21 og 22) i oktober 1950.

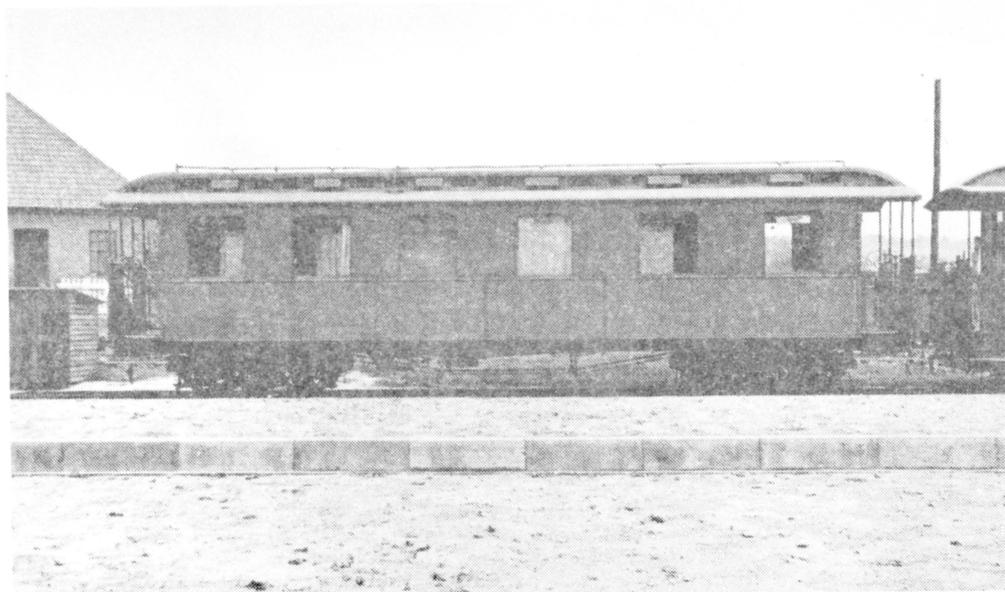
Personvognene var for 3 af vognenes vedkommende boggievogne af normal smalsporstype med tvillingvinduer og tagrytter med nedbøjede tagender. Den ene af dem, nr 10, var dog ombygget 1916 hos Scandia med store vinduer. Af en eller anden grund anskaffedes også en toakslet kupevogn (RNJ 12). Motiveringer ved købet af den er lidt vanskelig at gennemskue, med mindre man virkelig har været i siddepladsnød. Man hører ikke meget om vognen senere; den er nævnt i en fortegnelse fra 1931 og er vel formodentlig udrangeret i løbet af trediverne. I 1926 lukkede Aabenraa Amtsbaner, der havde en stor mængde 2 - akslede gennemgangsvogne i samme stil som DBJs vogne. Man kunne dog her have løst en eventuel

personvognsmangel gennem indkøb af nogle af disse vogne, men det skete ikke.

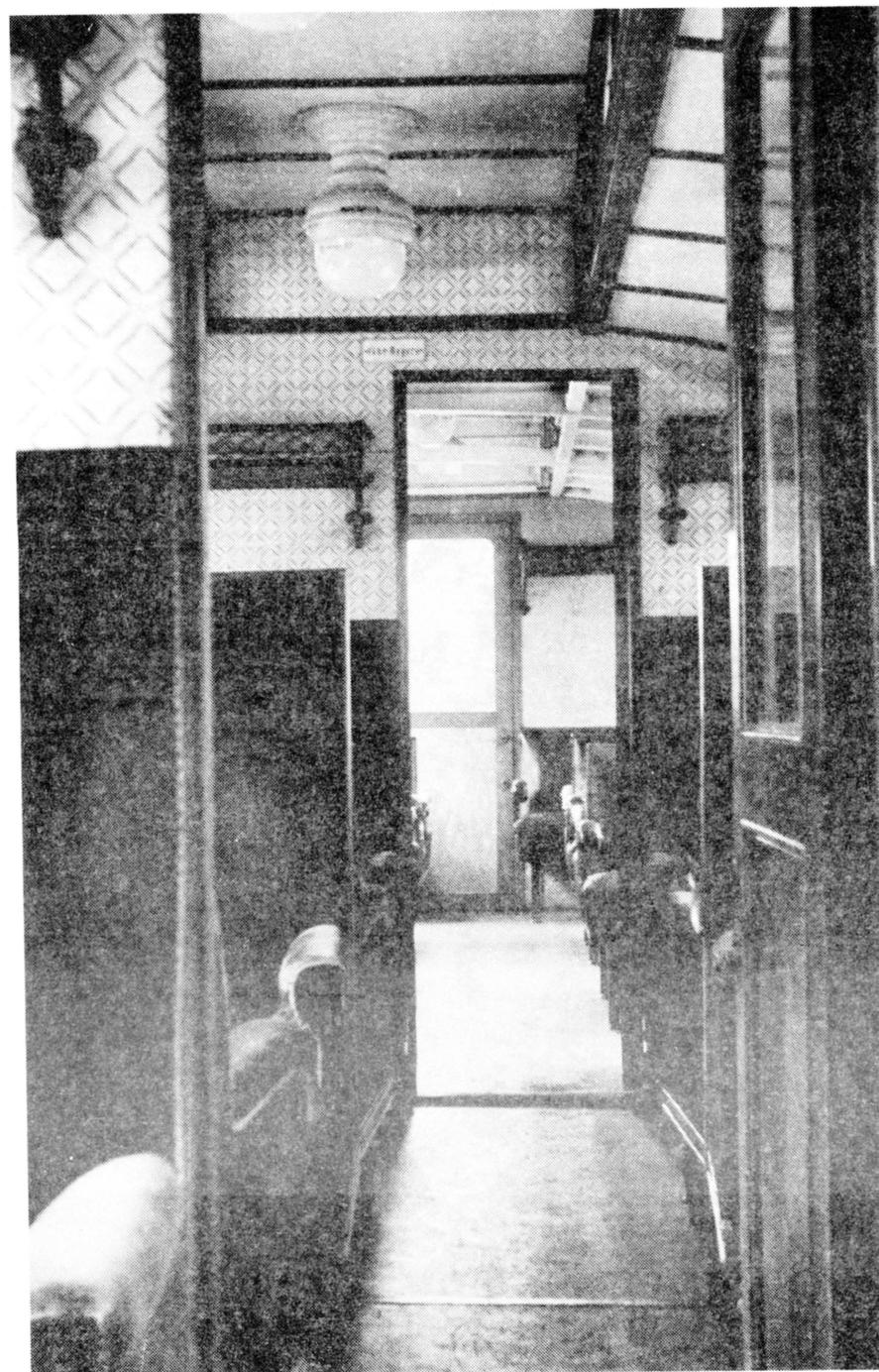
De lukkede godsvogne var alle Scandia - vogne af en type, der meget lignede de øvrige vogne på Bornholm. Efter istandsættelse i Rønne gled de efterhånden ind i banernes nummerorden, alt efter om de var håndbremse- eller skruebremse vogne. De skruebremsede vogne havde kupe og ikke tårn. 3 af disse, formentlig nr 183 - 5, blev i 1950 omdannede til skinnebuspakvogne og kørte som sådanne til 1968. De øvrige vogne blev udrangerede i begyndelsen af 50-erne.

De åbne godsvogne var for de flestes vedkommende bygget af Scandia, dog var 2 formodentlig bygget af Sydfyenske Jernbanes værksteder.

I 1929 afgik driftsbestyrer Fagerlund på pension, 70 år gammel. Han havde ved stor flid og dygtighed ledet starten og de første vanskelige år. I de senere år var tiden dog løbet lidt fra banen, og efterhånden begyndte konkurrencen fra landevejene at gøre sig gældende. Især Nexø-banen holdede bagefter. Man kørte stadig rundt med gamle - alt for svage - lokomotiver fra banens start og med en trafik- og transportmængde, der helt oversteg hvad materiellet kunne formå. Det stod derfor helt klart, at man måtte finde en udefrakommende yngre driftsbestyrer, der kunne tilføje banerne nye dimensioner. Man valgte civilingeniør C. Milner som ny driftsbestyrer, og det må siges at have været et godt valg. Han kom til Bornholm i 1919 som assisterende havneingeniør ved bornholmske havne. I 1922 startede han flere



DBJ 10, hensat Rønne N ca 1950 foto E.Petersen/ Bornholms Museum



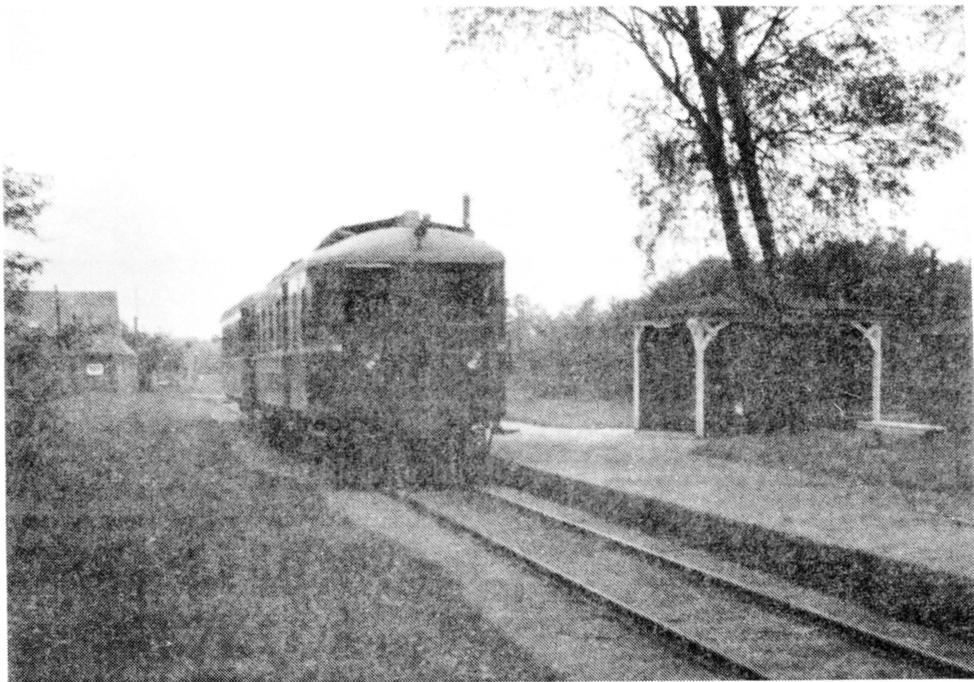
interiør, DBJ 10 (ex FSB) foto E. Petersen/Bornholms Museum

rutebilruter. Han havde 4 - 5 biler og drev flere ruter, blandt andet Rønne - Nexø og Rønne - Sandvig. Det var således ikke alene en ingeniør man antog, men sandelig også konkurrenten! Med ham overtog man også bilerne og derved var grunden lagt til det rutebilnet, der senere skulle afløse banedriften og som i 1968 videreførtes af DSB.

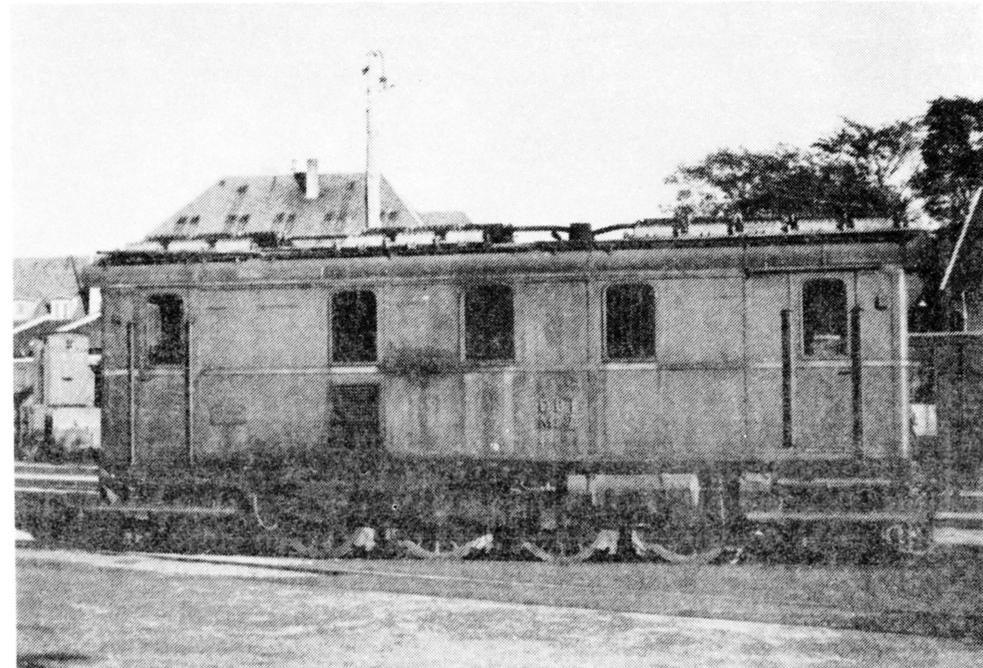
Milner indså hurtigt, at en tiltrængt modernisering af driften var nødvendig. I hans tid tog sporforstærkningen på Nexøbanen fart og var færdig i begyndelsen af trediverne, hvorefter alle 3 baner havde samme overbygningstype - 19.9 kg/m spor.

MOTORISERING OG SAMMENLÆGNING:

I 1930 indsattes 2 benzinmekaniske motorvogne i driften - RAJ M 11 og AGJ M 21. Dog ejedes M 21 med 18/23 af AGJ og 5/23 af RNJ. Vognene leveredes af Triangel i Odense og var udstyret med en 125 HK motor af fabrikat Continental. Vognene var 3 - akslede med skæv fordeling således at der var 2 aksler under den tunge motor og træk på bagakslen. Vognene indsattes på sidebanerne (Allinge og Gudhjem) og erstattede ikke damplokomotiver men brugtes til en tiltrængt udvidelse af toggangen.



DBJ M 5 + 324 v Balke Strand (ex Hundsemyre) sept 68 foto J. Reinfeldt



Ml 7, hensat ca 1955

foto Scandia/arkiv JMJK

Hidtil havde de 3 baner været 3 selvstændige baneselskaber med hver sin bestyrelse, men med fælles driftsbestyrer. Ja, man havde sågar i mange år ikke engang fælles billetsystem. Det var jo 3 forskellige selskaber, og medens man havde den bestemmelse at der kunne løses billet direkte mellem Nexøbanens stationer og stationer på de andre 2 baner kunne man ikke løse billet direkte fra Allingebanen og Gudhjembanen eller omvendt. Skulle man fra Sandvig til Østerlars kunne man kun løse billet til Almindingen. Her måtte man så ud og løse billet til resten af vejen. Det fælles billetsystem blev først indført under 2. verdenskrig!

I 1935 slog man alle 3 selskaber sammen og bibeholdt som hidtil fælles driftsbestyrer. Samtidig med sammenslutningen til DBJ besluttedes en større modernisering, og i 1935 anskaffedes følgende motormateriel fra Frichs i Aarhus:

Ml 7 "Dunderblitz"	6 - akslet 410 HK diesellokomotiv
Ml 8 "Liselotte"	2 - akslet rangerlokomotiv
M 1 - 2	6 - akslede dieselelektriske motorvogne, 250 HK, 52 siddepladser

I 1938:

M 3 som M 1 - 2

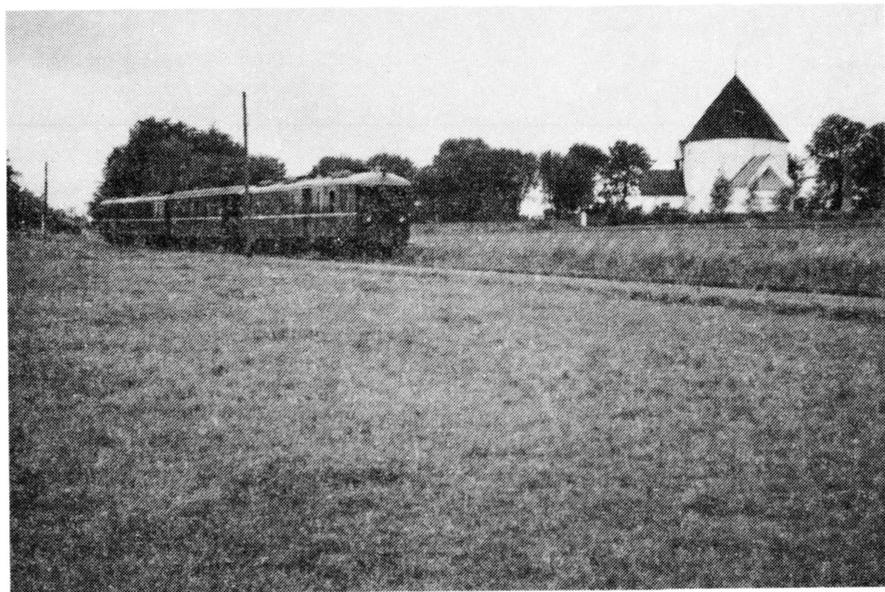
Ml 9 dieselmekanisk rangerlokomotiv, 115 HK, 2 - aksler + blindaksel

I 1939 overtoges følgende materiel fra Haderslev Amtsbaner:

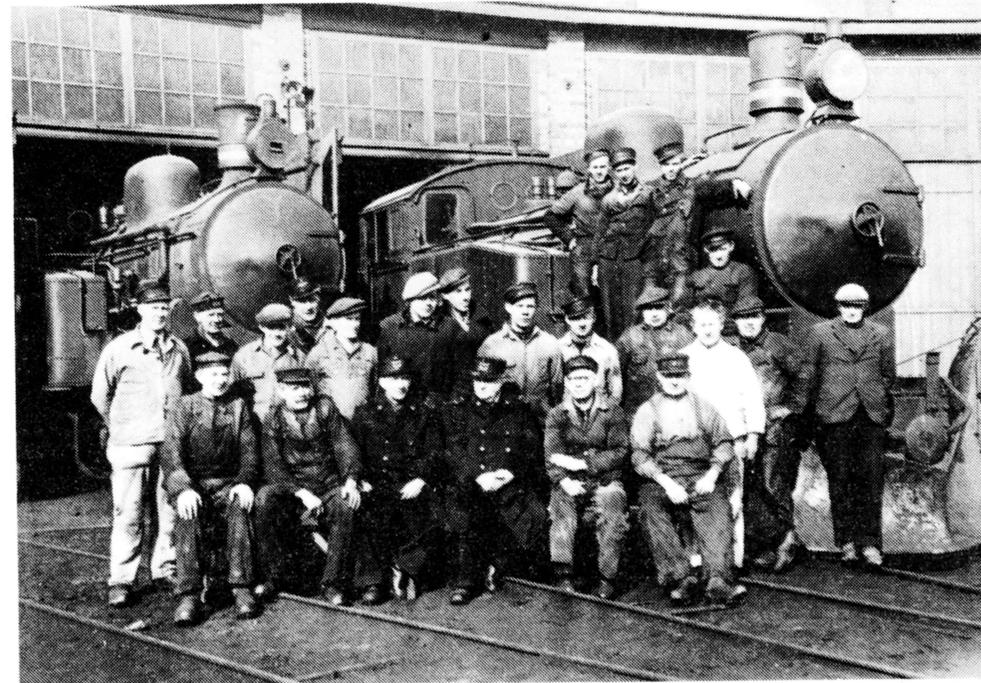
M 4 - 5 5 - akslede dielelektriske motorvogne, 290 HK, 32 siddepladser, bygget 1934

Ml 10 som Ml 8

M 1 - 3 lignede DSBs Mo vogne en del, og motoren var også af denne type. Det var gode og behagelige vogne, der gjorde god fyldest i den tid man havde brug for dem. M 2 brændte i 1958, de 2 andre kørte indtil lukningen i 1968. M 4 - 5 leveredes i 1934 af Frichs til Haderslev Amtsbaner som M 81 - 82. De havde færre siddepladser og stærkere motor og indsattes hovedsagelig på Gudhjembanen. M 4 blev udrangeret 1964, M 5 i 1968. Ml 7, også kaldet "Dunderblitz", var af en type diesellok, Frichs leverede til mange danske privatbaner i de år. Denne var dog som den eneste bygget med 4 driv- og 2 løbeaksler. Det var en stor robust maskine som sikkert har gjort god nytte i store sommertog. Det hævdes til gengæld også at den var baneafdelingens skræk! Den rettede kurverne ud med de mange aksler og sin stive rammekonstruktion. Man forsøgte allerede i 1949 at slippe af med det til Randers - Hadsund banen, idet Scandia i Randers dette år gav tilbud på ombygning af lokomotivet til normalspor. Ml 7 hensattes 1955, efter at man igen forgæves, denne gang til Nordfyenske Jernbane, havde forsøgt at sælge maskinen, og ophuggedes endeligt 1964.



motortog v Nylars kirke, sept 68



RAJ 2 + 3 med personale, Rønne Marts 1945

foto Kaare Rasmussen/
Bornholms Museum

I løbet af få år havde man nu fået moderniseret banens trækraft og man kunne nu endelig sige farvel til de ældste og svageste lokomotiver. I 1937 var alle Jung - maskiner, BJ 1 - 5, væk. Endvidere var BJ 11 udrangeret, dog nogle år tidligere, og endelig udrangeredes nr 8 (ex FSB), og RAJ 4 hensattes til reservedelslager for de andre Nydqvist maskiner. Man stod nu godt rustet med 7 damplokomotiver, 1 stort diesellok, 3 traktorer, 5 diesel- og 2 benzinmotorvogne. Rejsehastigheden var dog stadig kun 45 km/t trods den forbedrede komfort og specielt Gudhjembanens linieføring gav lange rejsetider, som en rutebil let kunne slå - selv i trediveerne, så nedlægningsspøgelset var ikke til at komme uden om. Men så kom 2. verdenskrig, og alle fik igen brug for jernbanen. Der blev pludseligt dobbelt så meget at køre med som før krigen, men der var kun halvt så mange tog. Det kunne medføre forsinkelser, og amtmanden opfordrede ved generalforsamlingen 1944 lakonisk "kys farvel i tide og undgå forsinkelser". I 1943/44 rejste 684.421 med banerne, hvilket var 250.000 mere end året 1939/40, der havde været det bedste turistår. I 1944/45 steg antallet til 804.157. Godsmængden steg til over 80.000 tons. Krigen endte på Bornholm med en katastrofe, idet tyskerne ikke ville overgive sig til russerne, så mens det øvrige Danmark festede, bombede russerne Rønne og Nexø med store ødelæggelser til følge. DBJ undgik de store ødelæggelser, idet materiellet var kørt ud på øen. Værst gik det ud over Nexø, hvor stationsbygningen og remisen blev beskadiget og en dieselvogn gennemhullet ved det første angreb. Herefter besatte russerne øen og blev der et år. De gav banerne stor omsætning - 7000 tons gods.

foto J. Reinfeldt

EFTERKRIGSTIDEN:

Efterhånden blev det igen "hverdag". Banerne stod tilbage med nedslidt materiel og det stod enhver klart, at når bilerne kom igang igen måtte der nye tiltag til. I 1948/49 indsattes skinnebusser i driften, og selvom man dette år transporterede 1.152.683 rejsende gik man så småt igang med at afvikle driften på Allinge og Gudhjem banerne, idet man om søndagen lod en del tog erstattes med rutebiler.

I 1949 påbegyndtes de første udrangeringer af rullende materiel. Man forsøgte i første omgang at eksportere det til blandt andet Cuba og Argentina, og man havde en del korrespondance med udenrigsministeriet i den anledning. Man udarbejdede salgslister og -tegninger affattet på engelsk til dette brug. Denne spændende korrespondance befinder sig stadig i banernes arkiv, og her kan man bl. a. se, at banens tilsynsførende maskiningeniør ved DSB, Ebbesen, har gennemgået en del materiel med henblik på salg. Til højre på arket er anført bemærkninger om vognenes generelle tilstand, og hele vejen ned står: "rådden" - jo det har sandelig ikke været det bedste materiel man har haft - et typisk eksempel på banernes generelle problemer under og efter 2. verdenskrig med mangel på materiale. I 1950 ophuggedes 4 damplokomotiver (nr



DBJs første skinnebus losses, Rønne 1949

foto arkiv: DBJ



DBJ MI 10 med posttog, Rønne H juli 67

foto J. Reinfeldt

6 - 7 og 21 - 22), en del personvogne og over 75 godsvogne. Dette fortsatte de næste 5 år, hvor næsten alt forsvandt. Tilbage blev kun 5 boggiepersonvogne, der alle var blevet moderniseret, bl. a. med toilet, under krigen, 2 postvogne, 4 rejsegodsvogne, 5 lukkede og 7 åbne godsvogne samt sneploven, der var anskaffet under krigen. Derudover havde man 4 skinnebusmotorvogne og 4 -bivogne.

AFVIKLING:

I 1952 lukkede Gudhjembanen. Vedtagelsen skete med 122 stemmer for og kun 2 imod (Aakirkebys). Man indkøbte 4 rutebiler til at overtage trafikken. Året efter fulgte Allingebanen efter, og nu var kun Nexøbanen tilbage. Her var stadig god trafik, men alle var klar over hvor det bar hen. Privatbanekommissionen af 1954 anbefalede banen opretholdt i det mindste til 1959 eller nogle år mere. Efterhånden fik man styr på udgifterne, og banen levede herefter en stille og rolig tilværelse. Man rådede over et meget velholdt rullende materiel og var således godt rustet til mange års drift.

Allerede i 1962 havde man kontakt med DSB om overtagelse, men forhandlingerne strandede på kommunernes tilskud. I 1965 trådte Milner tilbage som direktør, og trafikkontrollør Vejrup fra DSB konstitueredes som ny direktør. Nu vidste alle hvor det bar hen, og da underskuddet på 64.000 kr i 1965/66 året efter var vokset til 443.000 kr (den virker lidt "tyk") var banens skæbne besejlet, og lørdag aften den 28/9 1968 kørte det sidste tog på Danmarks sidste smalsporede bane, og søndag morgen overtog DSB den offentlige trafik med rutebiler.

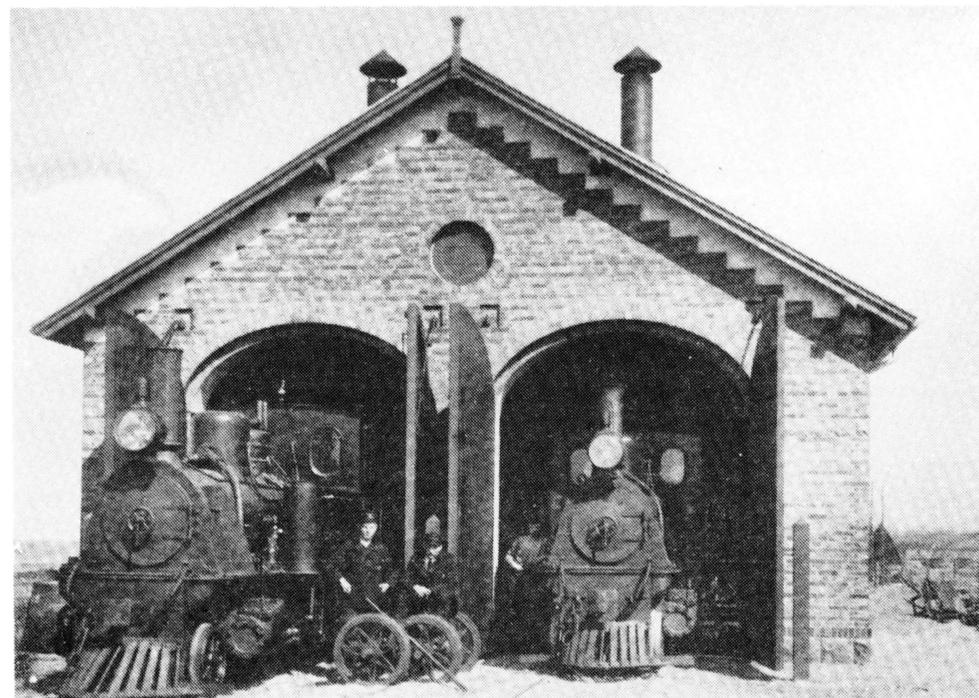
EFTERSKRIFT:

Nu var kun likvideringen tilbage, og den typiske bornholmske skik fornægtede sig ikke: det gamle skidt har vi ikke mere brug for - ud med det! Bornholms museum fik nr 26 (postvognen), Ålholm nr 326 (den ombyggede postvogn) og en åben godsvogn, medens resten af det velholdte og fuldt køreklare materiel skammelig blev afbrændt og ophugget i løbet af 1969. - hvilken herlig museumsbane det kunne være blevet til!!



Rønne H, juli 67

foto J. Reinfeldt



Remisen, Rønne 1901

arkiv Bornholms Museum

Kilder:

En by vokser til. af Niels Nielsen
div. årgange af Jul på Bornholm
Klippeøen

DBJs arkiv, Rønne

Signalposten

Niels Jensen. Jernbanerne på Lolland-Falster og Bornholm.

div. aviser: Bornholmeren

Bornholms Tidende

Signalpostens forlag: SB gennem 75 år

W. Bay: Danmarks damplokomotiver

H.G. Alkjær m fl: Jernbanemateriellet fra Triangel

J. B. Petersen: Personvognsmateriellets historie

På nogle af stationstegningerne er gengivet poststempet fra de pågældende stationer, yderligere oplysninger om emnet findes i 2 artikler i:
Nordisk Filatelistisk Tidsskrift, bind 3 og 4, 1956.

På tegningssiderne er materiellet angivet uden bogstavlitring, i modsætning til materieloversigten. Der hersker nogen usikkerhed om dette emne, men såvidt vides brugte alle 3 baner stort set fra starten bogstavlitring. Dette ophørte formentlig inden 1925, idet de fra FSB overtagne vogne kun blev forsynede med numre.

Hvad angår materiellets farver var åbne godsvogne og kreaturvogne almuegrå, de fra FSB overtagne lukkede stort set alle hvide og RAJs lukkede vogne var røde. Personvognene var røde, og ihvertfald de sidste år forsynet med grønt tagpap.

under udarbejdelsen af materieloversigten er der fremskaffet flere oplysninger end de her medtagne, skulle nogen være interesserede i mere udførlige data kan man henvende sig skriftligt til forlagets adresse, se side 1.

Forkortelser:

AGJ: Almindingen - Gudhjem Jernbane
DBJ: De bornholmske Jernbaner
FSB: Frederikshavn - Skagen Banen
HAJ: Haderslev Amts Jernbaner
HBJ: Horsens - Bryrup Jernbane
NFJ: Nordfyenske Jernbane
RAJ: Rønne - Allinge Jernbane
RHJ: Randers - Hadsund Jernbane
RNJ: Rønne - Nexø Jernbane
TFJ: Thisted - Fjerritslev Jernbane

Fabrikationssteder:

Scandia : vognfabrikken Scandia A/S, Randers
SFJ : Sydfyenske Jernbaners værksteder, Odense
DBJ : De bornholmske Jernbaners værksteder, Rønne
Rønne : Bornholms Maskinfabrik, Rønne
Jung : Arnold Jung, Jugenthal
Maffei : J. A. Maffei, Munchen
Krauss : Krauss & Co, Munchen
Nydqvist : Nydqvist & Holm, Trollhattan
DFA : De forenede Automobilfabrikker, Odense
Frichs : A/S Frichs, Aarhus
Hannover : Hannoverische Waggon u. Holzbearbeitungsfabrik
Sachsen : Sächsische Waggonfabrik
Beuchelt : Beuchelt & Co, Grunberg am Schlesien
Belgien : ???

DAMPLOKOMOTIVER:

BJ 1	Jung, bnr 421	1900	1-C-0	udr 1935
BJ 2	Jung, bnr 422	1900	1-C-0	udr 1935
BJ 3	Jung, bnr 423	1900	1-C-0	udr 1935
BJ 4	Jung, bnr 468	1901	1-C-0	udr 1937
BJ 5	Jung, bnr 589	1902	1-C-1	udr 1937
BJ 6	Maffei, bnr 3000	1908	1-C-1	fra FSB 1925, udr 1950
BJ 7	Maffei, bnr 3738	1912	1-C-1	fra FSB 1925, udr 1950
BJ 8	Maffei, bnr 4201	1920	1-C-1	fra FSB 1925, udr 1937
BJ 11	Krauss, bnr 2247	1889	0-B-0	fra FSB 1902, udr 1928
RAJ 1	Nydqvist, bnr 992	1912	1-C-1	udr 1953
RAJ 2	Nydqvist, bnr 993	1912	1-C-1	udr 1953
RAJ 3	Nydqvist, bnr 994	1912	1-C-1	udr 1953
RAJ 4	Nydqvist, bnr 1076	1916	1-C-1	udr 1937
AGJ 21	Nydqvist, bnr 1077	1916	1-C-1	udr 1950
AGJ 22	Nydqvist, bnr 1078	1916	1-C-1	udr 1950

BJ 11 = "bukken"

MOTORTRÆKKRAFT :

RAJ M 11	DFA	1930	3-aksl	B/M, 34 pl, udr 1955
AGJ M 21	DFA	1930	3-aksl	B/M, 34 pl, udr 1955
DBJ M 1	Frichs	1935	6-aksl	D/E, 52 pl, 250 HK, udr 1968
DBJ M 2	Frichs	1935	6-aksl	D/E, 52 pl, 250 HK, udr 1958 efter brand
DBJ M 3	Frichs	1938	6-aksl	D/E, 52 pl, 250 HK, udr 1968
DBJ M 4	Frichs	1934	5-aksl	D/E, 32 pl, 290 HK, fra HAJ 1939, udr 1964
DBJ M 5	Frichs	1934	5-aksl	D/E, 32 pl, 290 HK, fra HAJ 1939, udr 1968
DBJ MI 7	Frichs	1935	6-aksl	D/E lok, 1-D-1, 410 HK udr 1964
DBJ MI 8	Frichs	1935	2-aksl	traktor, 115 HK, udr 1968
DBJ MI 9	Frichs	1938	2+1 aksl	traktor, 115 HK, udr 1964
DBJ MI 10	Frichs	1934	1-aksl	traktor, som nr 8, fra HAJ 1939, udr 1968
?	Deutz	?	2-aksl	fra Mommark 1939, til Nexø Kommune?, udr ?

MI 7 = "Dunderblitz"

MI 8 = "Liselotte"

"Deutz" = "græshoppen"

SKINNEBUSSER:

Sm 30	Scandia, bnr 19952	1949	motorvogn, udr 1968
Sm 31	Scandia, bnr 20649	1949	motorvogn, udr 1968
Sm 32	Scandia, bnr 20650	1949	motorvogn, til NFJ uden motor 1955 (Sp 3)
Sm 33	Scandia, bnr 20651	1951	motorvogn, udr 1968
Sp 30	Scandia, bnr 19953	1949	bivogn, kort, udr 1968
Sp 31	Scandia, bnr 20645	1949	bivogn, kort, udr 1968
Sp 32	Scandia, bnr 20646	1949	bivogn, kort, udr 1968
Sp 33	Scandia, bnr 20647	1951	bivogn, lang, udr 1968

Sb 40 - 42, se lukkede godsvogne RNJ 183 - 85

PERSONVOGNE:

nr	byggested	år	tara	bemærkninger
RNJ 1	Hannover	1900	10980	udr 1953
RNJ 2	Hannover	1900	10980	udr 1953
RNJ 3	Hannover	1900	10980	udr 1949
RNJ 4	Hannover	1900	10980	udr 1953
RNJ 5	?	1901	11600	udr 1949
RNJ 6	Rønne	1901	11600	udr 1953
RNJ 7	Rønne	1901	11600	udr 1953
RNJ 8	Scandia	1908	12500	udr 1949, opr FSB E 3, til RNJ 1925
RNJ 9	Scandia	1905	12210	udr 1949, opr FSB E 2, til RNJ 1925
RNJ 10	Hannover	1900	11800	udr 1949, oph 1951, opr FSB E 1, til RNJ 1925
RNJ 11	Rønne	1907	6600	udr 1949, oph 1950
RNJ 12	Scandia	1896	5100	udr 30'erne?, opr FSB A 5, til RNJ 1925
RAJ A 301	Hannover	1912	14380	udr 1953
RAJ A 302	Hannover	1912	14380	udr 1953
RAJ A 303	Hannover	1912	14380	udr 1953
RAJ B 311	Rønne	1912	14210	udr 1949
RAJ B 312	Rønne	1912	14210	udr 1949
RAJ C 321	Rønne	1912	14490	omb Sc. 1942, udr 1968
RAJ C 322	Rønne	1912	14490	omb Sc. 1944, udr 1968
RAJ C 323	Rønne	1914	15130	omb Sc. 1944, udr 1968
RAJ C 324	Rønne	1914	15130	omb Sc. 1944, udr 1968
AGJ A 601	Rønne	1916	15000	udr 1949
AGJ Aa 606	Rønne	1916	9676	udr 1949

AGJ Aa 607 Rønne 1916 9695 udr 1949
 AGJ C 621 Rønne 1916 15113 omb Sc. 1944, udr 1968

POST- BAGAGE- OG BÆNKEVOGNE:

RNJ 20 Scandia 1914 4560 udr 1953 (bænkevogn,26 pl)
 RNJ 21 Scandia 1914 4560 udr 1953 (bænkevogn,26 pl)
 Nr 20 - 21, opr FSB F 1-2, til RNJ 1925

RNJ D 25 Sachsen 1901 4450 udr 1953
 RNJ D 26 Sachsen 1901 4450 udr 1968, til Bornholms Museum,
 senere til Industribaneklubben
 RAJ Da 326 Rønne 1912 4960 omb. ca 1950 m skinnebus-
 kobling og do- hjul, udr 1968, til
 Ålholm Museum, senere til DJK,
 Blovstrød
 AGJ Da 626 Rønne 1916 5113 udr 1955

RNJ 30' Sachsen 1901 5500 bagagevogn, opr 2-akslet
 RNJ 30" DBJ 1923 8130 3-akslet, udr 1955
 RNJ 31' Sachsen 1901 5500 2-akslet,
 RNJ 31" DBJ 1924 8180 3-akslet, udr 1955
 RNJ 32 Rønne 1907 3970 udr 1949 som alm grå godsvogn
 RNJ 33 DBJ 1924 8570 udr 1953
 RAJ Ea 331 Rønne 1912 7090 udr 1953
 RAJ Ea 332 Rønne 1912 7080 udr 1953
 AGJ Ea 631 Rønne 1916 5954 udr 1953

RAJ Q 441 Beuchelt 1912 5720 udr 1955
 RAJ Q 442 Beuchelt 1912 5780 udr 1955
 RAJ Qa 461 Beuchelt 1912 5850 udr 1955
 RAJ Qa 462 Beuchelt 1912 5890 udr 1955

AGJ Qa 661 Rønne 1916 7040 udr 1953, en af vogns fra 661 -2
 AGJ Qa 662 Rønne 1916 7060 udr 1953, ved Allinge havnebane
 AGJ Qa 663 Rønne 1916 7050 udr 1968, vogns v Rønne
 Sydhavn
 AGJ Qa 664 Rønne 1916 7070 udr 1968, til privat 1969
 ovenstående bænkevoerne havde 32 pladser

ÅBNE GODSVOGNE, M. M. :

DBJ 1 Scandia 1944 ? sneplov, udr 1968

RNJ K 61 Rønne 1900 2480 udr 1953
 RNJ K 62 Rønne 1900 2645 udr 1953
 RNJ K 63 Rønne 1900 2500 udr ?
 RNJ K 64 Rønne 1900 2520 udr 1953

RNJ P 71 Rønne 1900 2860 udr 1949
 RNJ P 72 Rønne 1900 2940 udr 1949
 RNJ P 73 Rønne 1900 2910 udr 1949
 RNJ P 74 Rønne 1900 3030 udr 1949
 RNJ P 75 Rønne 1900 2980 udr 1949
 RNJ P 76 Rønne 1900 2920 udr 1949
 RNJ P 77 Rønne 1900 2920 udr 1949
 RNJ P 78 Rønne 1914 3540 udr 1950
 RNJ P 79 Rønne 1914 3560 udr 1950

RNJ 86 Scandia 1903 2540? opr FSB D 23, udr 1949
 RNJ 87 Scandia 1903 2540? opr FSB D 26, udr 1949
 RNJ 88 Scandia 1903 2540? opr FSB D 27, udr 1949
 RNJ 89 Scandia 1905 2540? opr FSB D 29, udr 1949
 RNJ 90 Scandia 1905 2540? opr FSB D 30, udr 1949
 RNJ 86 - 90 til Bornholm 1925

RNJ P 91 Rønne 1900 2444 udr 1949
 RNJ P 92 Rønne 1900 2332 udr 1949
 RNJ P 93 Rønne 1900 2316 udr 1949
 RNJ P 94 Rønne 1900 2360 udr 1949
 RNJ P 95 Rønne 1900 2450 udr 1949
 RNJ P 96 Rønne 1900 2460 udr 1949
 RNJ P 97 Rønne 1900 2470 udr 1950
 RNJ P 98 Rønne 1900 2316 udr 1950

RNJ R 115 Rønne 1904 2650 udr 1953
 RNJ R 116 Rønne 1904 2660 udr 1953
 RNJ R 117 Rønne 1904 2550 udr 1949
 RNJ R 118 Rønne 1904 2670 udr 1949
 RNJ R 119 Rønne 1904 2720 udr 1949
 RNJ R 120 Rønne 1904 2720 udr 1949
 RNJ R 121 Rønne 1904 2695 udr 1949 (evt afl 1905?)
 RNJ R 122 Rønne 1909 2660 udr 1949
 RNJ R 123 Rønne 1909 2740 udr 1949
 RNJ R 124 Rønne 1909 2540 udr 1949
 RNJ R 125 Rønne 1909 2680 udr 1949
 RNJ R 126 Rønne 1909 2570 udr 1949
 RNJ R 127 Rønne 1909 2520 udr 1950

RNJ R 129	Rønne	1909	2730	udr 1949
RNJ S 130	Rønne	1904	2700	udr 1953
RNJ S 131	Rønne	1904	2770	udr 1953
RNJ S 132	Rønne	1904	2730	udr 1953
RNJ S 133	Rønne	1904	2760	udr 1953
DBJ T 200	Rønne	1907	3700	bemalet DDPa, udr 1965
DBJ T 201	Scandia	1904	?	opr HBJ, til DBJ før 1940(1929-30?), bemalet DDPa, udr?
RNJ 204	Scandia	1917	3110	udr 1953
RNJ 205	Scandia	1917	3030	udr 1953
RNJ 206	Scandia	1917	2995	udr 1953
RNJ 207	Scandia	1917	3415	udr 1953
RNJ 208	Scandia	1917	3315	udr 1953
RNJ 209	SFJ?	1918	3600?	udr 1955, tara evt 3155
RNJ 210	SFJ?	1918	2990	udr 1953
Nr 204 - 210 opr FSB, til DBJ 1925				
RNJ L 211	Rønne	1907	3640	udr 1953
RNJ Ra 221	Rønne	1914	3080	udr 1955
RNJ Ra 222	Rønne	1914	3100	udr 1955
RNJ Ra 223	Rønne	1914	3100	udr 1955
RNJ Ra 224	Rønne	1914	3100	udr 1955
RNJ Ra 225	Rønne	1914	3080	udr 1955
RNJ Ra 226	Rønne	1914	3090	udr 1955
RAJ R 370	Belgien?	1923	?	1940-45 påmonteret kanon, udr 1953
RAJ R 371	Belgien	1912	4690	udr 1953
RAJ R 372	Belgien	1912	4730	udr 1953
RAJ R 373	Belgien	1912	4700	udr 1953
RAJ R 374	Belgien	1912	4720	udr 1953
RAJ R 375	Belgien	1912	4710	udr 1953
RAJ R 376	Rønne	1916	4910	udr 1953
RAJ R 377	Rønne	1916	4920	udr 1953
RAJ R 378	Rønne	1916	4920	udr 1955
RAJ R 379	Rønne	1916	4990	udr 1955
RAJ Ra 391	Belgien	1912	5280	udr 1953
RAJ Ra 392	Belgien	1912	5245	udr 1953
RAJ Ra 393	Belgien	1912	5250	udr 1953

RAJ Ra 394	Belgien	1912	5325	udr 1953
RAJ Ra 395	Belgien	1912	5320	udr 1953
RAJ Ra 396	Belgien	1912	5300	udr 1955?
RAJ Ra 397	Rønne	1916	5460	udr 1955?

RAJ Rb 401	Rønne	1912	3095	udr 1953
RAJ Rb 402	Rønne	1912	3010	udr 1953
RAJ Rb 403	Rønne	1912	3080	udr 1953
RAJ Rb 404	Rønne	1912	3050	udr 1953
RAJ Rb 405	Rønne	1912	3140	udr 1953
RAJ Rb 406	Rønne	1912	3150	udr 1953
RAJ Rb 407	Rønne	1912	3140	udr 1953

RAJ Rb 421	Rønne	1912	3580	udr 1953
RAJ Rb 422	Rønne	1916	3720	udr 1953
RAJ Rb 423	Rønne	1916	3700	udr 1953

AGJ Rb 701	Rønne	1916	3150	udr 1953
AGJ Rb 702	Rønne	1916	3160	udr 1953
AGJ Rb 703	Rønne	1916	3220	udr 1953
AGJ Rb 704	Rønne	1916	3140	udr 1968
AGJ Rb 705	Rønne	1916	3160	udr 1968
AGJ Rb 706	Rønne	1916	3130	udr 1968
AGJ Rb 707	Rønne	1916	3150	udr 1968
AGJ Rb 708	Rønne	1916	3155	udr 1968
AGJ Rb 709	Rønne	1916	3190	udr 1955
AGJ Rb 710	Rønne	1916	3140	udr 1950, oph 1955
AGJ Rb 711	Rønne	1916	3120	udr 1955

AGJ Rc 721	Rønne	1916	3680	udr 1953??
AGJ Rc 722	Rønne	1916	3700	udr 1953
AGJ Rc 723	Rønne	1916	3720	udr 1955
AGJ Rc 724	Rønne	1916	3720	udr 1955

LUKKEDE GODSVOGNE:

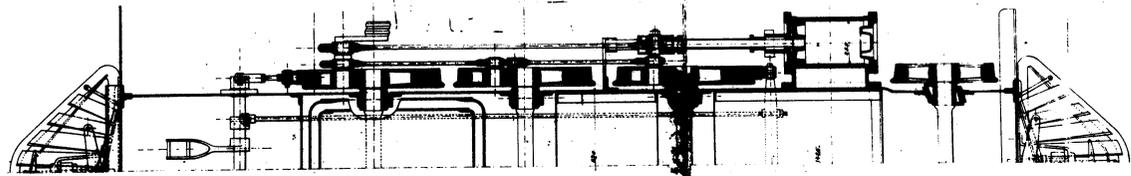
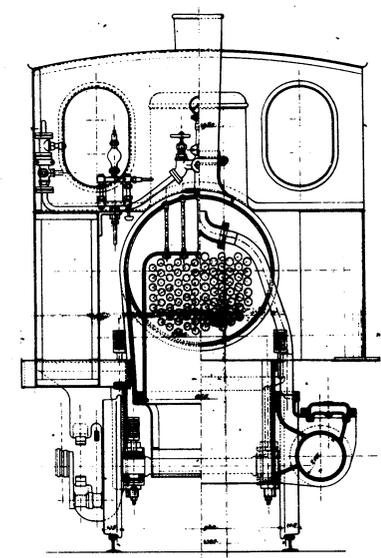
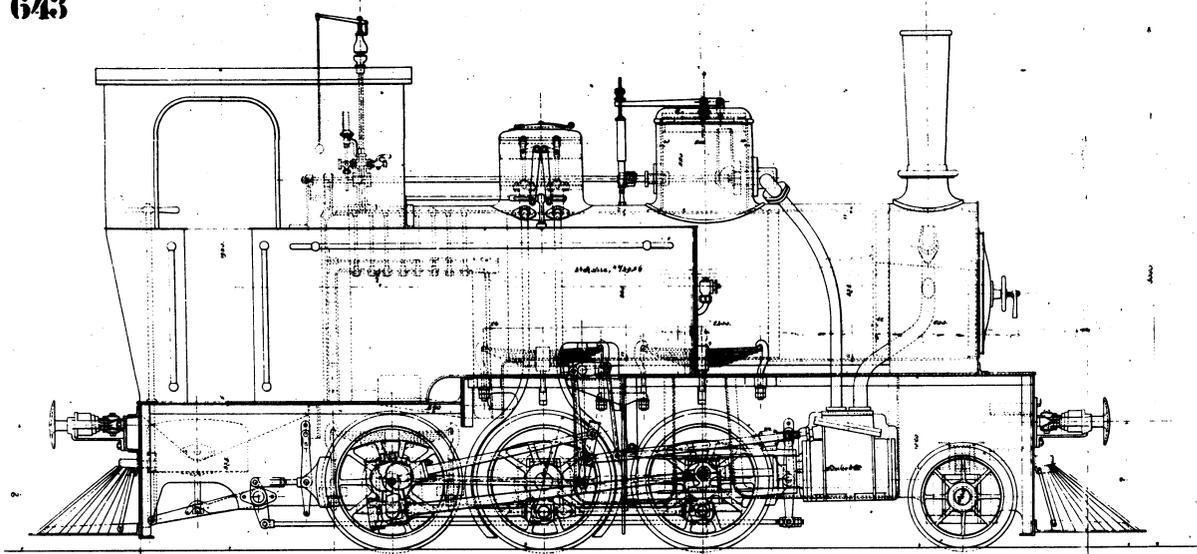
RNJ Q 141	Rønne	1900	3100	udr 1953
RNJ Q 142	Rønne	1900	3040	udr 1953
RNJ Q 143	Rønne	1900	3030	udr 1953
RNJ Q 144	Rønne	1901	3120	udr 1953
RNJ Q 145	Rønne	1901	3150	udr 1953
RNJ Q 146	Rønne	1907	3340?	udr 1953
RNJ Q 147	Rønne	1908	3130	udr 1953
RNJ Q 148	Rønne	1908	3130	udr 1953

RNJ Q 148	Rønne	1908	3130	udr 1953
RNJ Q 149	Rønne	1908	3160	udr 1953
RNJ Q 150	Rønne	1908	3140	udr ?
RNJ Q 151	Rønne	1908	3140	udr 1953
RNJ Q 152	Rønne	1908	3070	udr 1953
RNJ Q 153	Rønne	1910	3160	udr 1953
RNJ 154	Scandia		2810	udr 1953
RNJ 155	Scandia		2900	udr 1953
RNJ 156	Scandia		2900	udr 1953
RNJ 157	Scandia		2810	udr 1953
RNJ 158	Scandia		2810	udr 1953
RNJ 159	Scandia		2850	udr 1953
RNJ 160	Scandia		2850	udr 1953
RNJ 161	Scandia		2875	udr 1953
RNJ 162	Scandia		?	udr 1953
RNJ 163	Scandia		2810	udr 1953
RNJ 164	Scandia		?	udr 1953
RNJ 165	Scandia		2860	udr 1953
RNJ 166	Scandia		2870	udr 1953
RNJ 167	Scandia		2880	udr 1953
RNJ 168	Scandia		?	udr 1953
RNJ 169	Scandia		?	udr 1953
RNJ 154 - 69 bygget 1903 - 17, opr FSB, til DBJ 1925				
RNJ Qb 171	Rønne	1913	4090	udr 1953
RNJ Qb 172	DBJ	1923	4510	udr 1955
RNJ Qb 173	DBJ	1923	4480	udr 1968
RNJ Qb 174	DBJ	1923	4440	udr 1968
RNJ Qb 175	DBJ	1924	4460	udr 1968
RNJ Qb 176	DBJ	1924	4490	udr 1968, vognks v Rønne N 1987
RNJ B 181	Rønne	1913	3310	udr 1949
RNJ B 182	Rønne	1913	3660	udr 1949
RNJ 183	Scandia	1914	3400	udr 1968
RNJ 184	Scandia	1914	3350	udr 1968
RNJ 185	Scandia	1914	3350	udr 1968
RNJ 186	Scandia		3290	udr 1953
RNJ 187	Scandia		3450	udr 1953
RNJ 188	Scandia		3300	udr 1953 (53 - 68 hos CF Allinge)
RNJ 189	Scandia		3290	udr 1953
RNJ 190	Scandia		3370	udr 1953

RNJ 183 - 190 opr FSB, til DBJ 1925, 186 - 90 bygget 1914 - 17. 183 - 85 ombygget 1949/50 med nye undervogne m skinnebushjul og do kobling.

RNJ Qc 191	Rønne	1913	4430	udr 1953
RAJ Q 441	Beuchelt	1912	5720	bænkevogn, udr 1955
RAJ Q 442	Beuchelt	1912	5780	bænkevogn, udr 1955
RAJ Q 443	Beuchelt	1912	5690	udr 1955
RAJ Q 444	Beuchelt	1912	5700	udr 1955
RAJ Q 445	Beuchelt	1912	5710	udr 1968
RAJ Qa 461	Beuchelt	1912	5850	bænkevogn, udr 1955
RAJ Qa 462	Beuchelt	1912	5890	bænkevogn, udr 1955
RAJ Qb 471	Rønne	1912	4120	udr 1955
RAJ Qb 472	Rønne	1912	4130	udr 1955
RAJ Qb 473	Rønne	1912	4060	udr 1955
RAJ Qb 474	Rønne	1912	4080	udr 1955
RAJ Qc 491	Rønne	1912	4460	udr 1955
AGJ Qa 661	Rønne	1916	7040	bænkevogn, udr 1953,
AGJ Qa 662	Rønne	1916	7060	bænkevogn, udr 1953, en af vognks fra 661 - 2 ved Allinge Havnebane
AGJ Qa 663	Rønne	1916	7050	bænkevogn, udr 1968, vognks Rønne Sydhavn
AGJ Qa 664	Rønne	1916	7070	bænkevogn, udr 1968, til privat
AGJ Qb 671	Rønne	1916	4415	udr 1955
AGJ Qb 672	Rønne	1916	4430	udr 1955
AGJ Qc 681	Rønne	1916	4785	udr 1955
AGJ Qc 682	Rønne	1916	4830	udr 1955
AGJ Qd 686	Rønne	1916	3840	udr 1955
AGJ Qd 687	Rønne	1916	3880	udr 1953
AGJ Qd 688	Rønne	1916	3820	udr 1955??
AGJ Qe 691	Rønne	1916	4240	udr 1953
AGJ Qe 692	Rønne	1916	4260	udr 1953

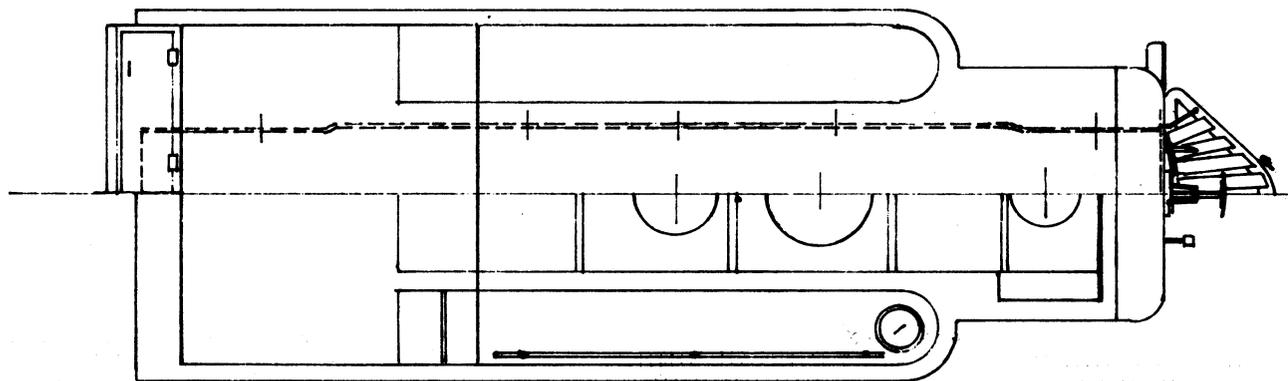
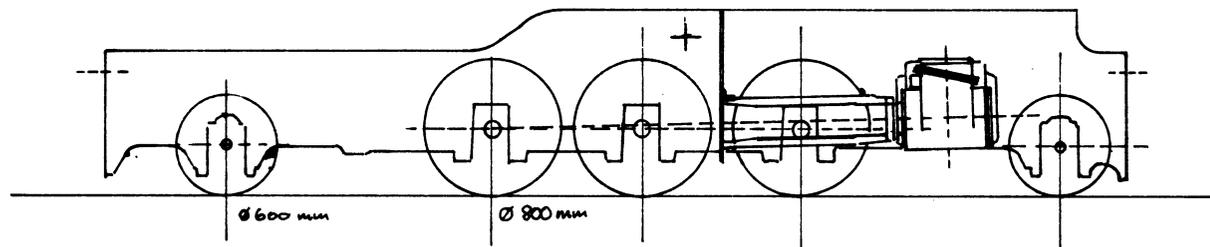
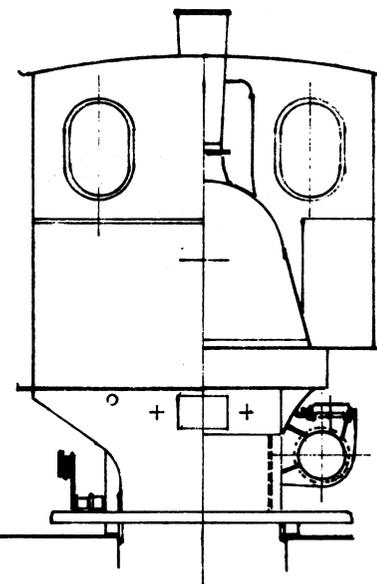
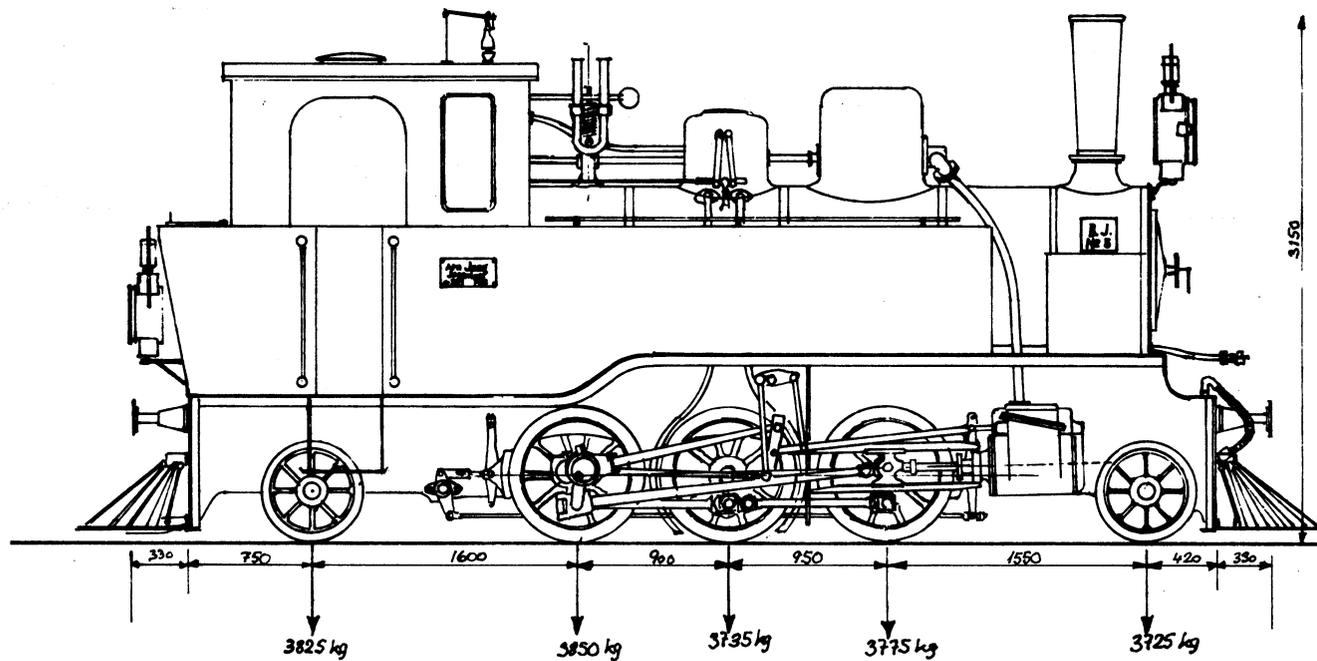
643



Maßstab 1:100

Maßangaben	
Ständerhöhe	1200 mm
Ständerbreite	360 "
Ständerlänge	800 "
Ständerdicke	180 "
Ständerabstand	100 mm
Ständerhöhe	800 mm
Ständerbreite	360 "
Ständerlänge	800 "
Ständerdicke	180 "
Ständerabstand	100 mm
Ständerhöhe	800 mm
Ständerbreite	360 "
Ständerlänge	800 "
Ständerdicke	180 "
Ständerabstand	100 mm

Gezeichnet von ...
 1899



Bornholms Jernbane
Nexøbanens lokomotiv nr 5.

Arn. Jung nr 589, 1902

Tegnet på grundlag af oplysninger og skitser
fra DBJ's arkiv, JMJK, W. Bay m. fl samt
BJ 1-4
1:45

Skælskor i maj 85
JReinfeldt.

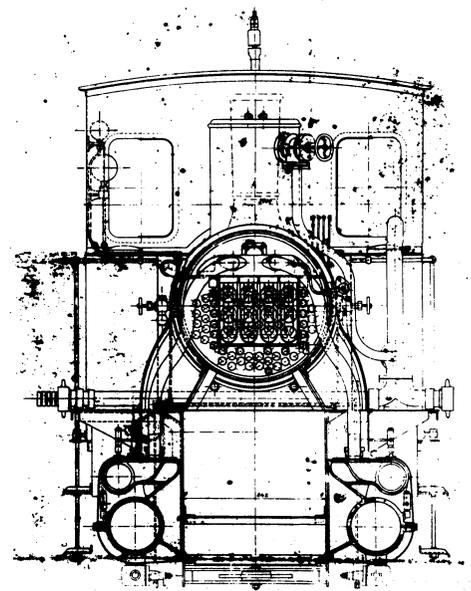
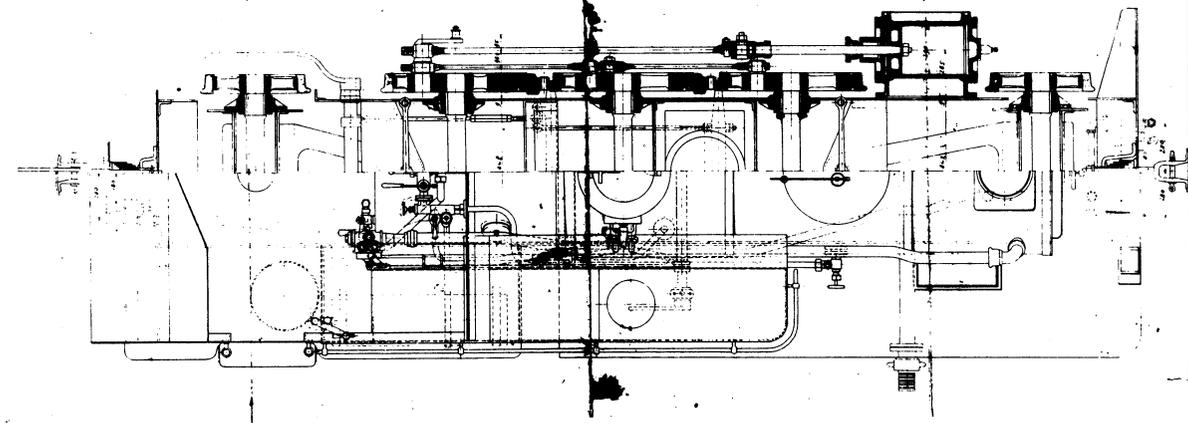
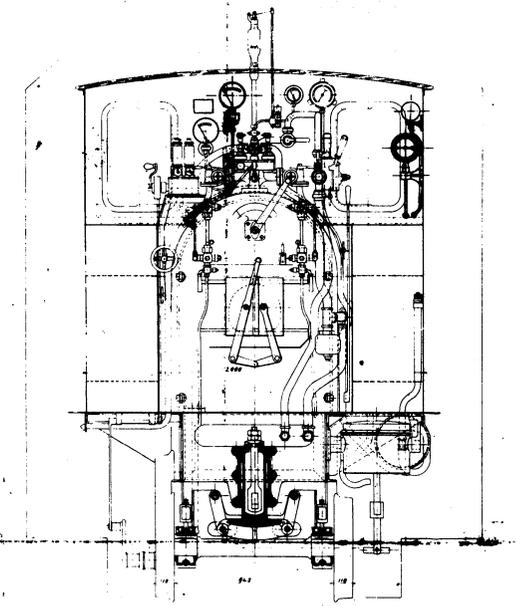
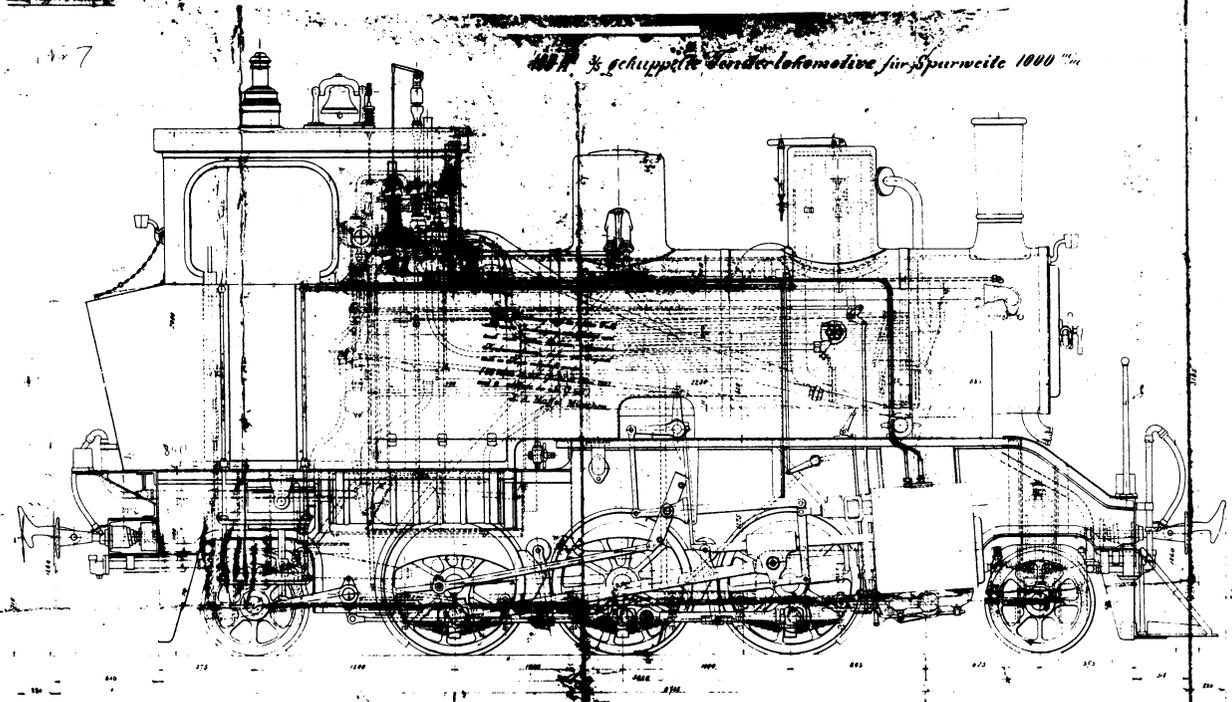
tegning: J. Reinfeldt

BJ 5

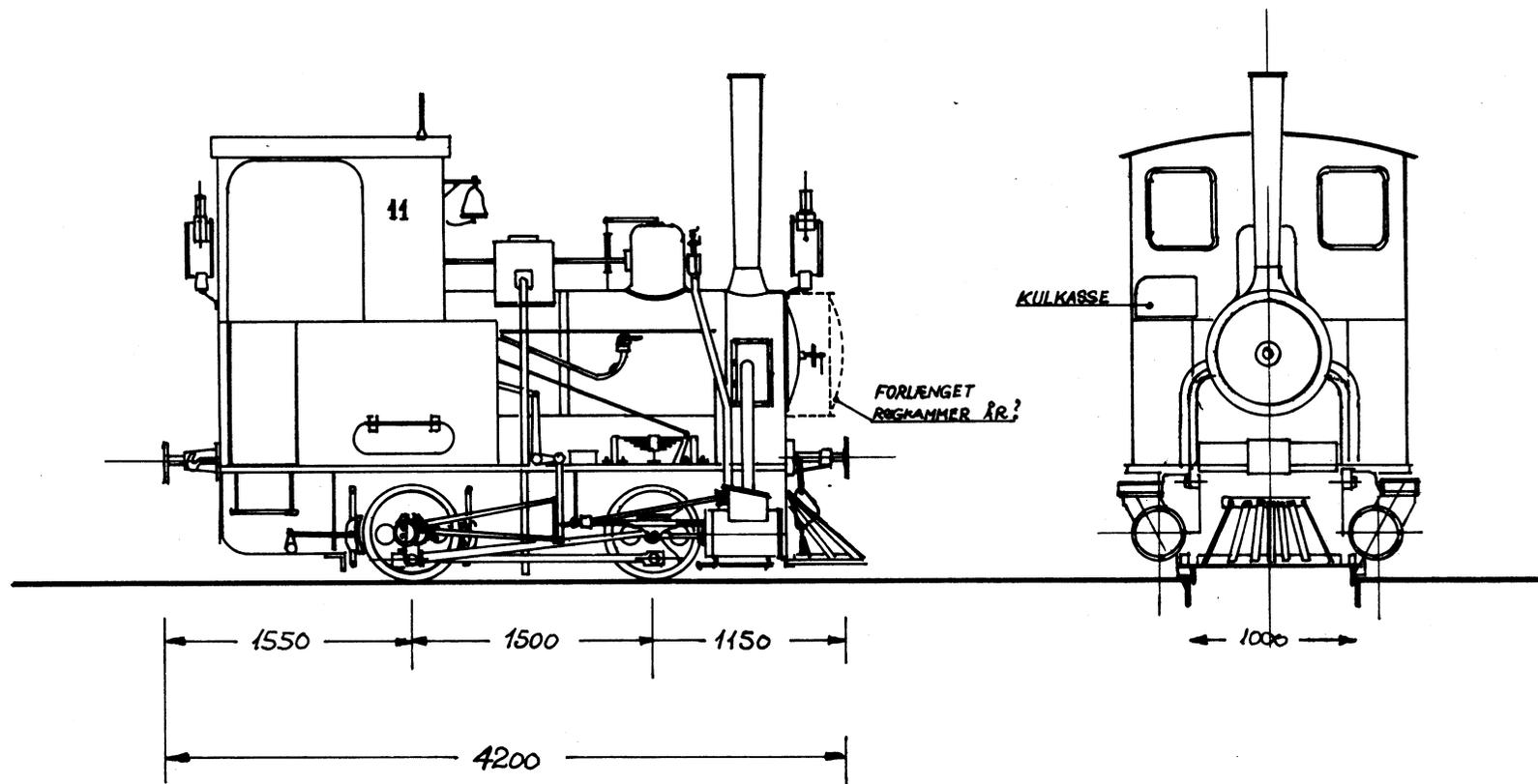
1927

100 H. * schuppelb. Tenderlokomotive für Spurweite 1000 mm

52 200



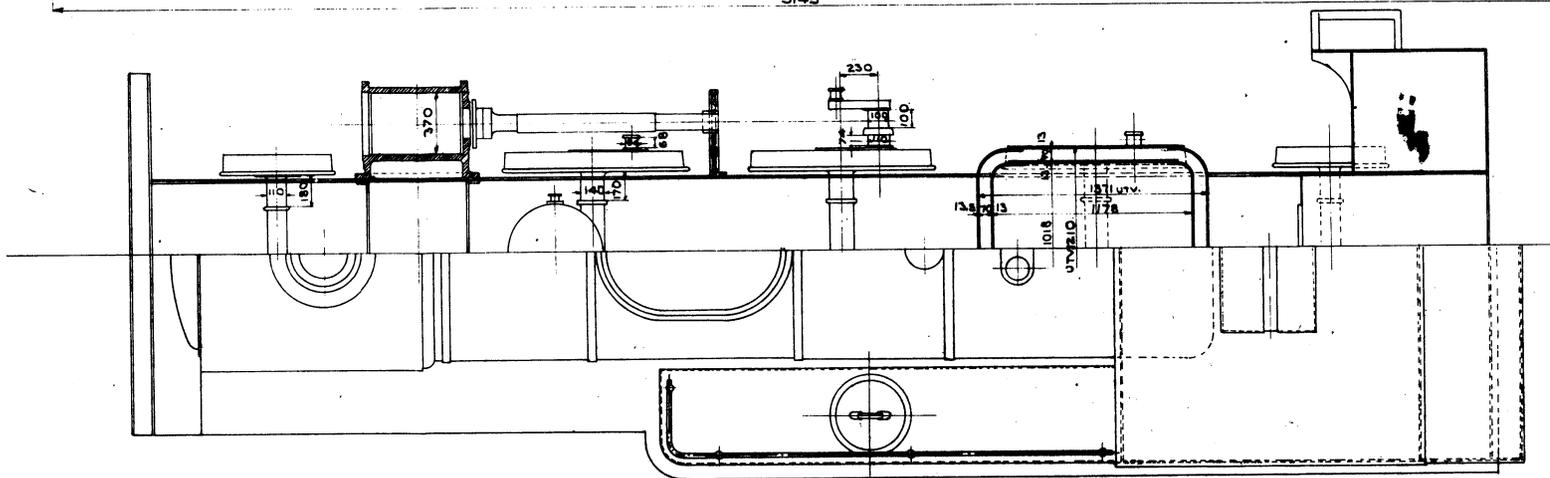
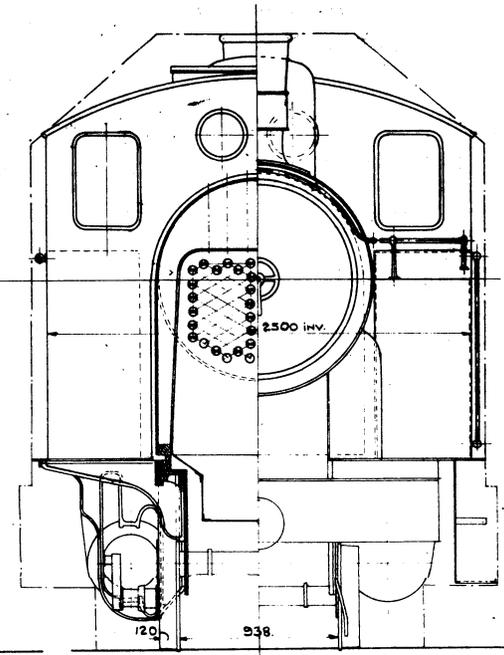
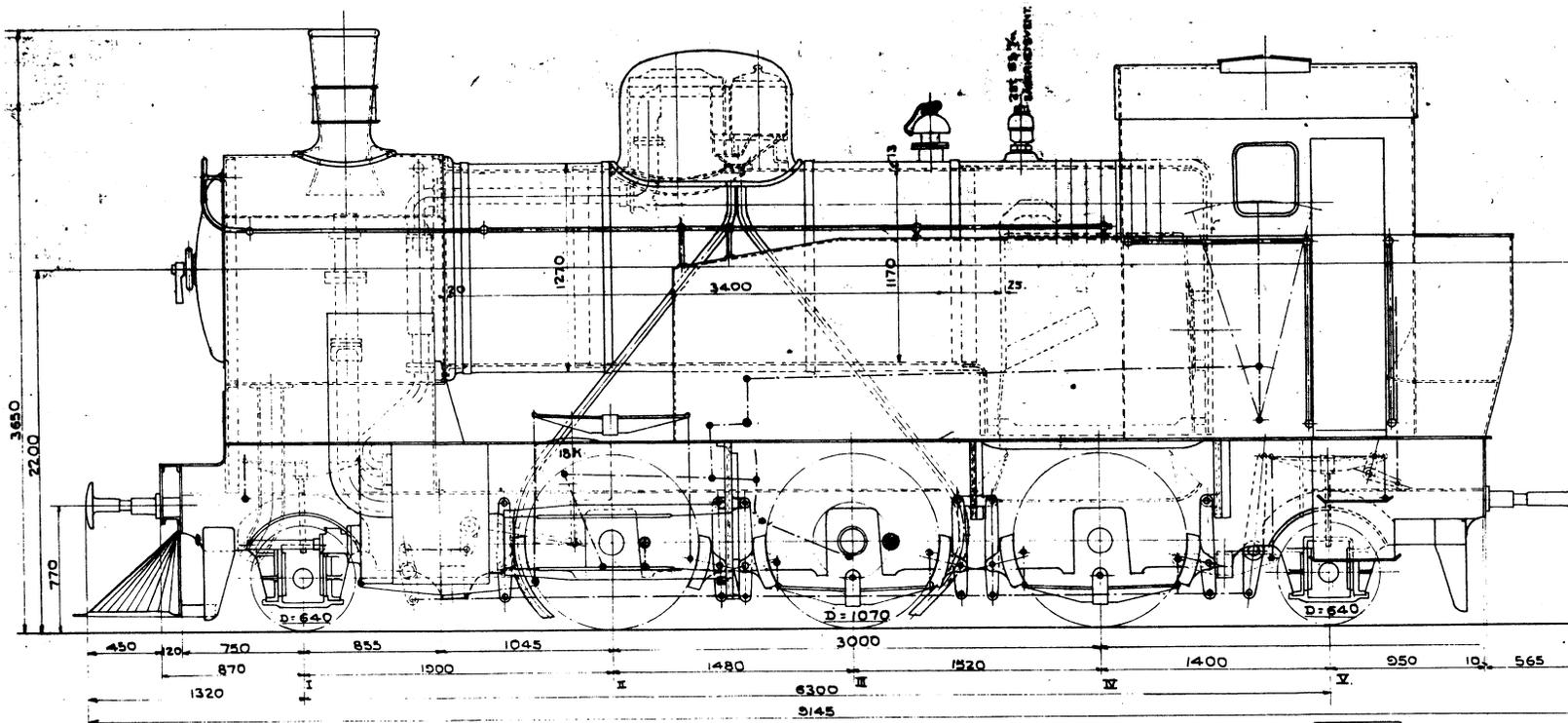
Kesselpressung	12	atm
Zylinderdurchmesser	370	mm
Kesseldurchmesser	1400	"
Zylinderabstand	650	"
Kesselhöhe	1800	"
Wasserstand	1600	"
Gesamter Achsstand	1400	"
Stange	1270	mm
Stangehöhe im Nennstand	1270	mm
Stangehöhe im Leerstand	1270	mm
Stangehöhe im Nennstand	1270	mm
Stangehöhe im Leerstand	1270	mm
Stangehöhe im Nennstand	1270	mm
Stangehöhe im Leerstand	1270	mm
Stangehöhe im Nennstand	1270	mm
Stangehöhe im Leerstand	1270	mm
Stangehöhe im Nennstand	1270	mm
Stangehöhe im Leerstand	1270	mm



Bornholms Jernbane nr 11
 Krauss nr 2247, 1889 til FSB, til BJ 1902

1:45

Skælskør i sept 85 JR.



2-6-2 KOPPL. LOKOMOTIV
 FÖR 1000 mm SPÄRVIDD
 MED SMÅRÖRSÖFVERHETTARE
 ENL. W. SCHMIDTS SYSTEM.

SKALA: 1:20.

Denna handling får ej utan vårt medgivande
 kopieras. Den får ej heller delgivas annan eller
 eljest obehörigen användas. Överträdelse härav
 beivras med stöd av gällande lag. **NSAB**

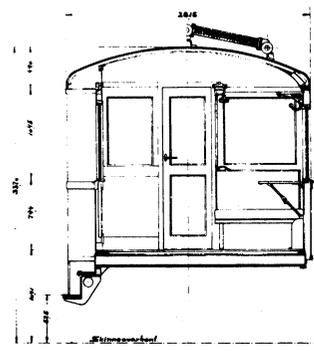
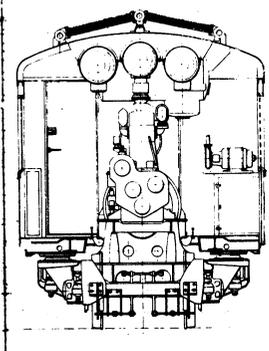
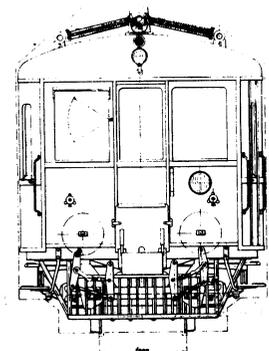
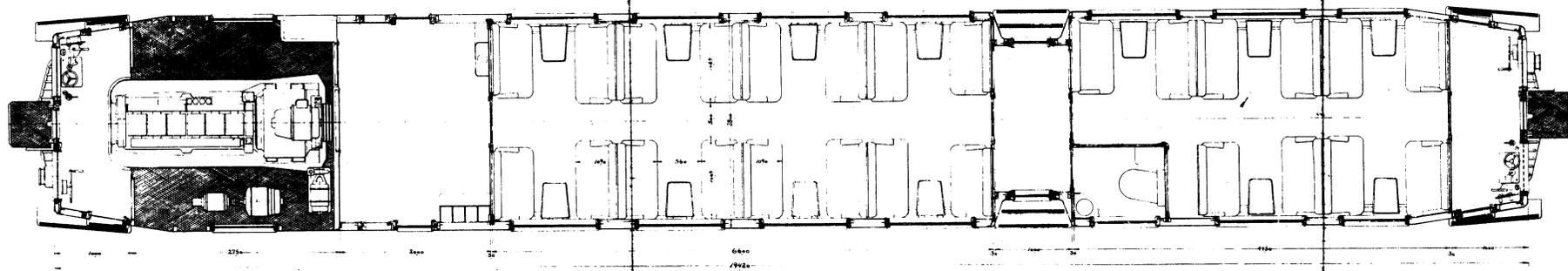
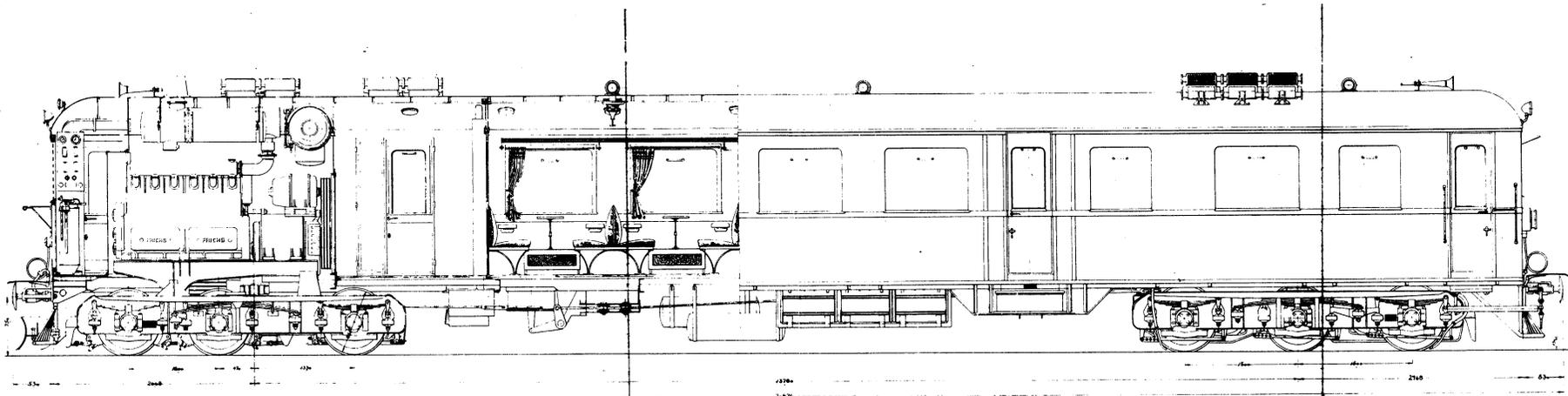
HUVUDDIMENSIONER.

CYLINDERDIAMETER	370 mm	ÖFVERHETTNINGSRÖR 15x20	80 ST. TUBER	DRÄKRAFT	0,65 · 12 · 37 ² · 46 = 4600 HK
SLAGETS LÄNGD	460	ELDYTA AF TUBER	58,0 m ²	ADHESIONSVIKT	107 = 23,45 TON
DRIFHJULSDIAMETER	1070	" ELDSTAD	56	VIKT I TJÄNST	36,80
BOGELHJULSDIAMETER	640	TOTAL	63,6	MATERIALVIKT	30,08
HJULBAS, FAST	3000	ÖFVERHETTNINGSYTA	33,7	ÅNGTRYCK PÅ AXEL I	6,71
" TOTAL	6300	RÖSTYTA	1,2	" II-IV	7,83
LÄNGD ÖFVER BUFFERS	5145	PANNAS ÅNGRUM	1,77	" V	6,70
ÅNGTRYCK	12 kg/cm ²	VATTENRUM	2,41	STÄNKÖRSTAD	3,6
86 ST 37 mm TUBER				ÅNGTUBER	0,2

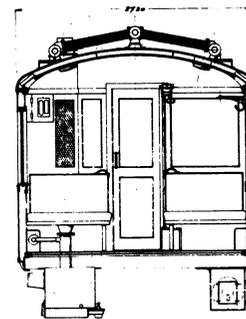
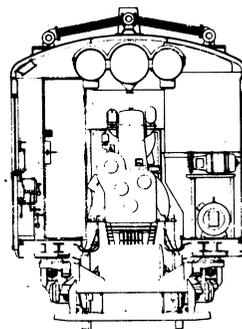
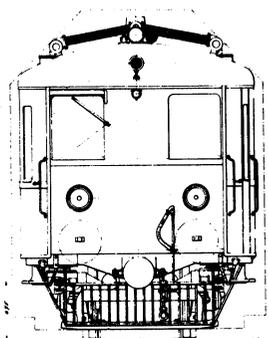
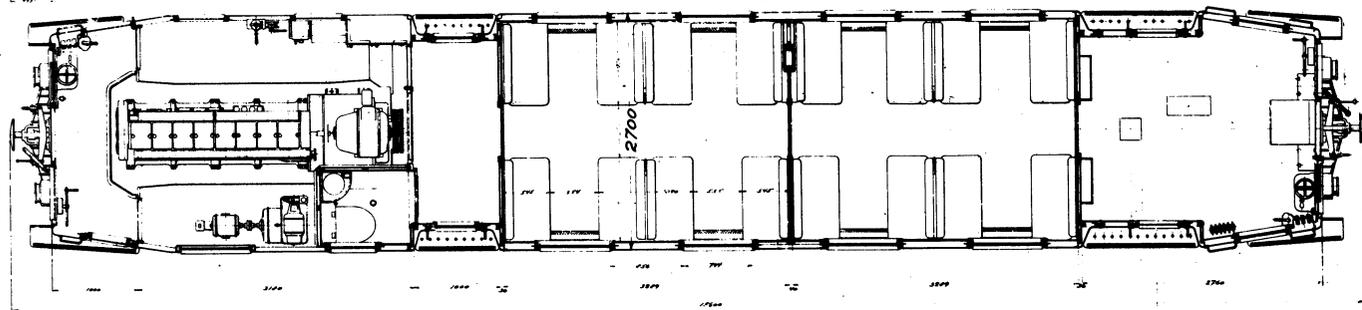
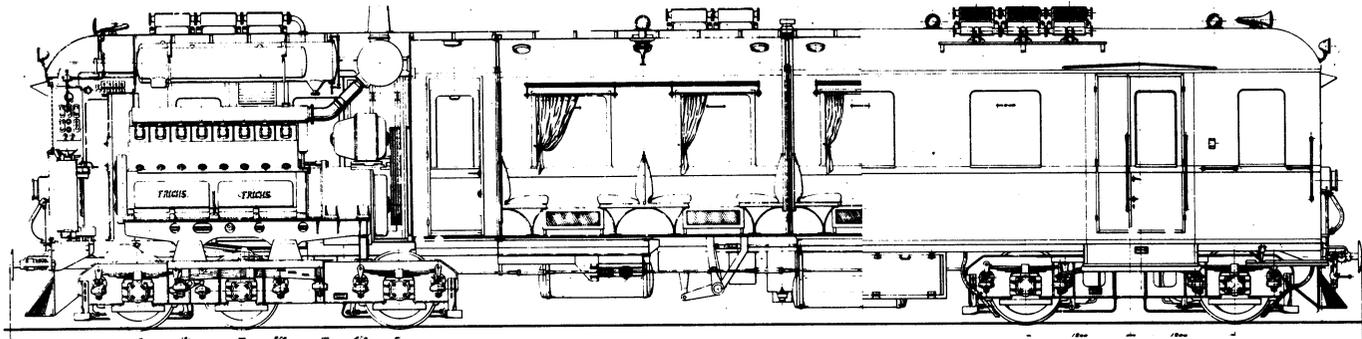
L.
11681

NOF 28/3 1916.
 LÖNNBERG

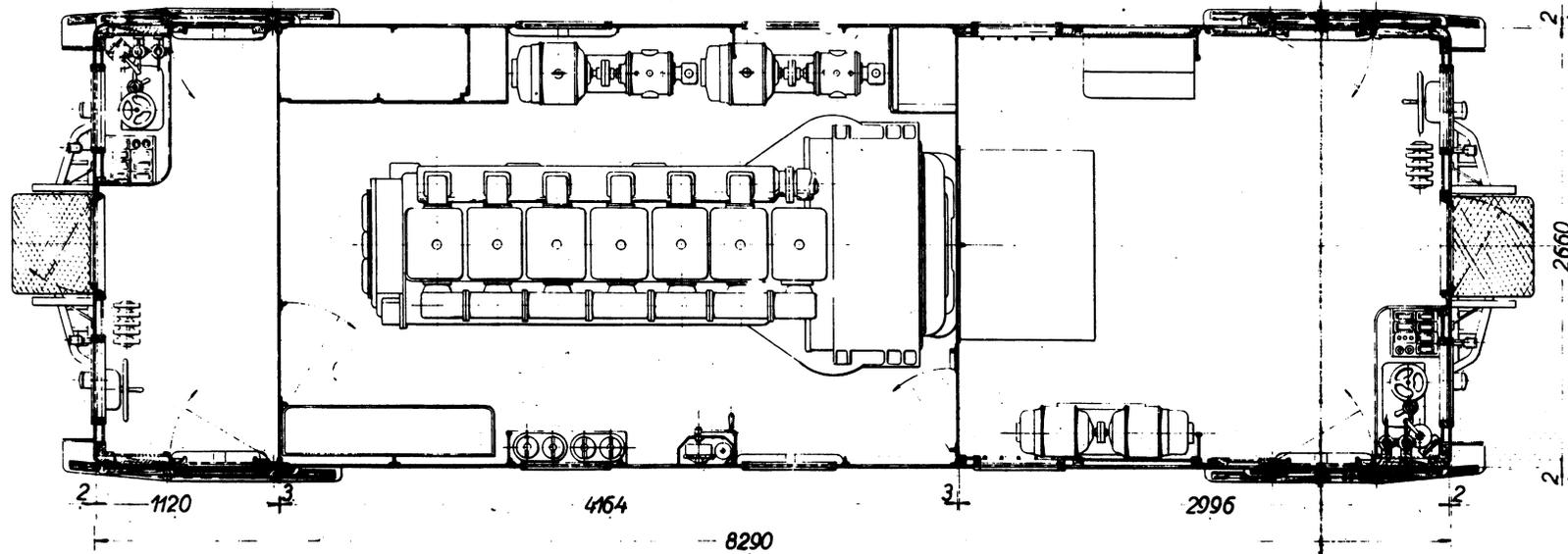
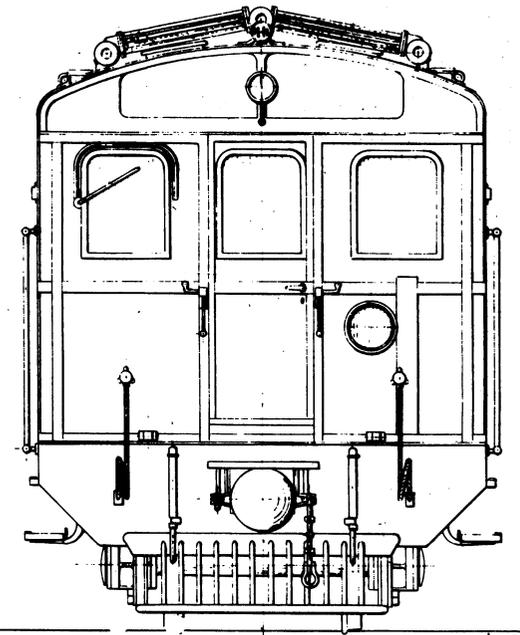
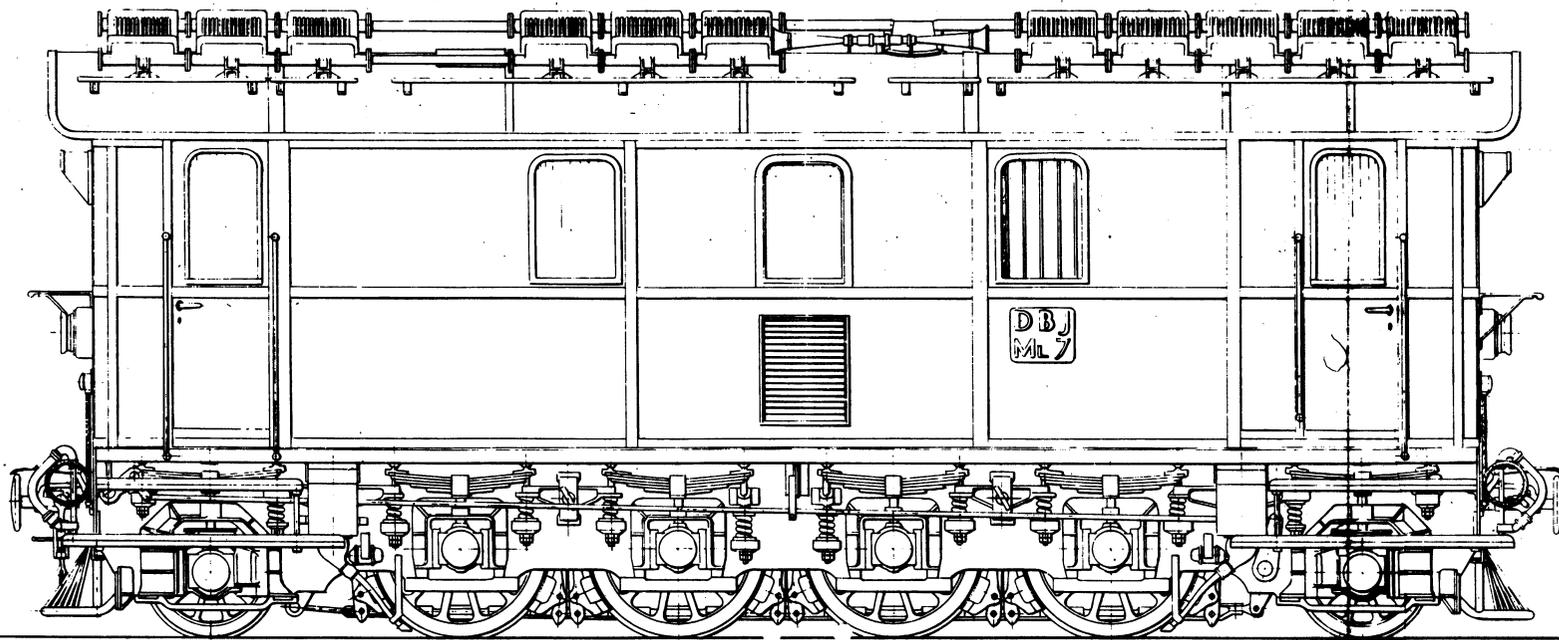
RAJ 1 - 4
 AGJ 21 - 22

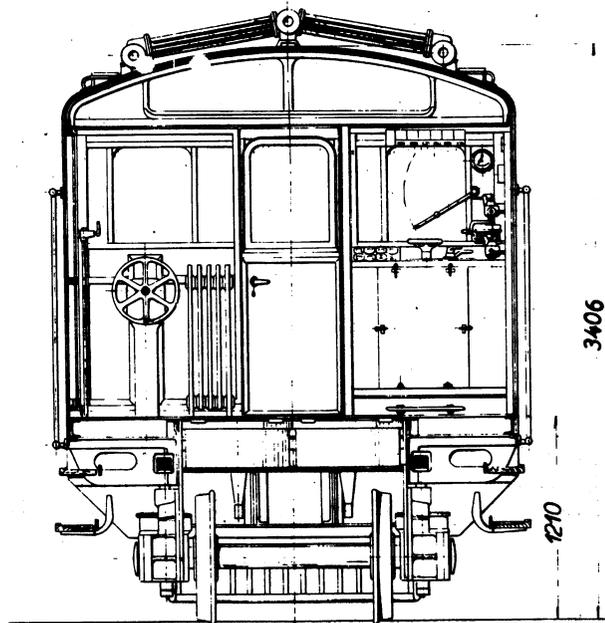
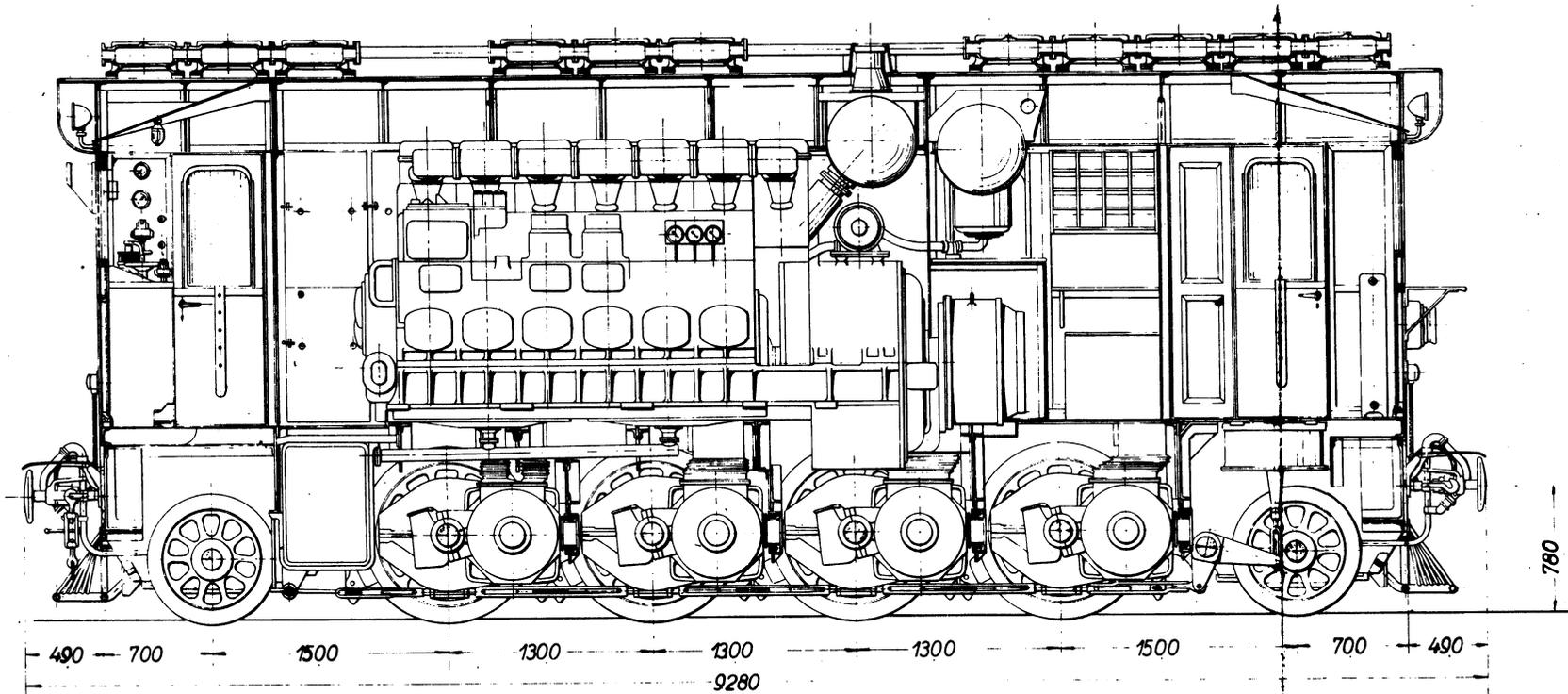


FRICHS AARHUS		1/20	1/20
Samlingstegning			9W/1.02.
DIESEL - EL. 280/475 H.K. DATORBYGGM.			

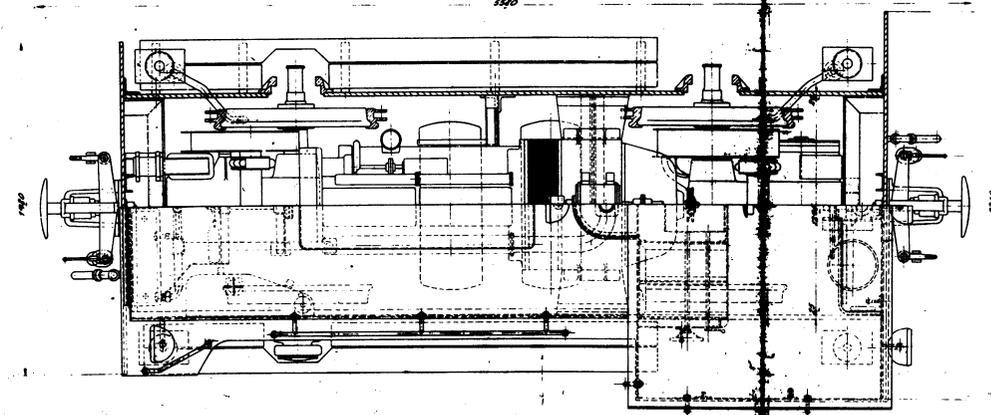
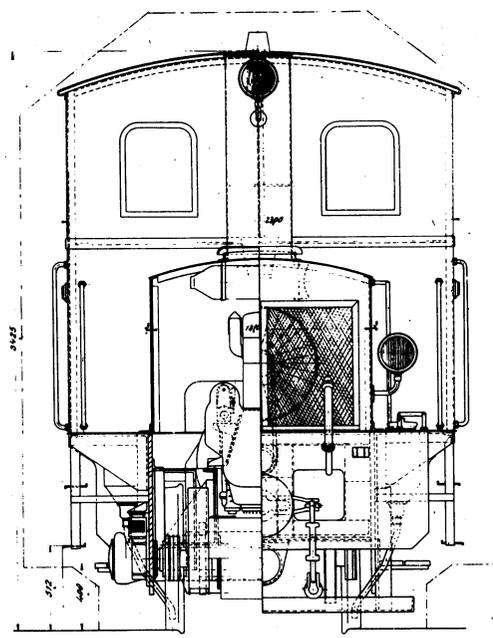
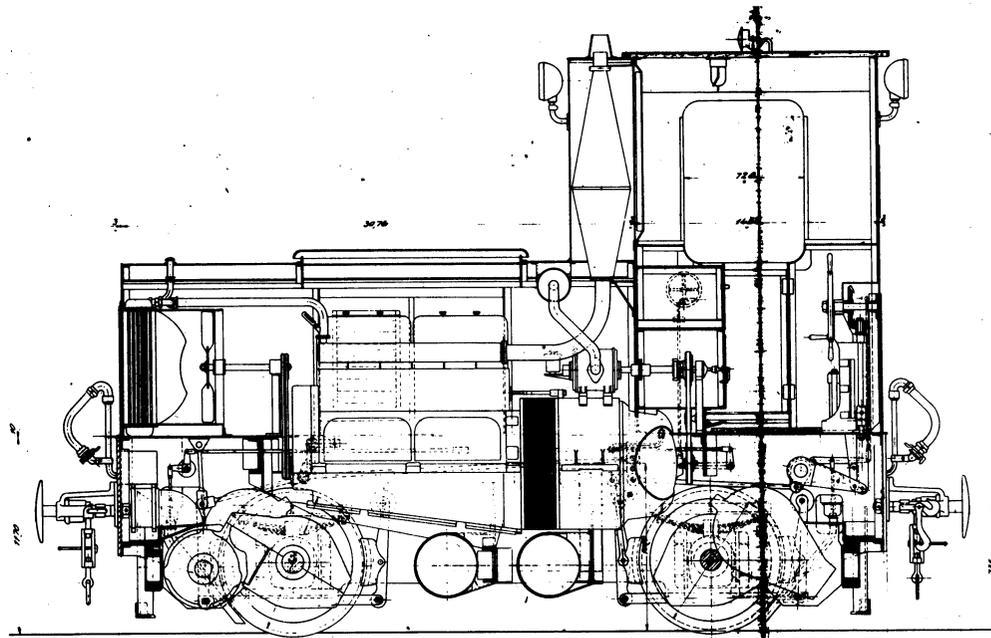


FRICHS AARHUS		MAKROSKOP	1:100
- Samlingstegning -		6W 102	
- DIE S.C. EL. 290/320 M. MOTORVORN -			

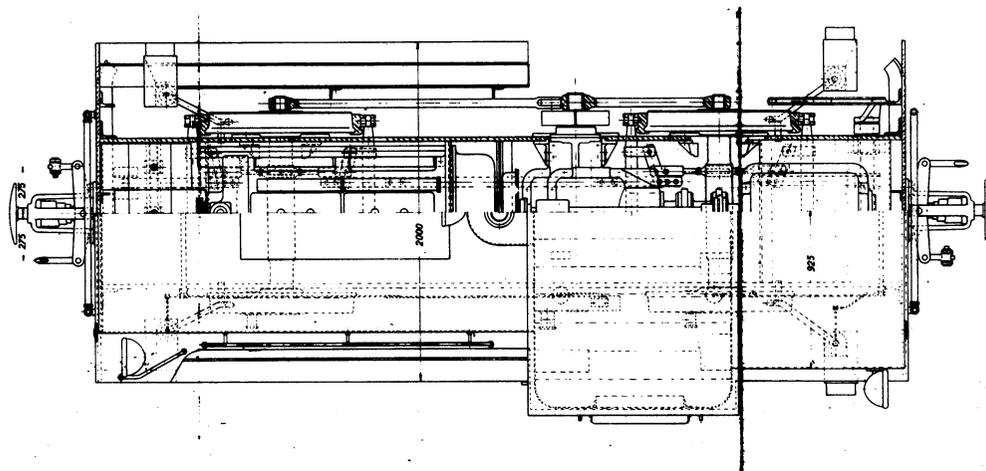
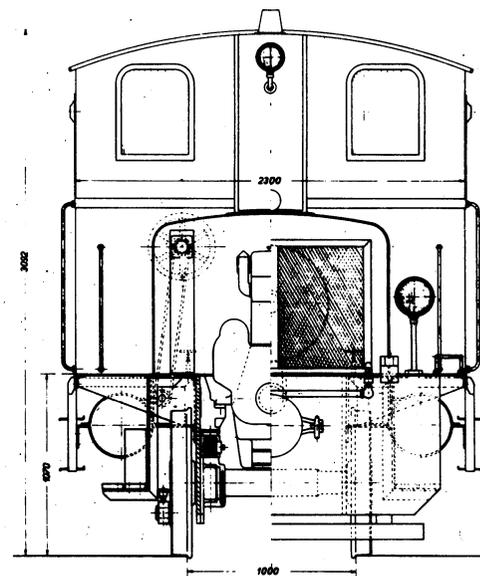
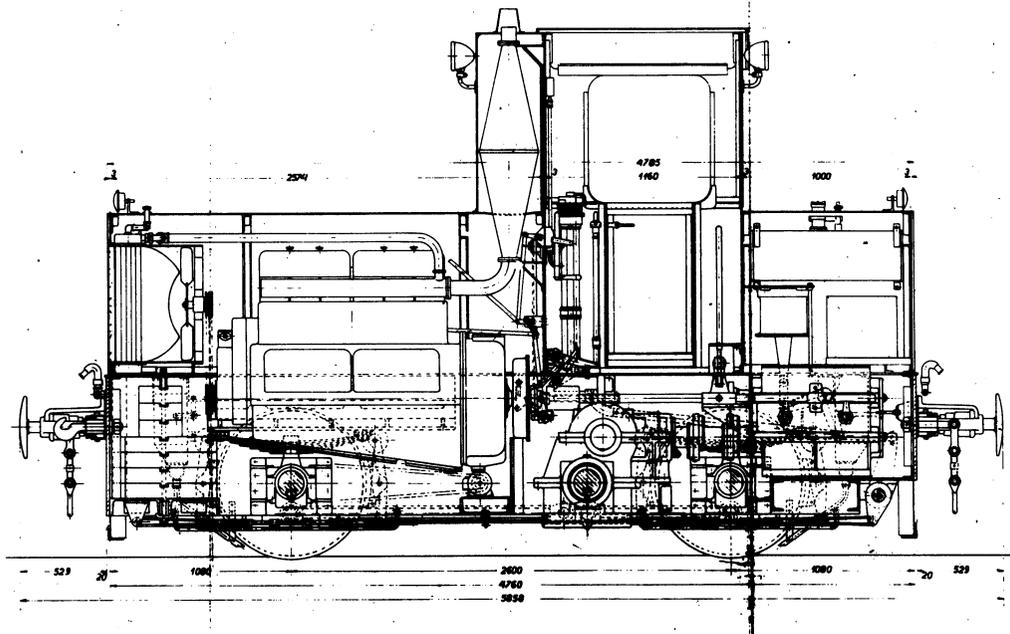




FORBRUGT									
	A/S FRICHS AARHUS		MAALESTOK	TEGN	RE				
			1:20	KAL.					
				REV.					
			DAV	26-2-36					
			TEGNING NR						
		DIESEL.ELEK. 440/450 HK.							
		MOTORLOKOMOTIV							
		134L-1.02							
		INDENB							



DATE	FORHØRINGER	INDSÆT
A/S FRICHS AARHUS		
Samlingstegning		
<small>Indeholder 12-128st. Tegningsark</small>		
Blad nr. A.T.	Bladnr.	Blad af
110	1291-140	

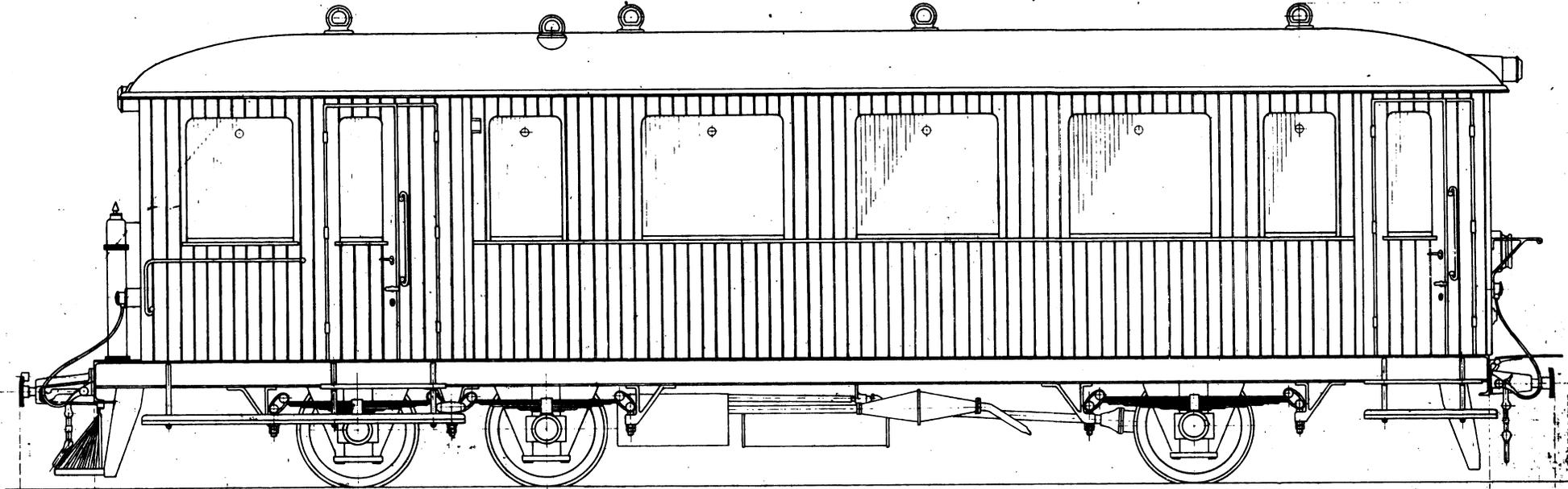


DE BORNHOLMSKE JERNBANER

JERNBANE - MOTORVOGN

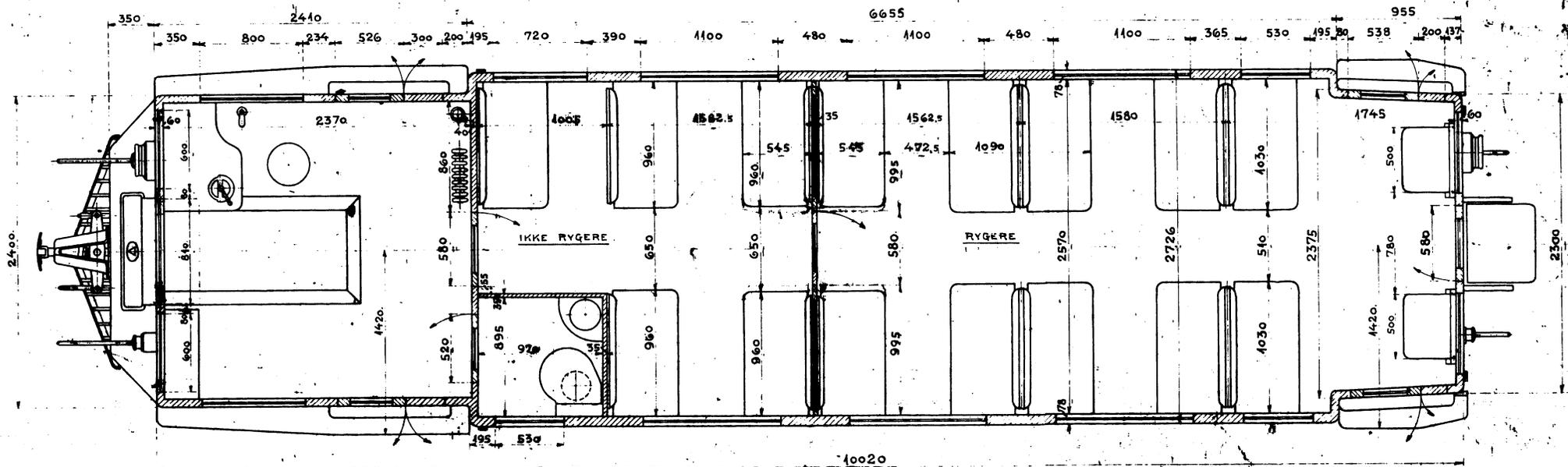
1M. SPORVIDDE

32 SIDDEPLADSER



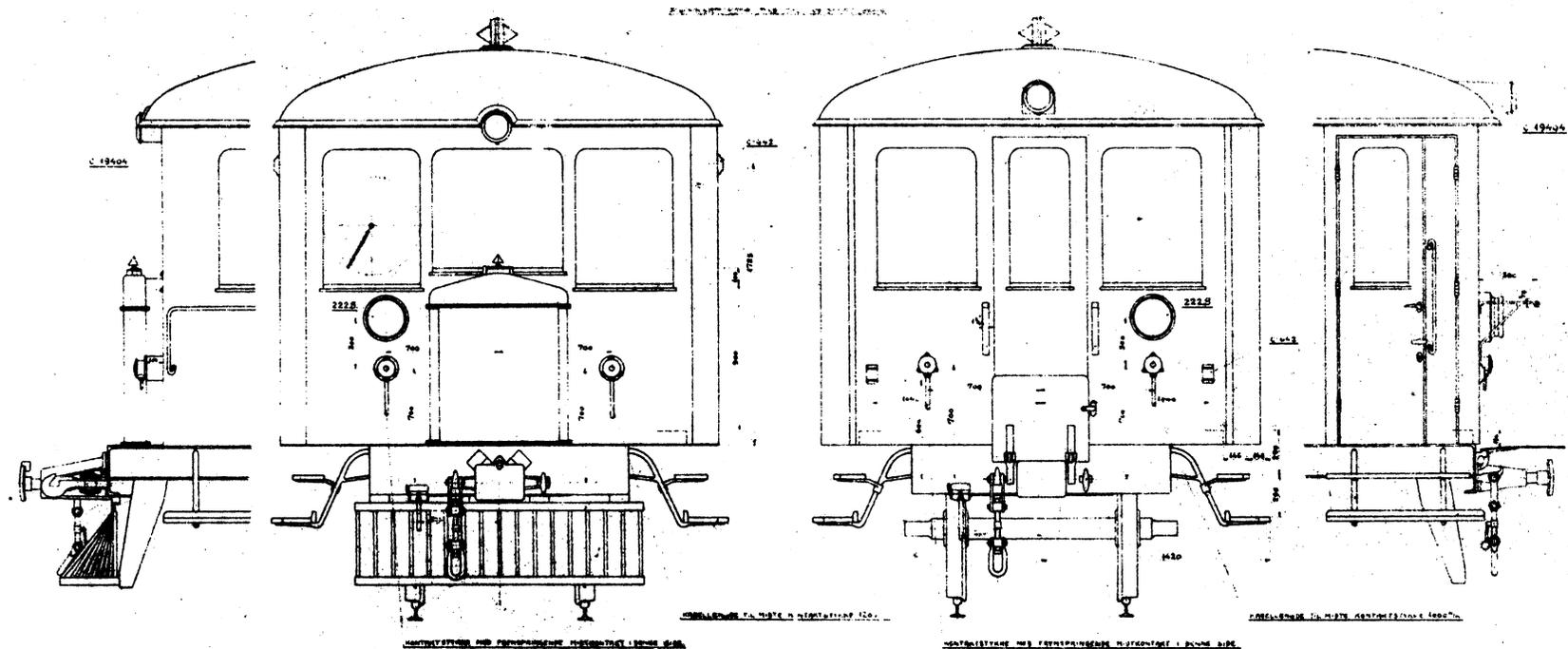
UBELASTET 3625

7/28 BELASTET
77/3 UBELASTET



AGJ M 21

RAJ M 11



VOGNE (FOR BAG)

DE BORNHOLMSKE JERNBANE

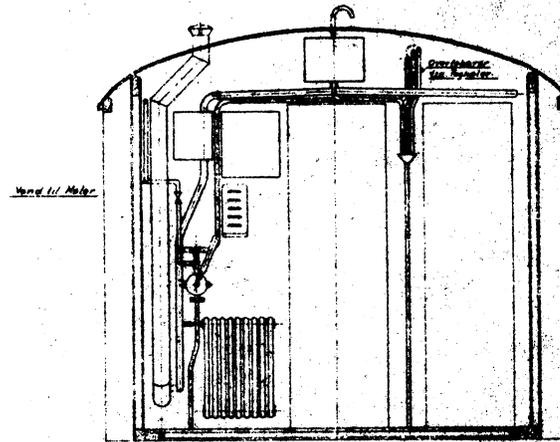
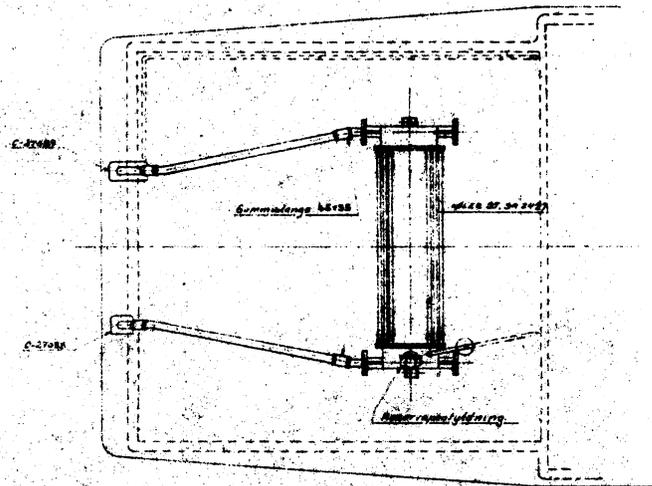
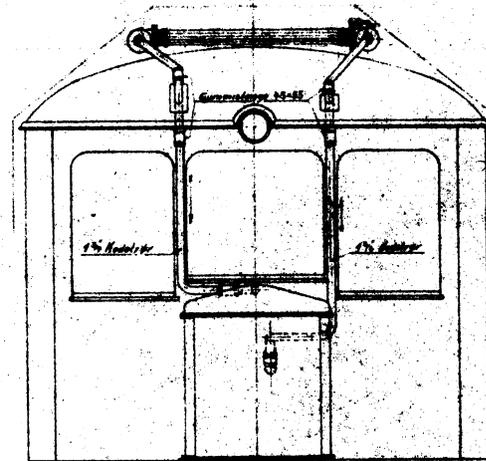
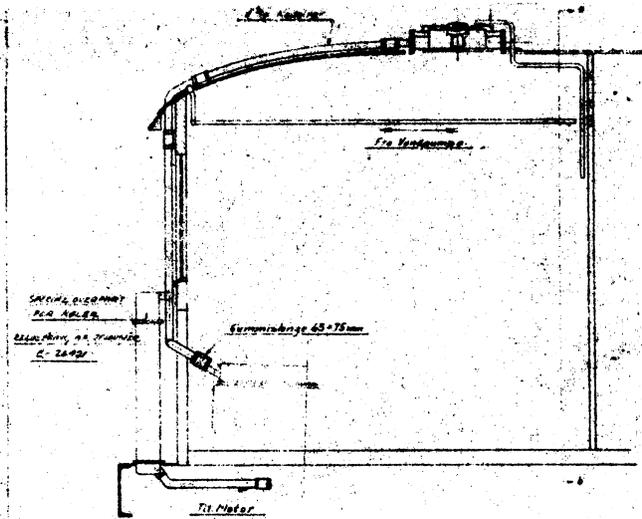
1940c

JS 405T004

1940c

JERNBANE-TEKNIK Nr. 12
U-28063

AGJ M 21
RAJ M 11



Arrangement af Køleanlæg

De Beskæftigede Jærbaner
 Skala 1:10

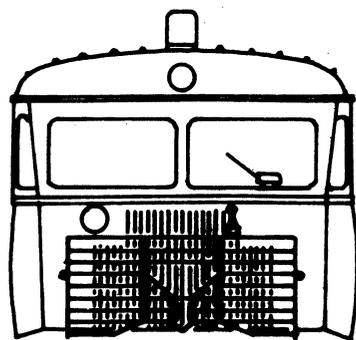
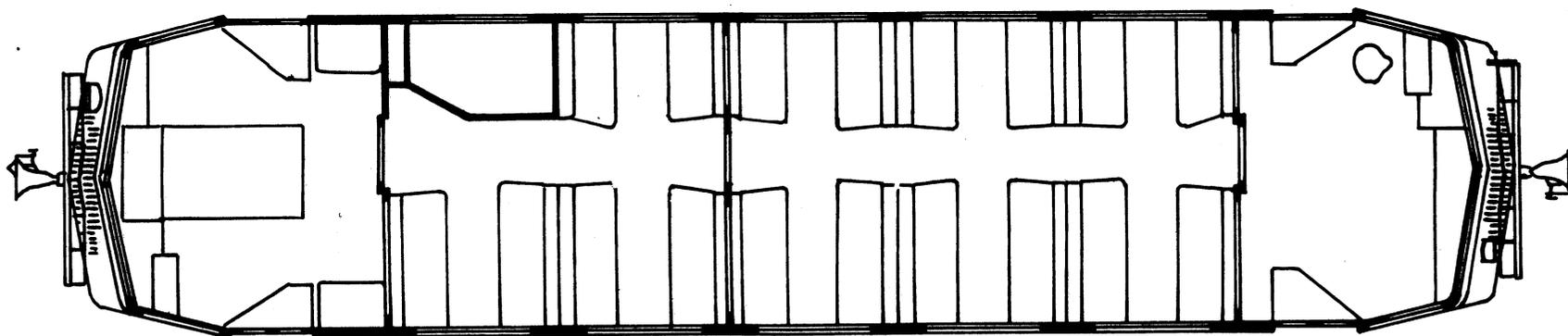
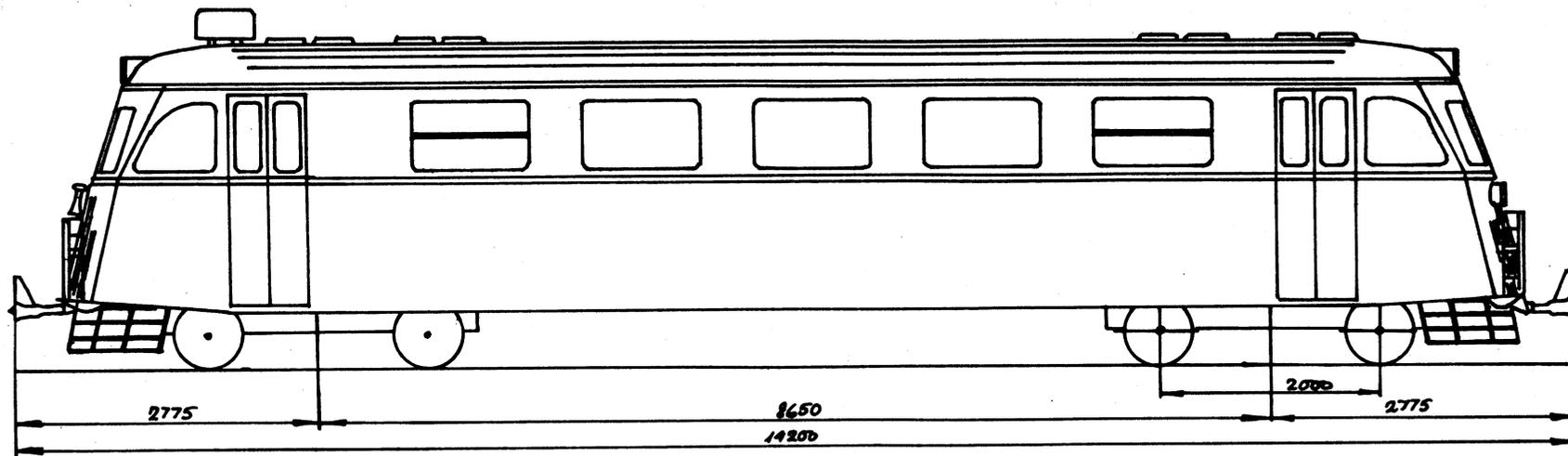
JS 405 T004

Snit 0-6
 Arrangement for første Siltelæg

RAJ M 11
 3 C-27065

AGJ M 21

RAJ M 11



Tegningerne er holdt i "skitse-form" for ikke at give sig ud for mere end de er, idet der er for mange "ukendte" detaljer på DBJ-vagnene

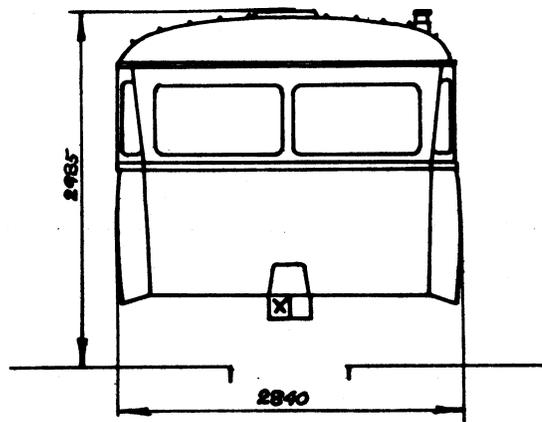
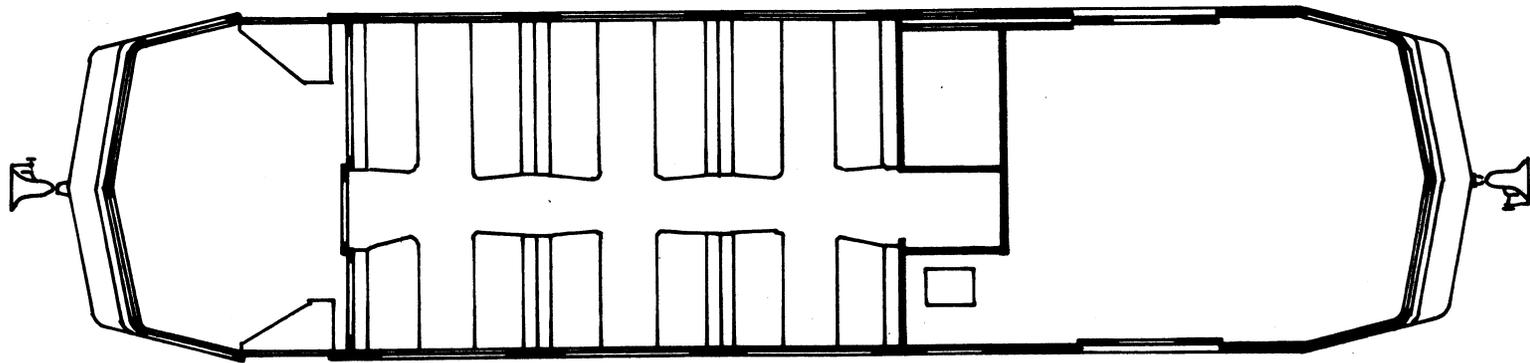
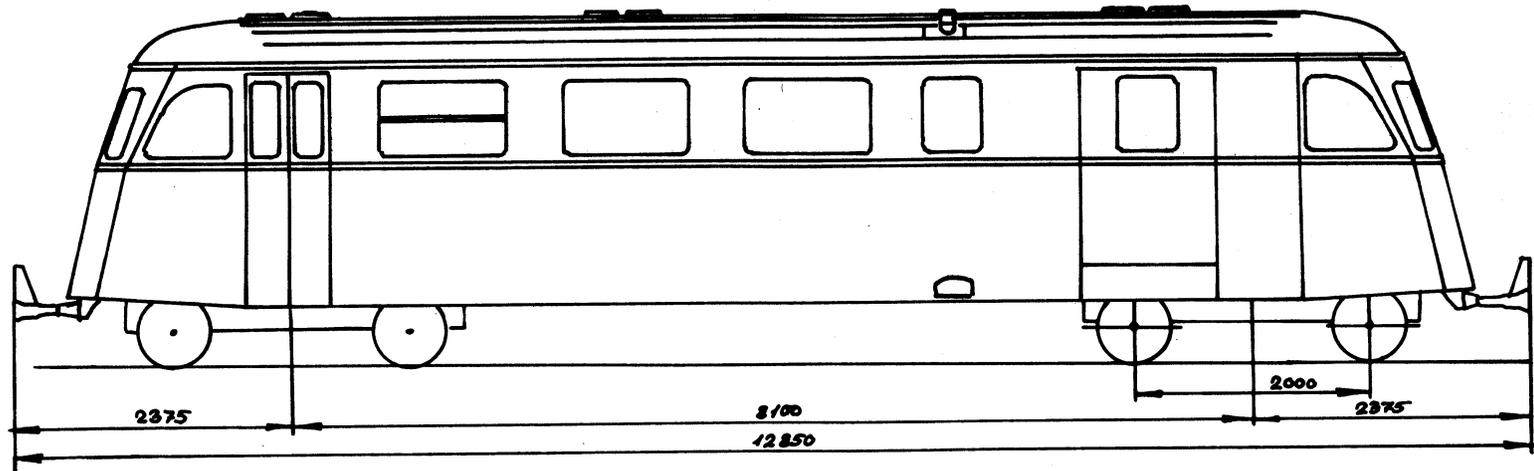
*eks. motorkasse, "spidsning" pga. smallere vogn o.s.v.

tegning: O. J. Koch

for at vise særlig DBJ bagagekasser, er kobling udeladt

1:64

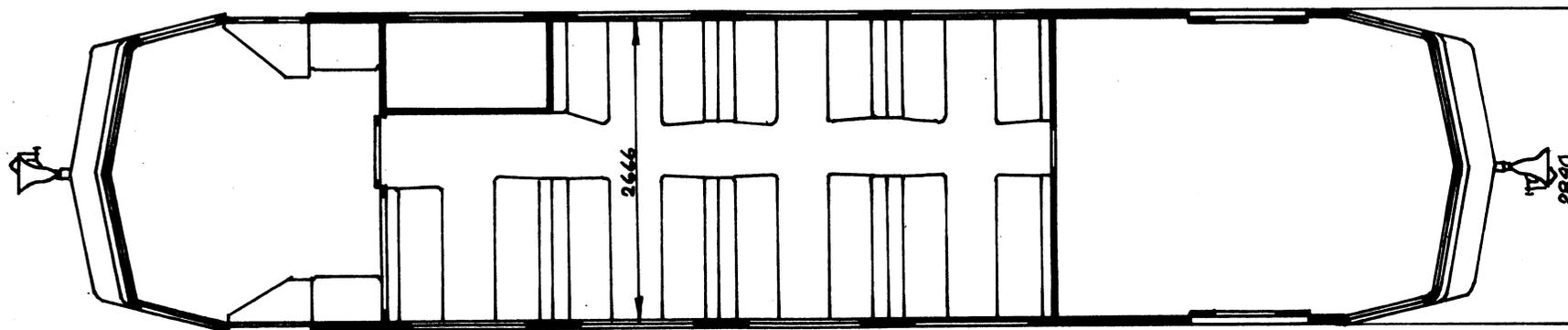
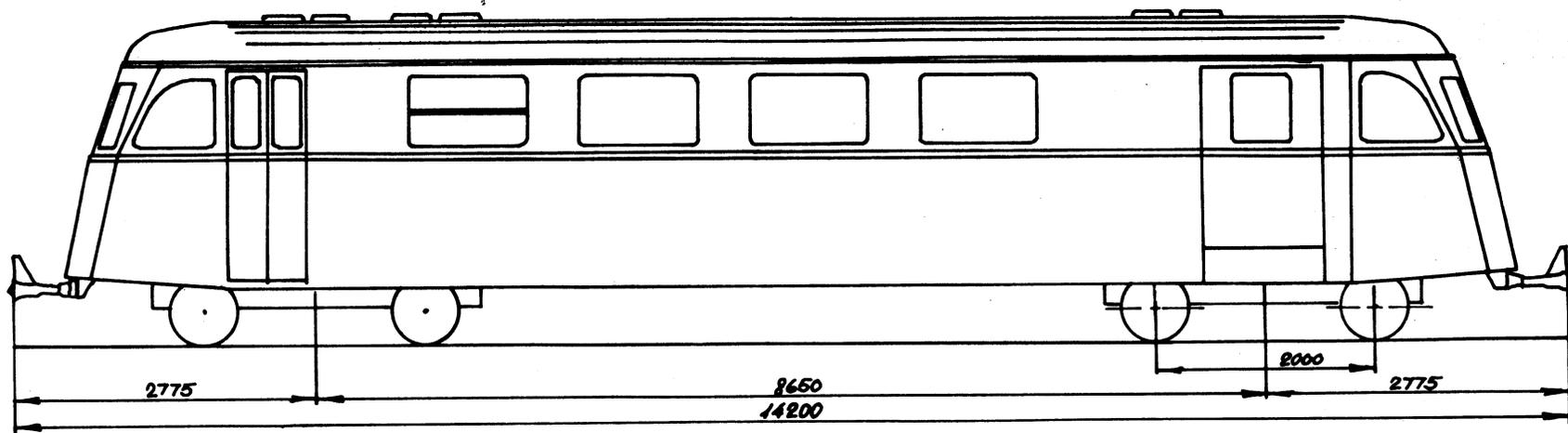
Sm 30 - 33



tegning: O. J. Koch

1:64

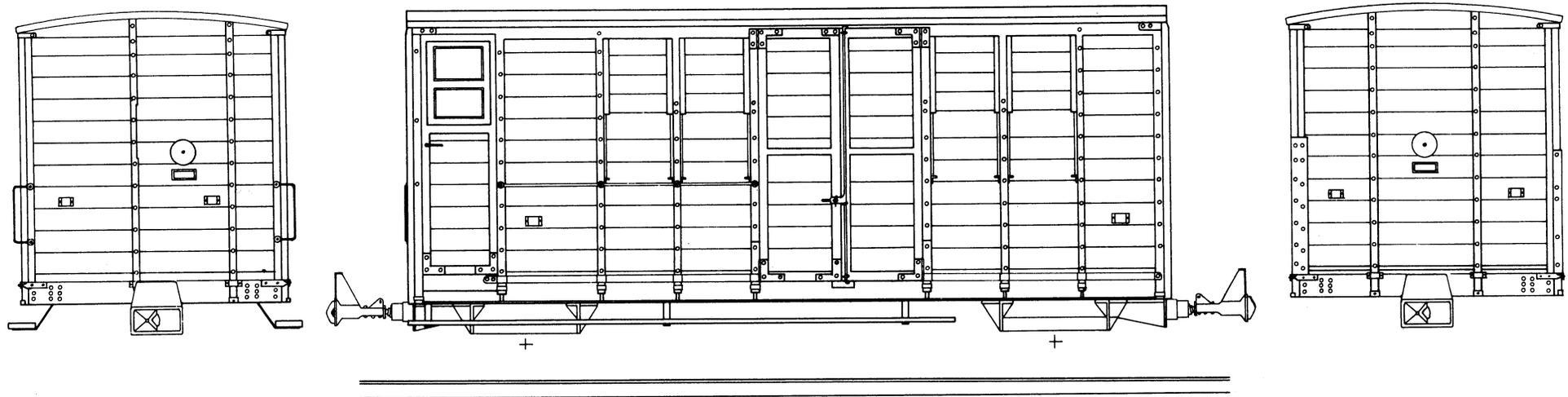
Sp 30 - 32



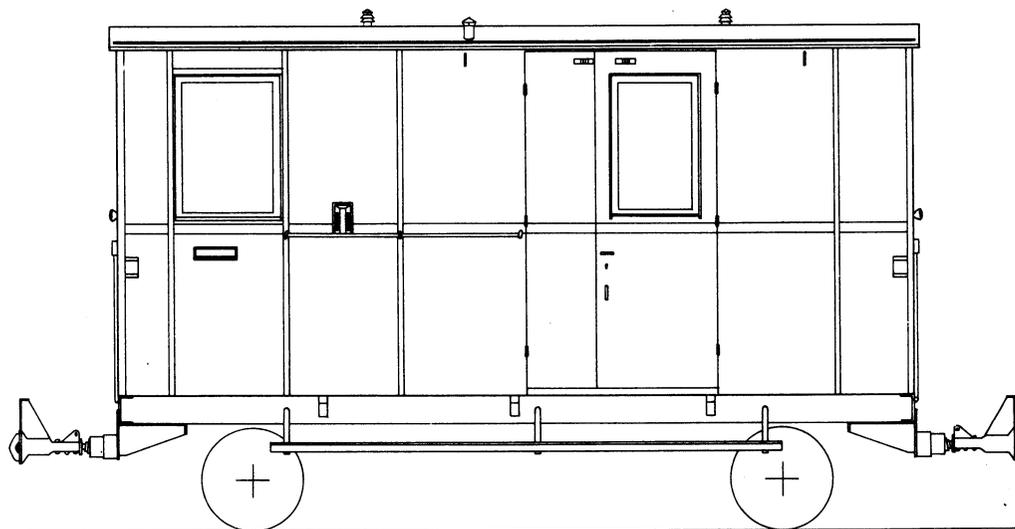
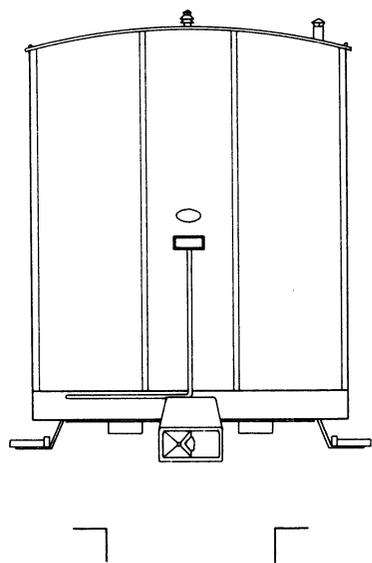
tegning: O. J. Koch

1:64

Sp 33



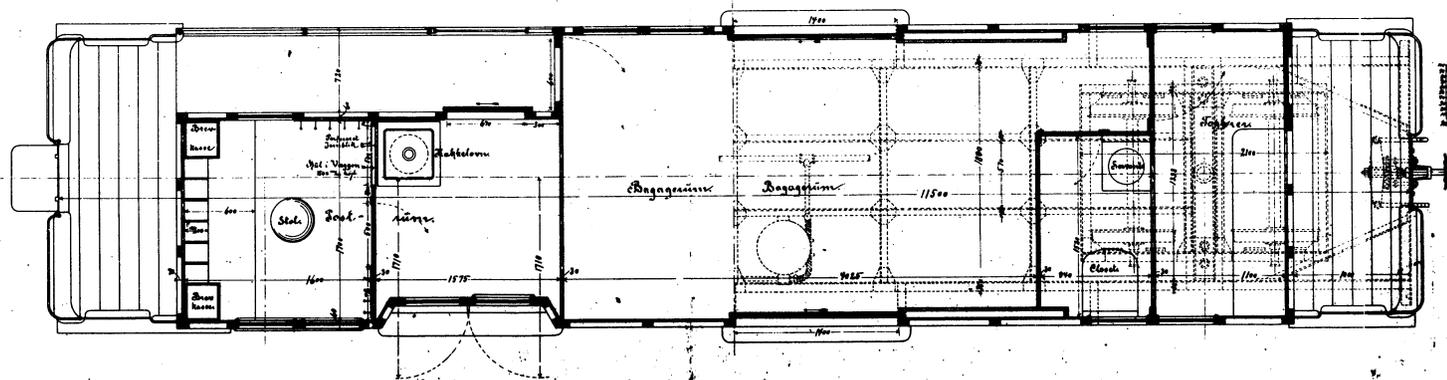
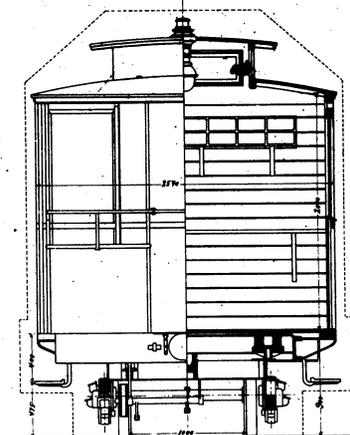
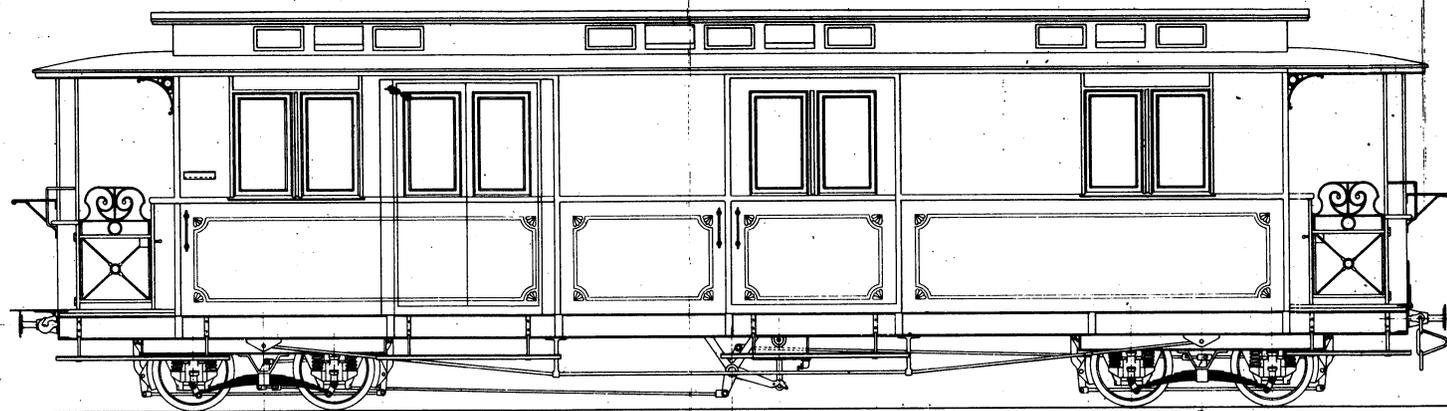
tegning: H. O. Petersen
efter materiale fra J. B. Petersen



Den københavnske Jernbane.

Fireaxlet Post- og Bagagevogn med Vakuumbremse.

nr. 2.

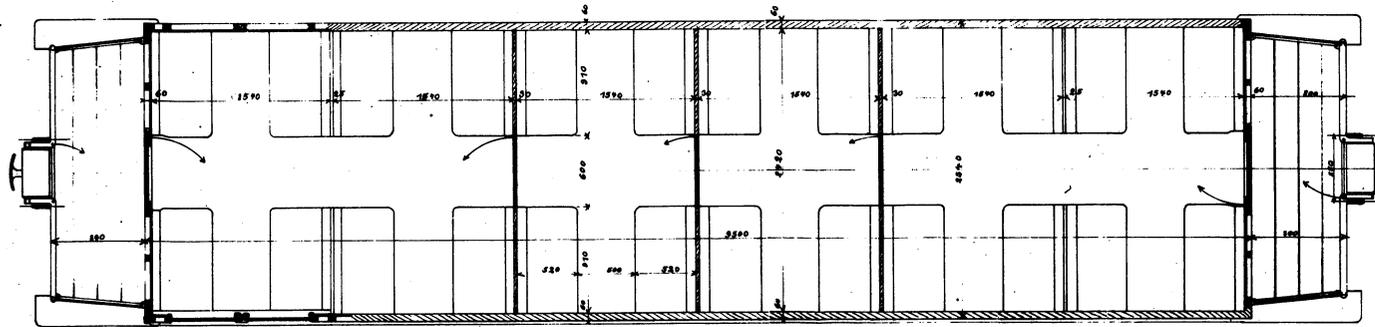
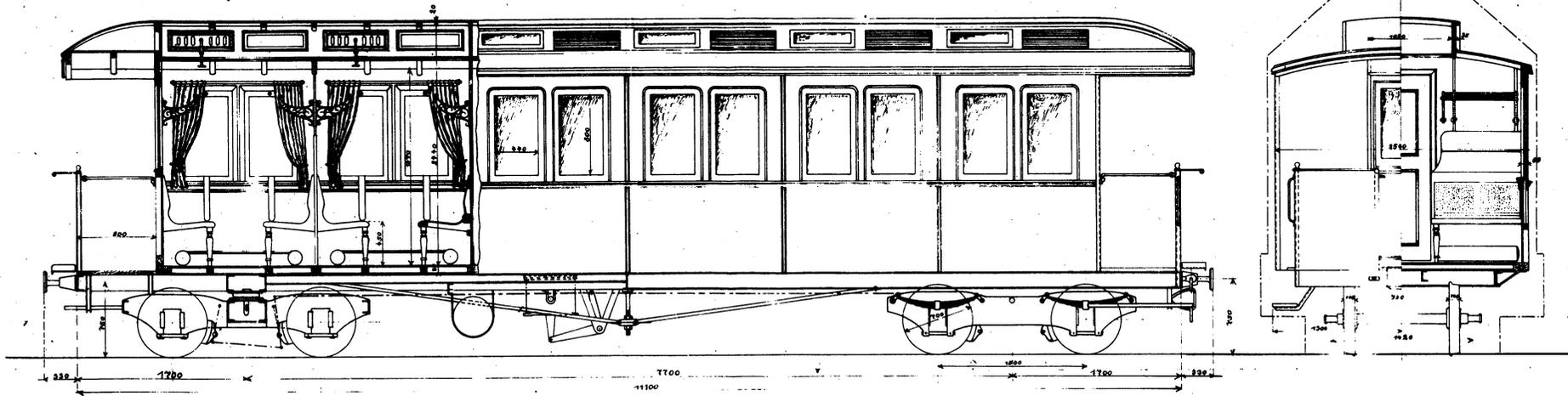


Styrelsen 1:20.



Dr. 6837.

Scandia i Randers



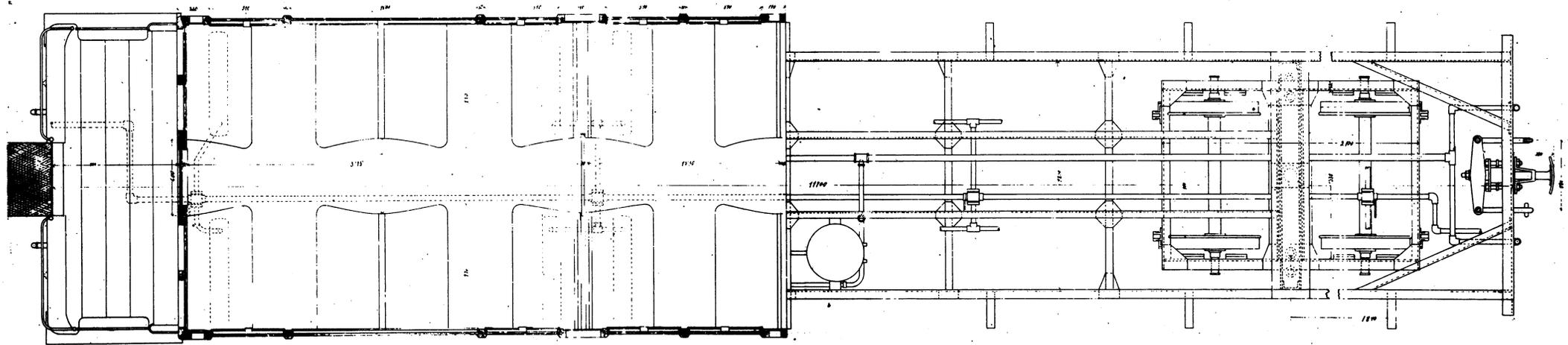
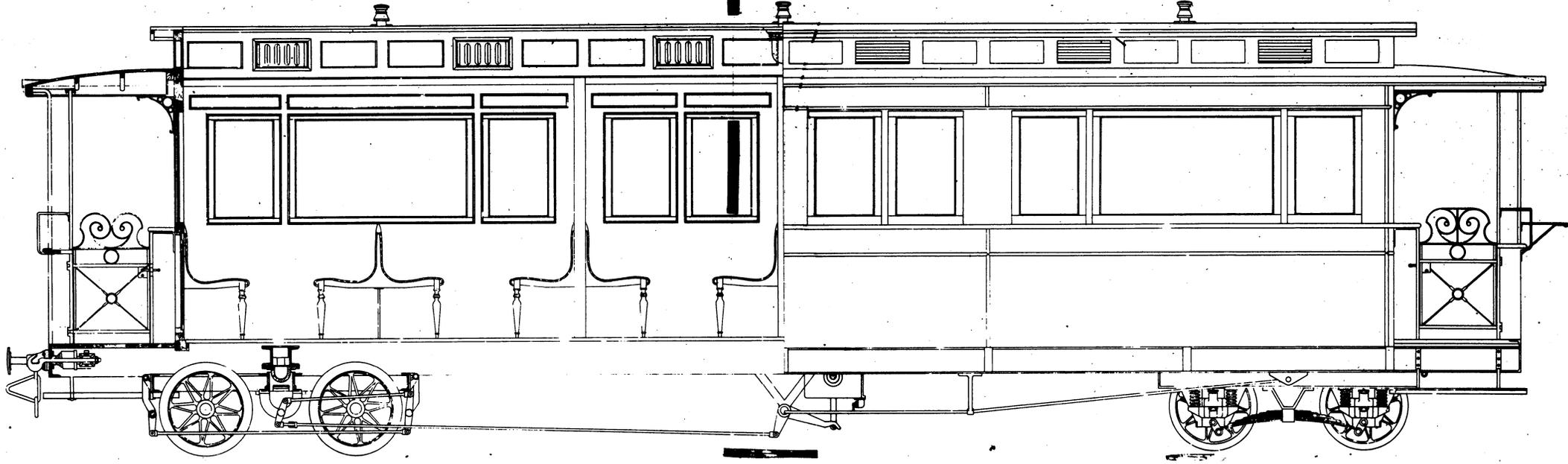
Personvogn
til
Den bornhalmiske Jernbane

Scandia 1899.

Konstruktøren

Den hollandske Jernbane

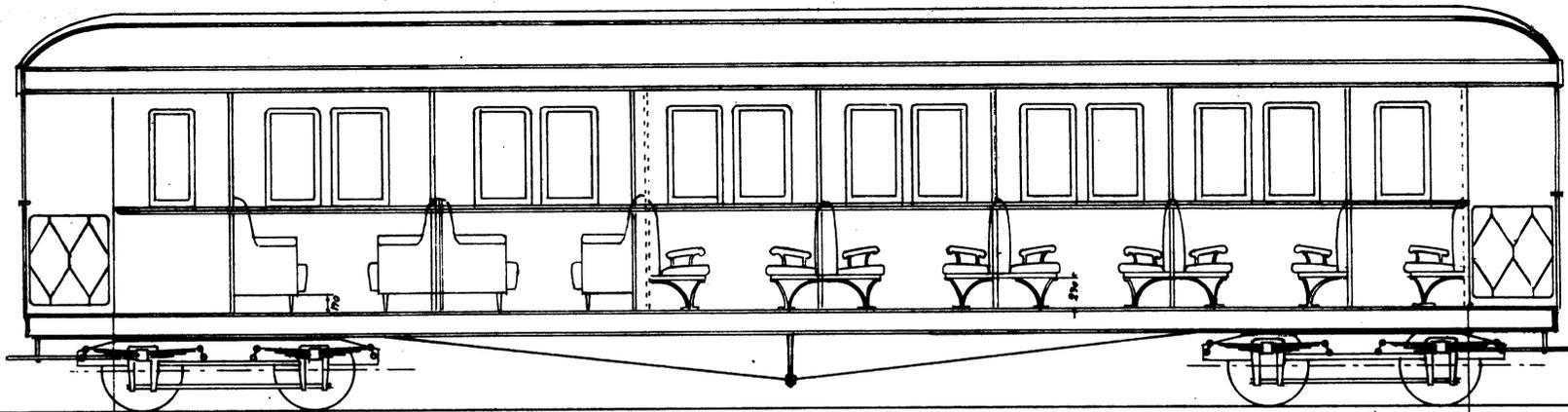
Personvogn



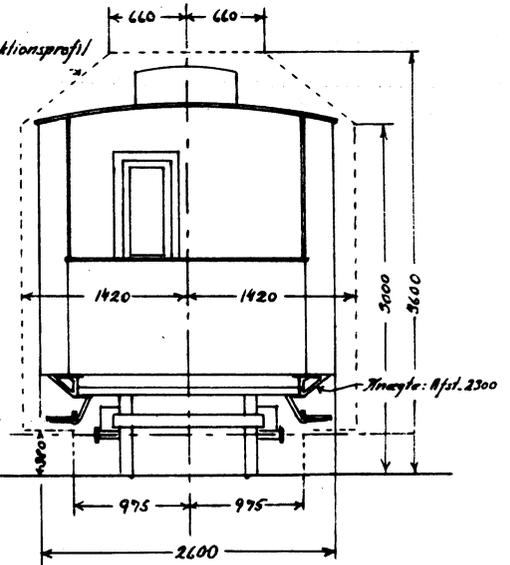
Bornholms Jernbaner

Plan A

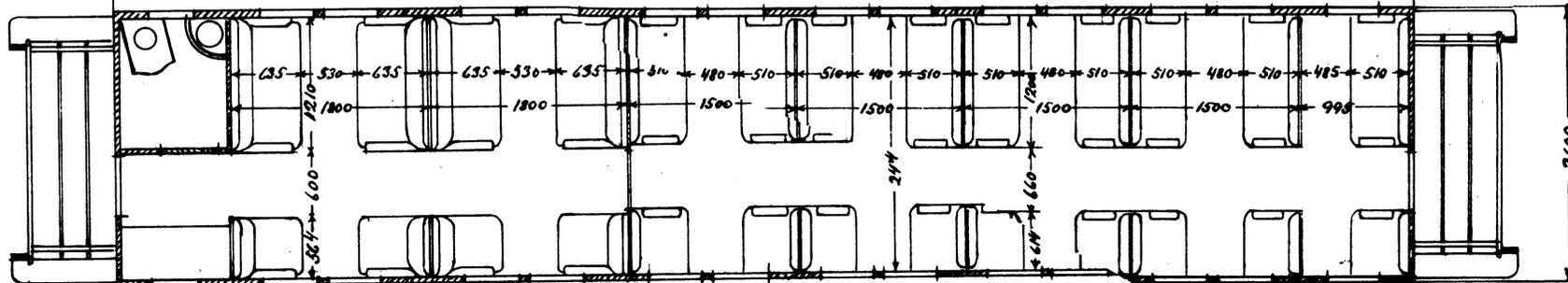
Ronne-Nexo Banens Personvogn Nr. 8



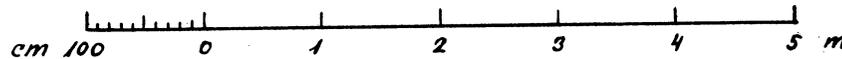
Konstruktionsprofil



11820



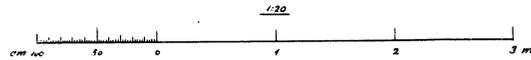
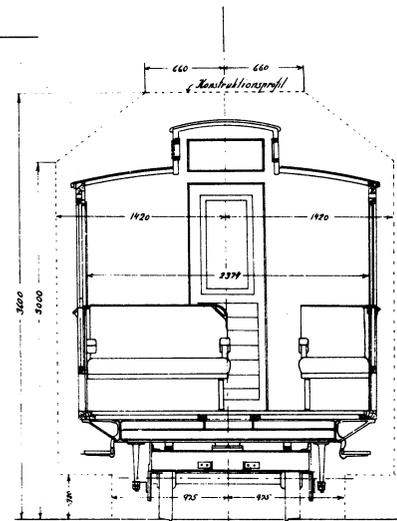
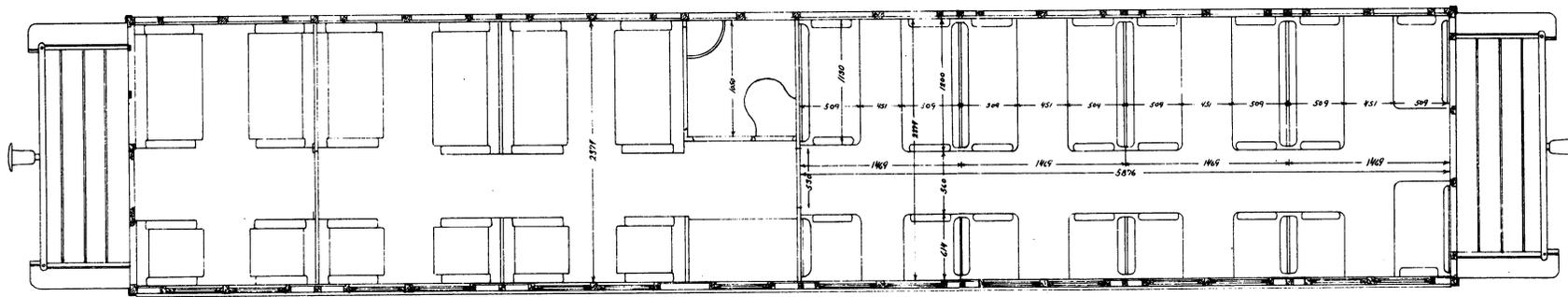
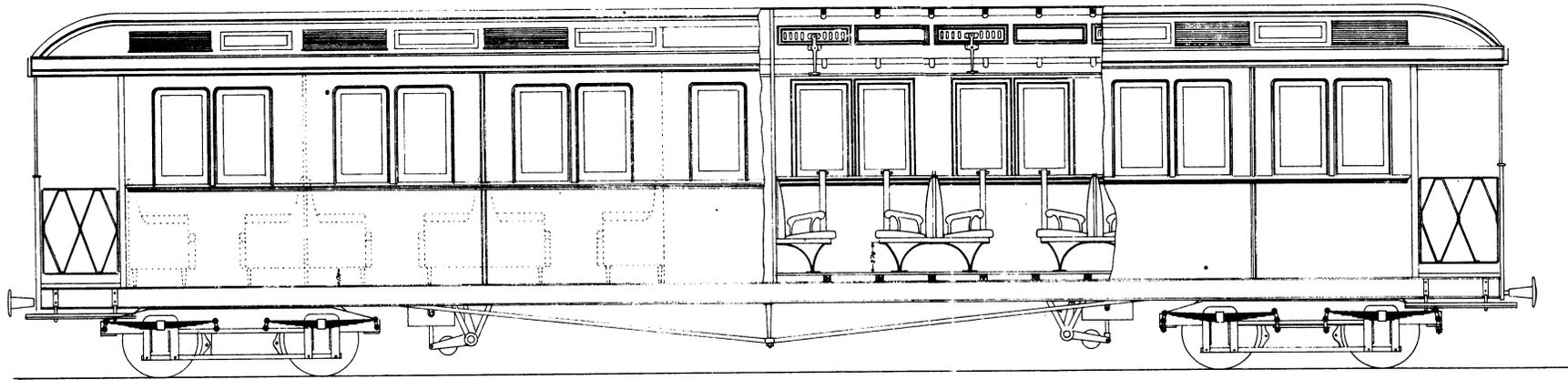
1:50



Ronne i Juli 1934

Bornholms Jernbaner
Ronne-Lexø Banens Personvogn N. 9

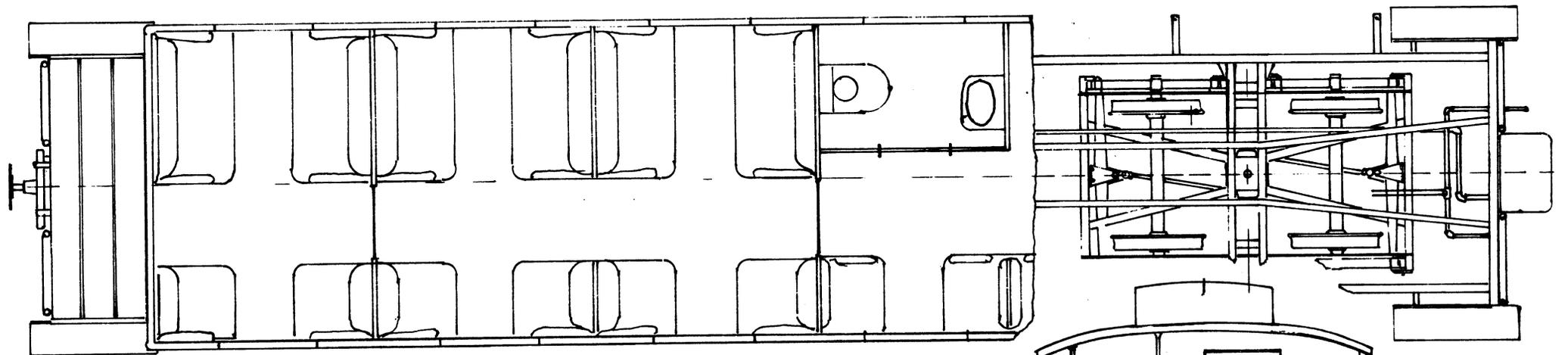
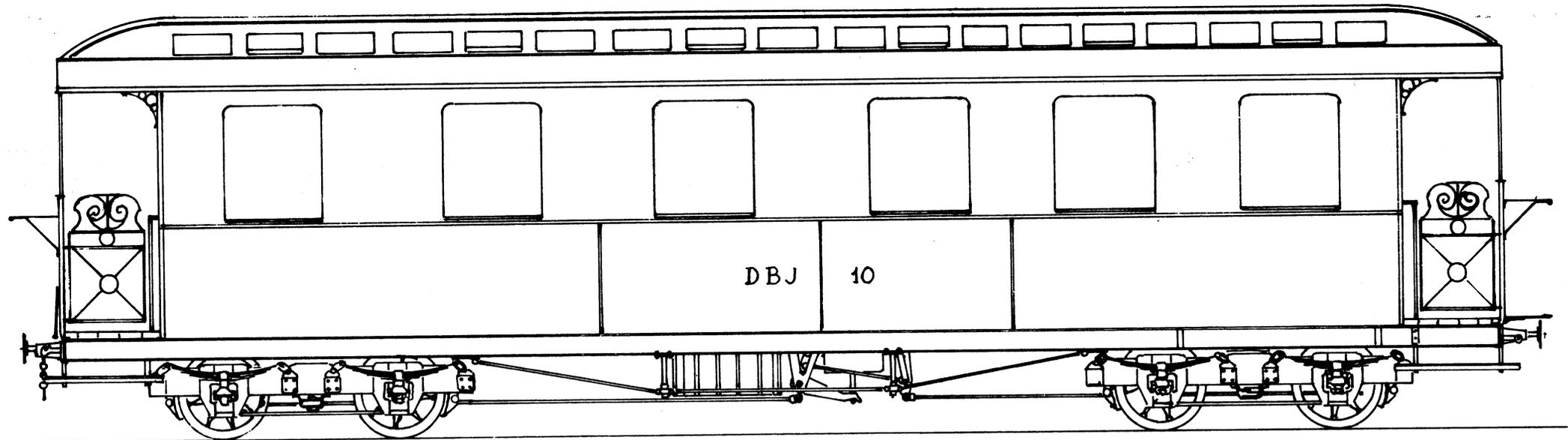
Plan B



Ronne i juli 1934

1:64

RNJ 9



Bornholms Jernbaner
 Rønne-Nexø banens personvogn nr 10. (kongevognen)
 1899 til Skagensbanen (E1), til RNJ 1924.

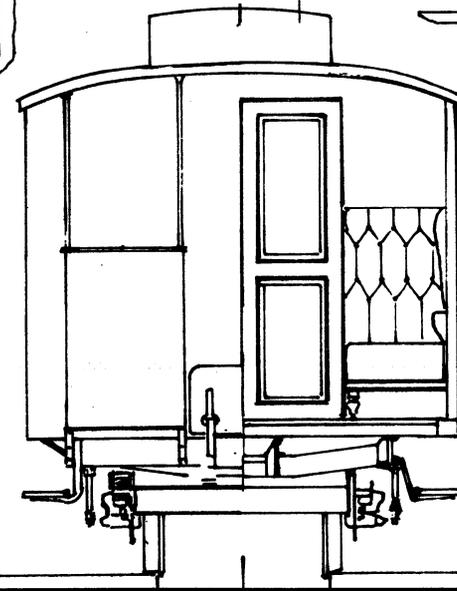
Tegnet på grundlag af div originaltegninger og skitser fra DBJs
 arkiv samt div fotos.

Siddepladser: 36 , tara 11800 kg

1:45

tegning: J. Reinfeldt

Skælskør i marts 85
 JR.

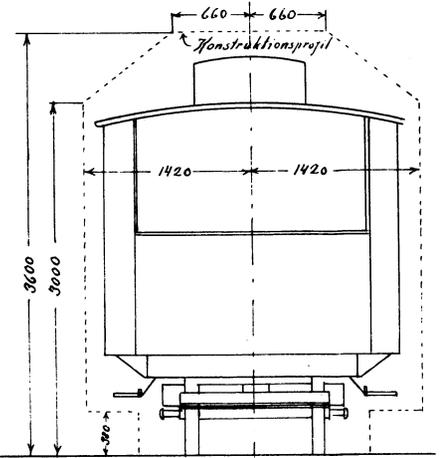
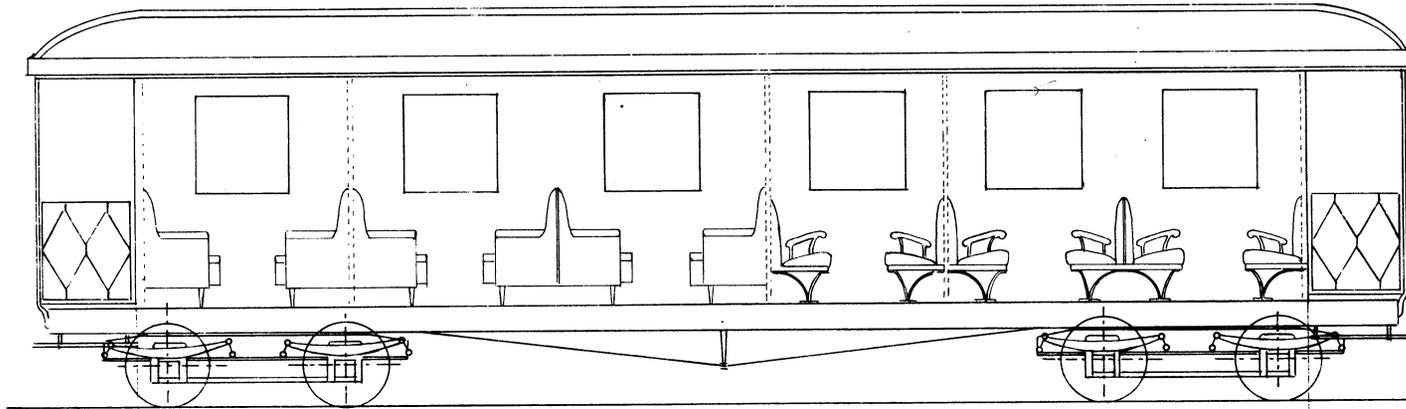


RNJ 10

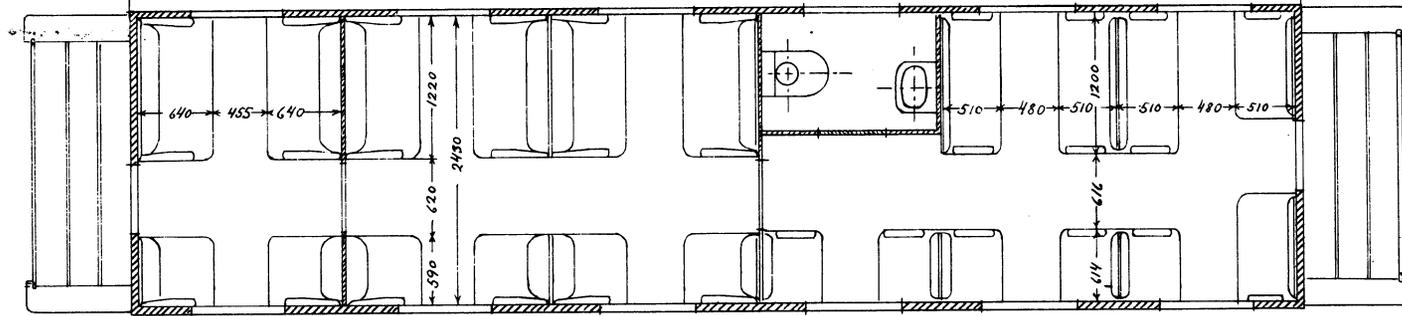
Bornholms Jernbaner

Ronne - Nexø Banens Personvogn Nr. 10

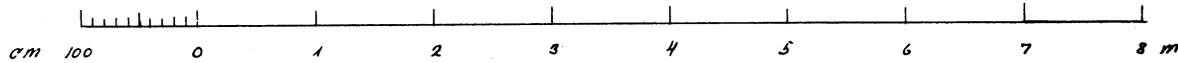
Plan C



9950



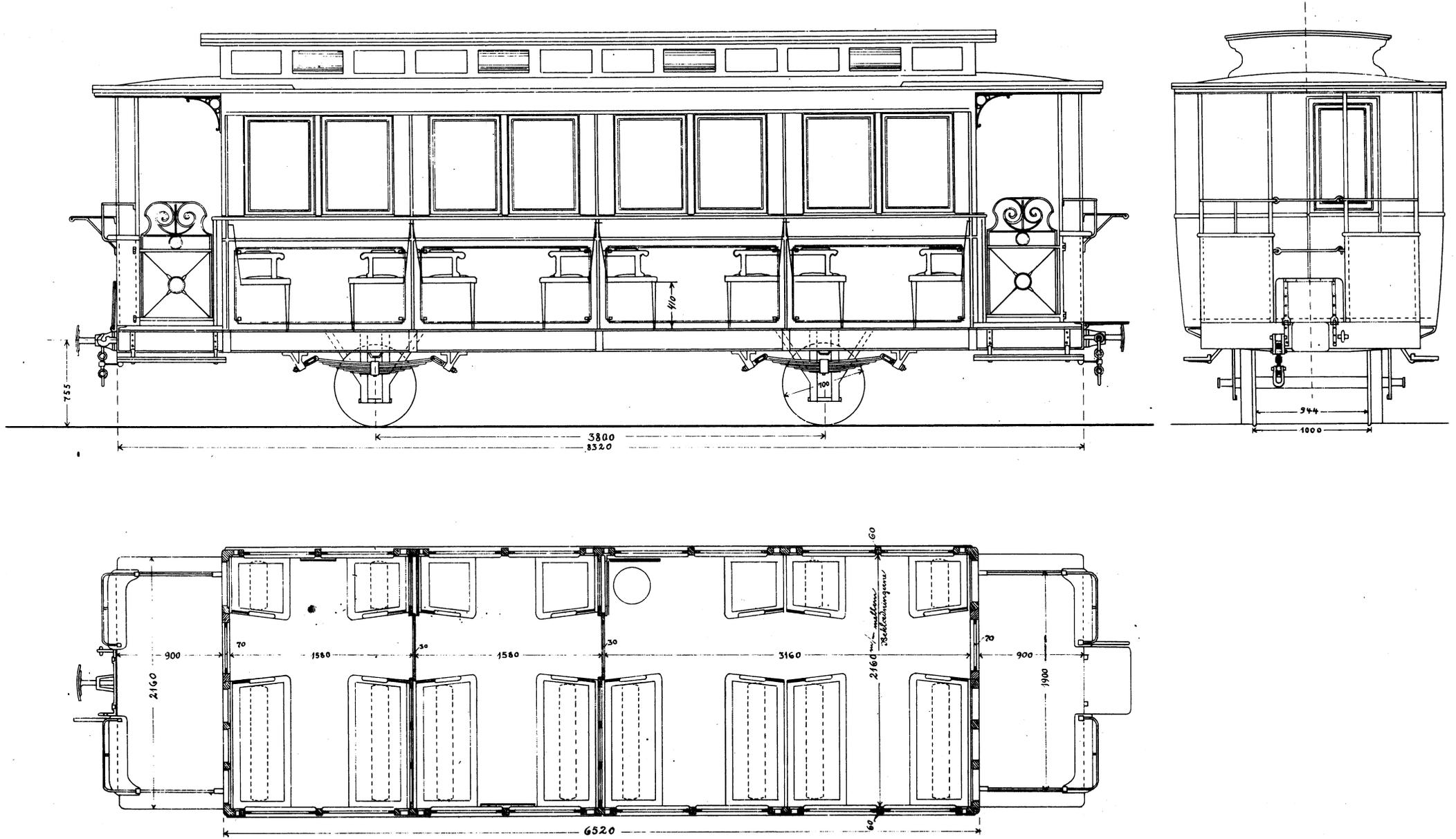
1:40

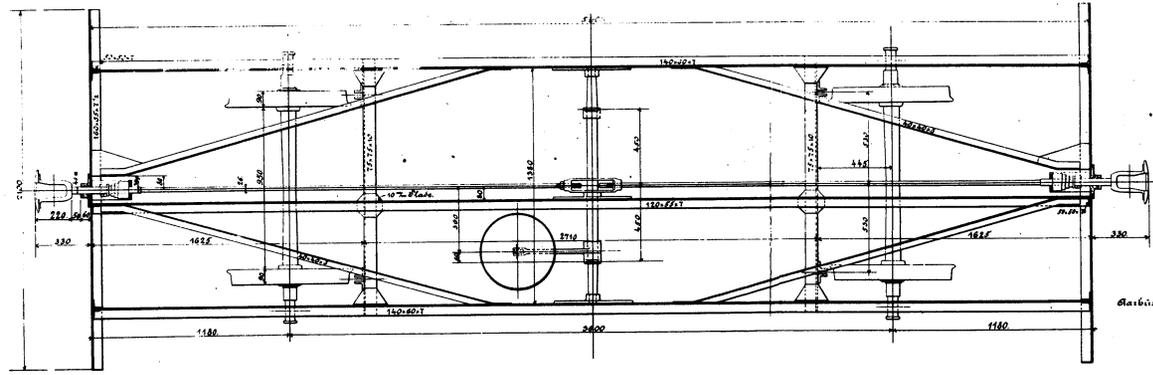
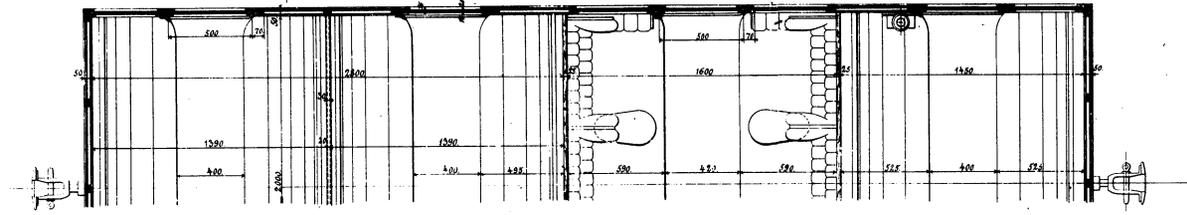
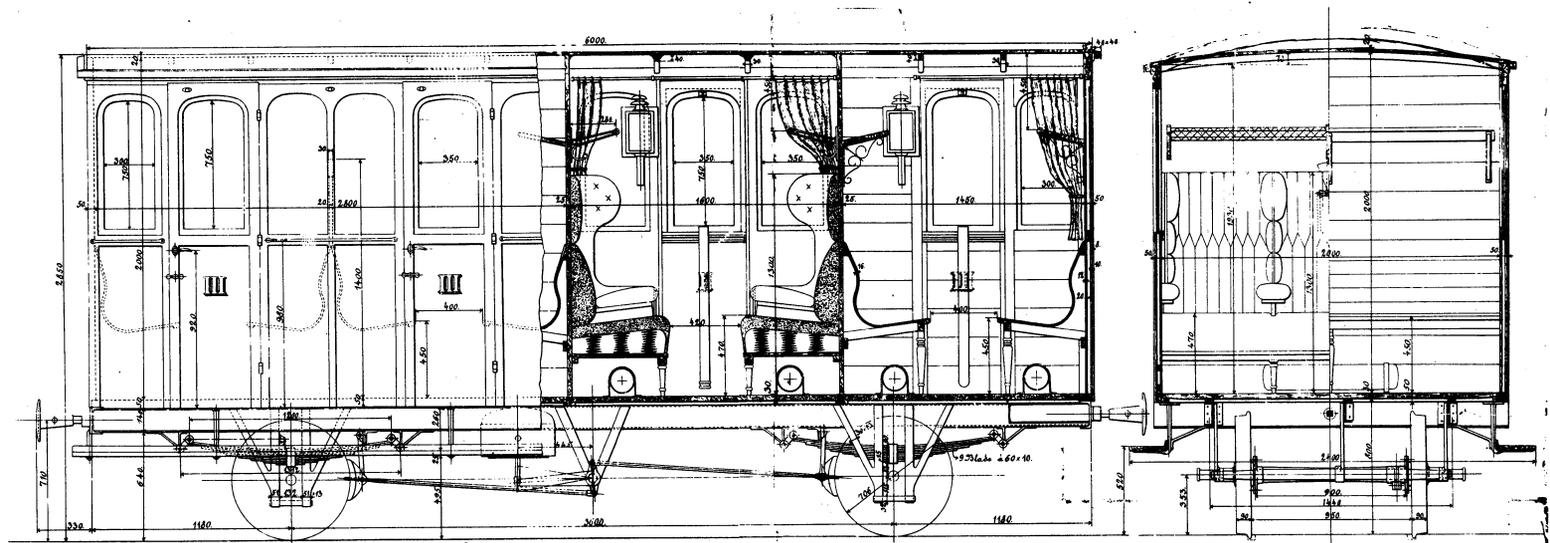


Ronne i Juli 1934

Bornholms Jernbaner

Ronne-Nexo Banens Personvogn Nr. 11



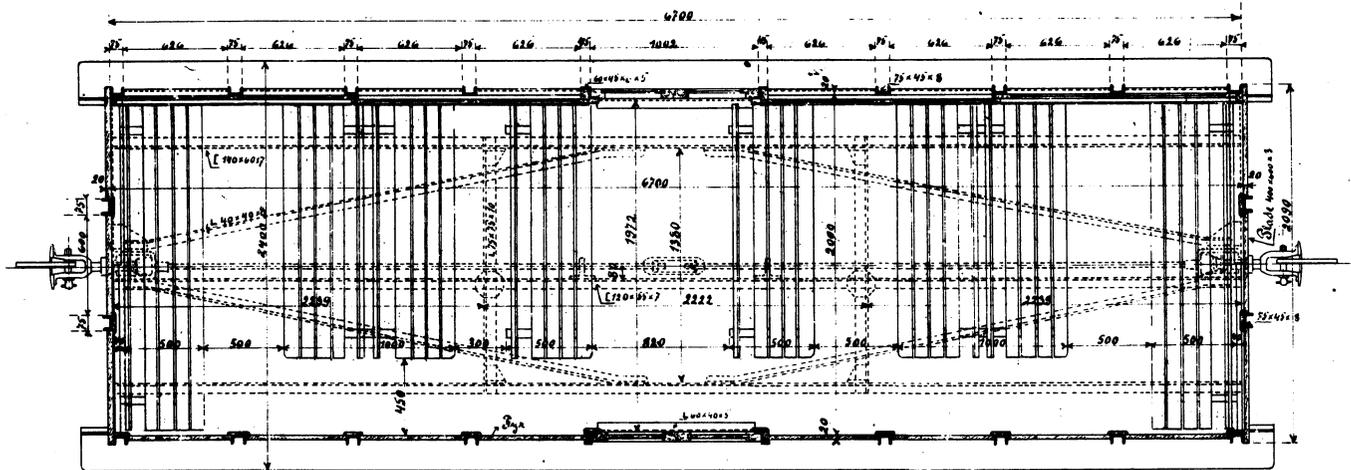
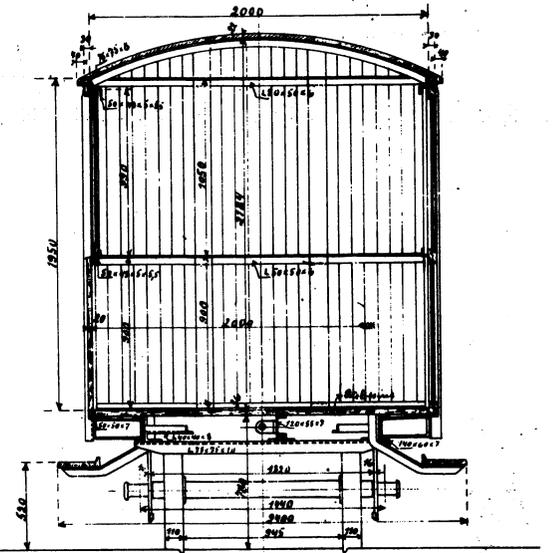
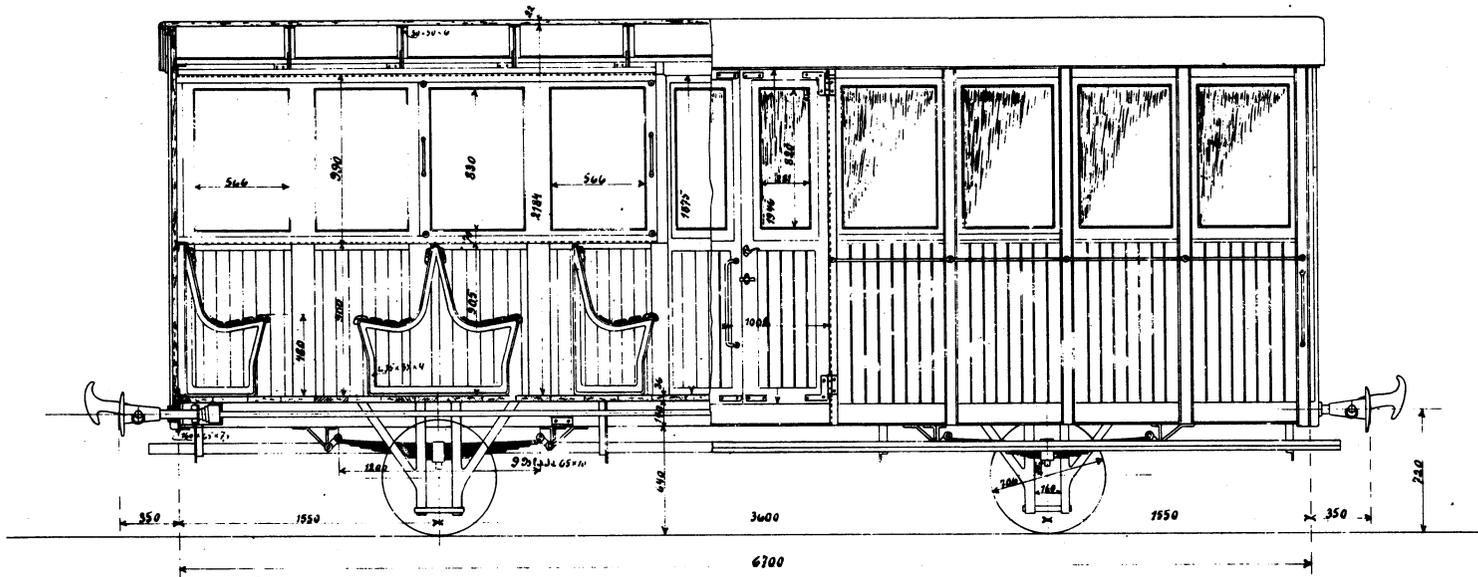


1a

Skagenbanen

Personvogn

Skagenbanen 1888

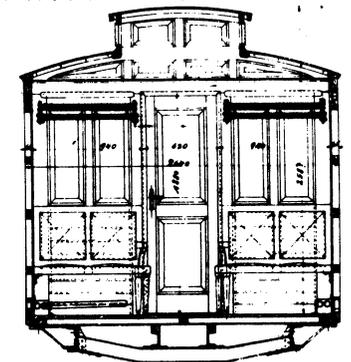
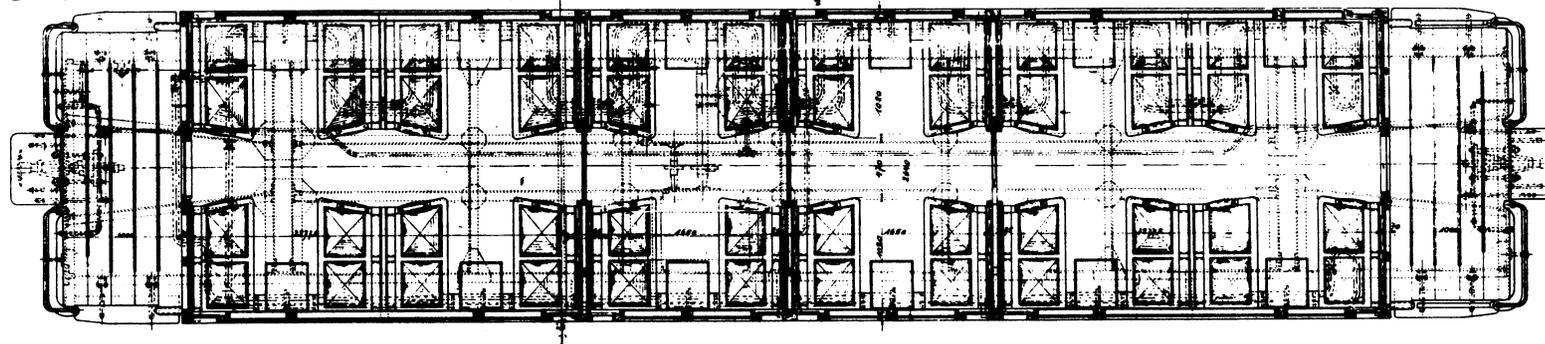
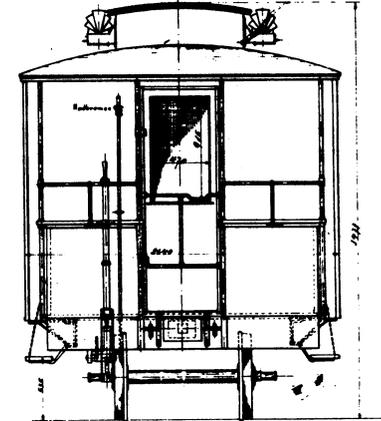
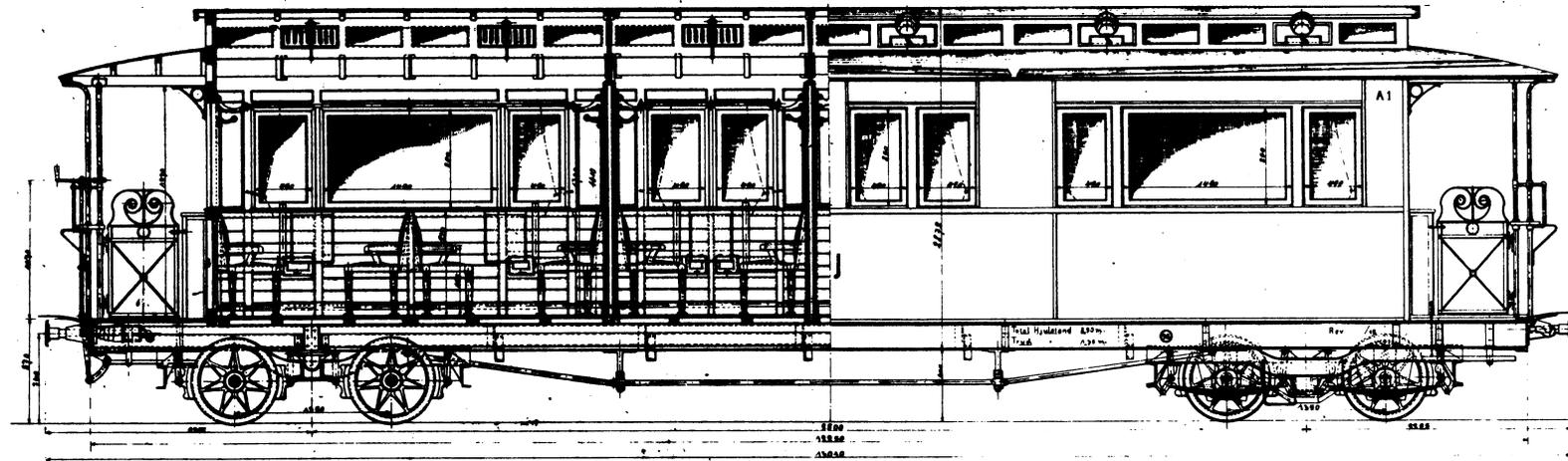


Kombineret Person- og Godsvogn
til
Skagenbanen
Ordre 1232.

— *Vienschöiger* Durchgangswagen. —

р.л. 47.

— *Maßstab 1:20.* — — *Maße in m.* —



Stammplan des 9.3.1878

1:64

RAJ 301 - 3

Com. 2109.

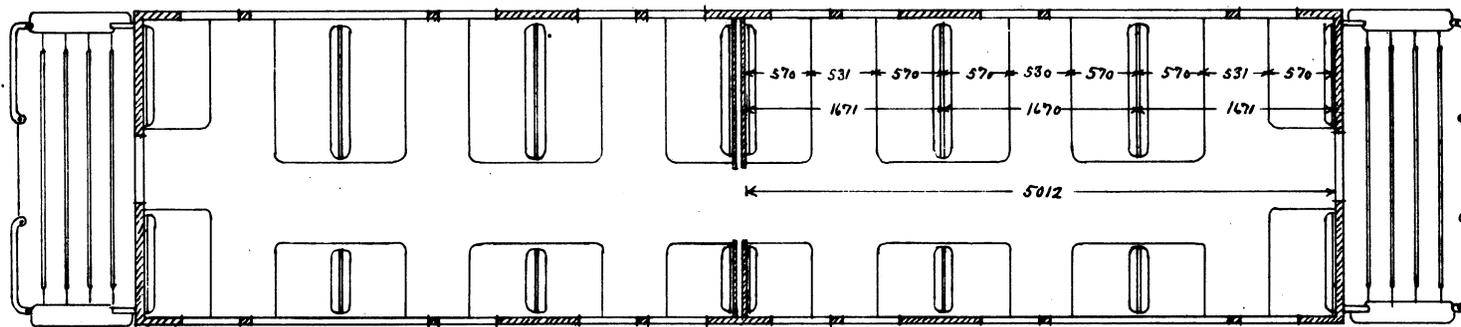
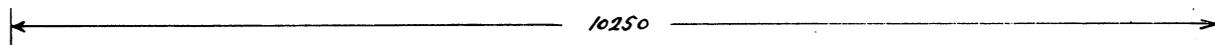
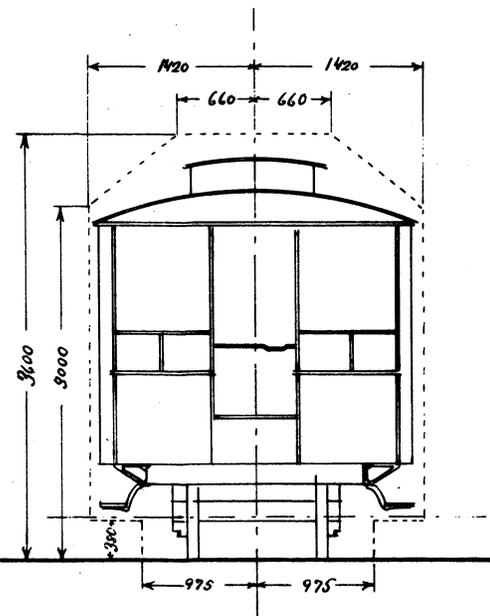
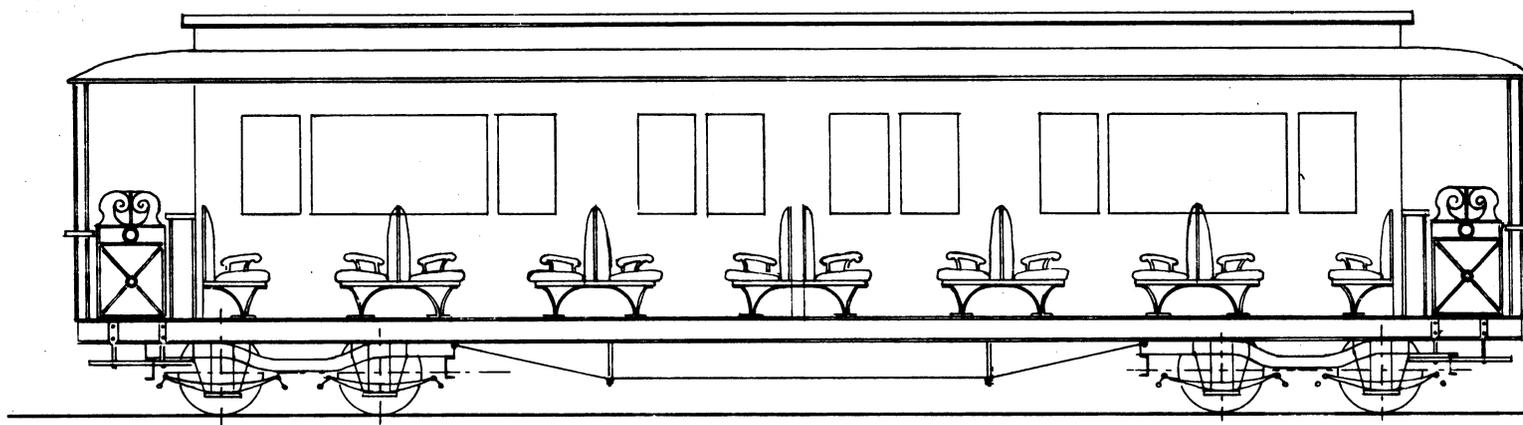
RAJ 311 - 2

AGJ 601

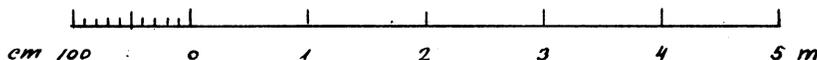
Bornholms Jernbaner

Ronne - Allinge Banens Personvogne Nr 301, 302 og 303

Plan E



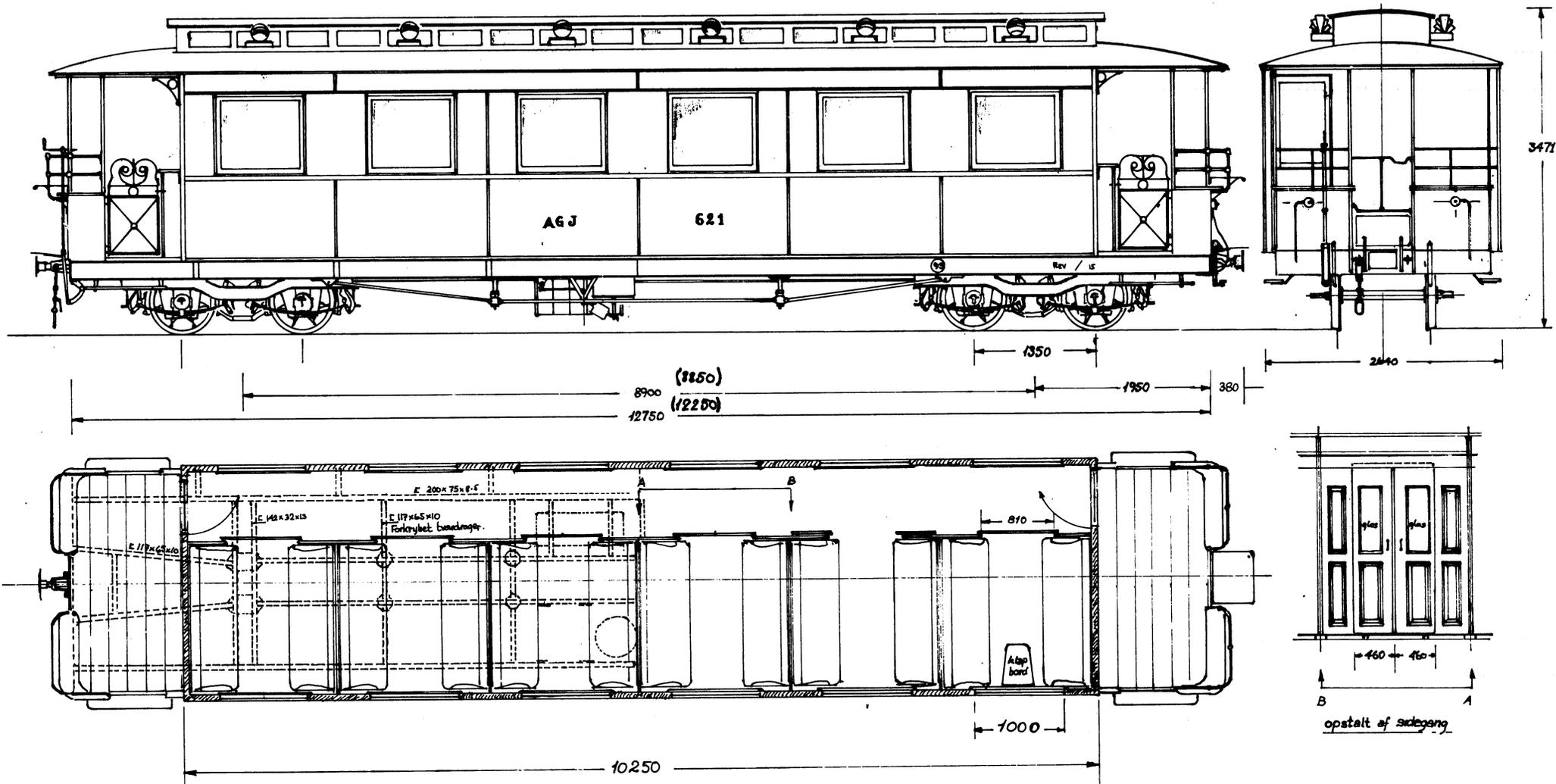
1:50



Ronne i Juli 1934

1:64

RAJ 301 - 3
RAJ 311 - 2
AGJ 601



tegning: J. Reinfeldt

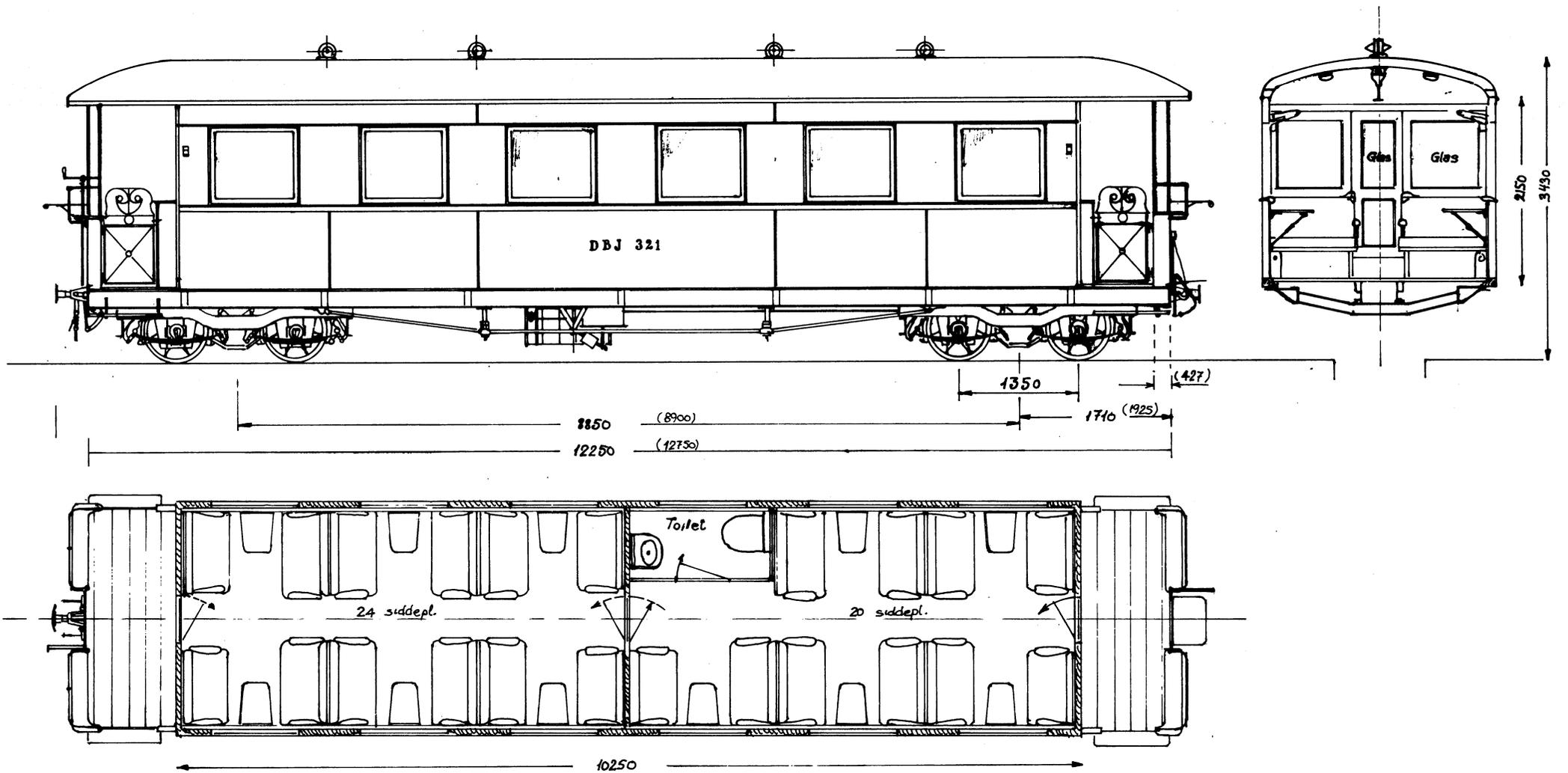
mål i (-) gælder for 321 - 2

1:64

(RAJ 321 - 2, 23 - 4) opr. udseende

A/s Bornholms Maskinfabrik, Rønne		
Alminding - Gudhjem Jernbane		
C 621		
Type B, Tara 15520 kg.	46 pl.	Skæbtegr. juli 1937 JR

AGJ 621



A/s Bornholms Maskinfabrik		Skal- klar 7/10 1942
De Bornholmske Jernbaner		
nr. 321 - 22		

tegning: J. Reinfeldt

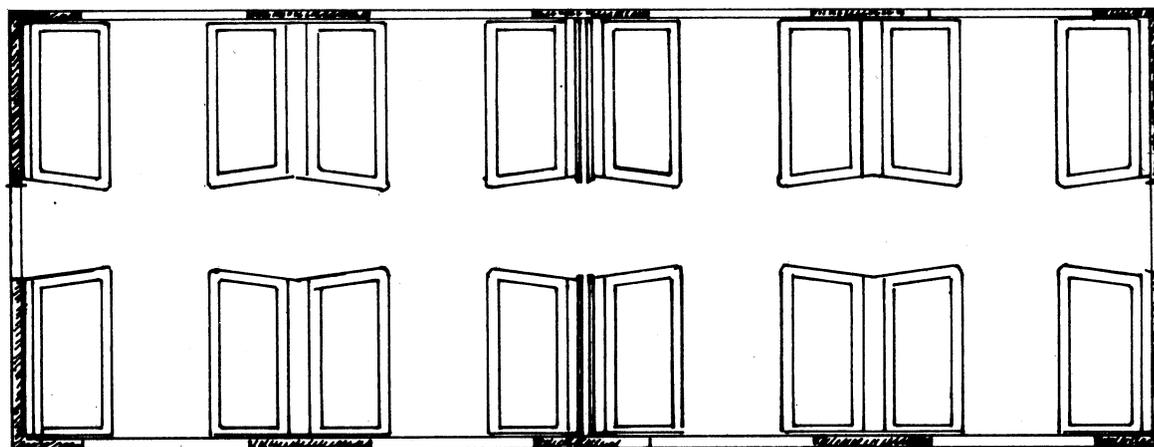
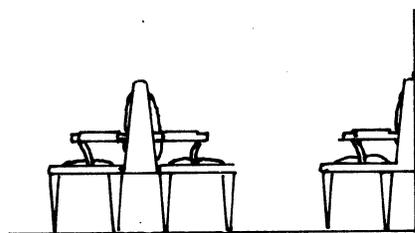
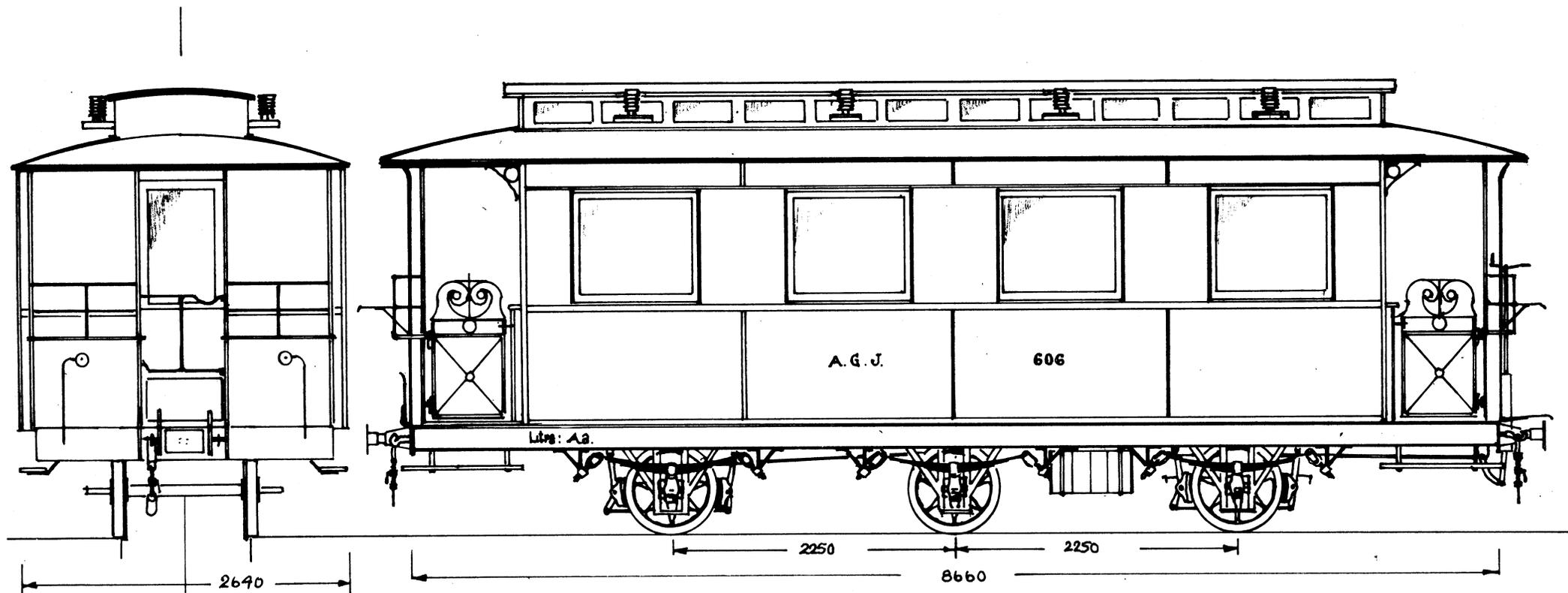
RAJ 321 - 2
(323 - 4)

AGJ 621

mål i (-) gælder for 323 - 4, 621

1:64

efter omb. Scandia/DBJ 1942 - 44



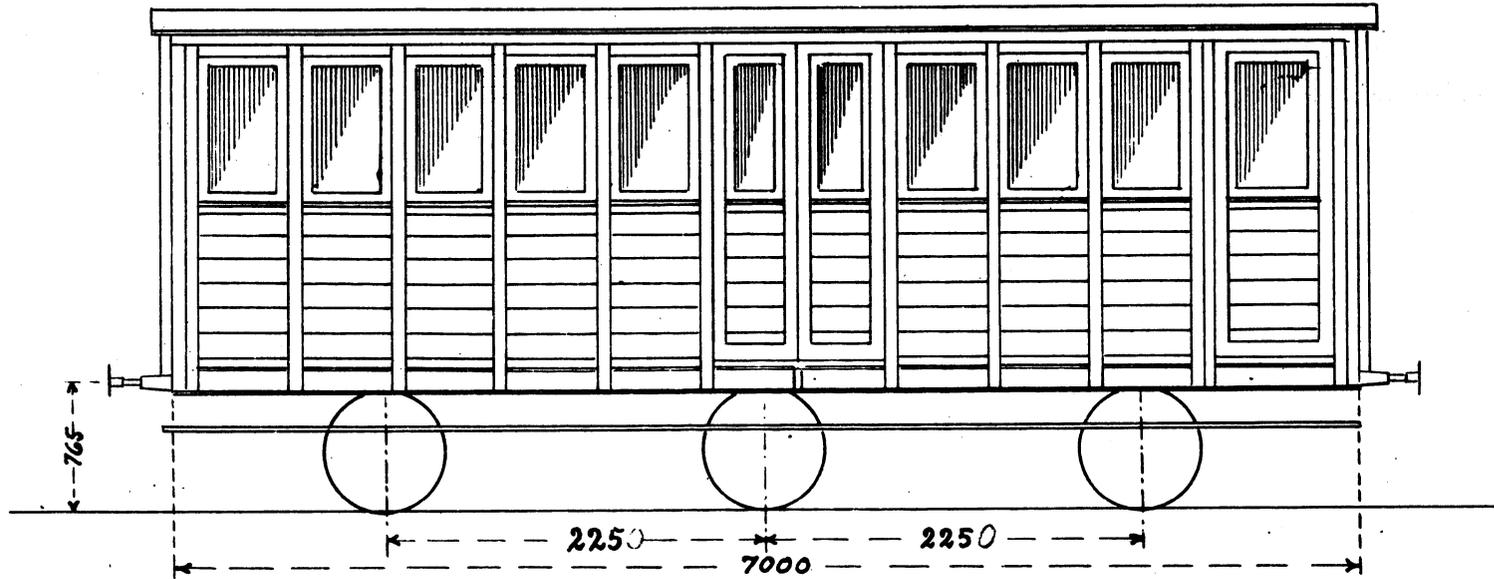
A/s Bornholms Maskinfabrik, Rønne 1916.

Alminding - Gudhjem Jernbane, personvogn type C

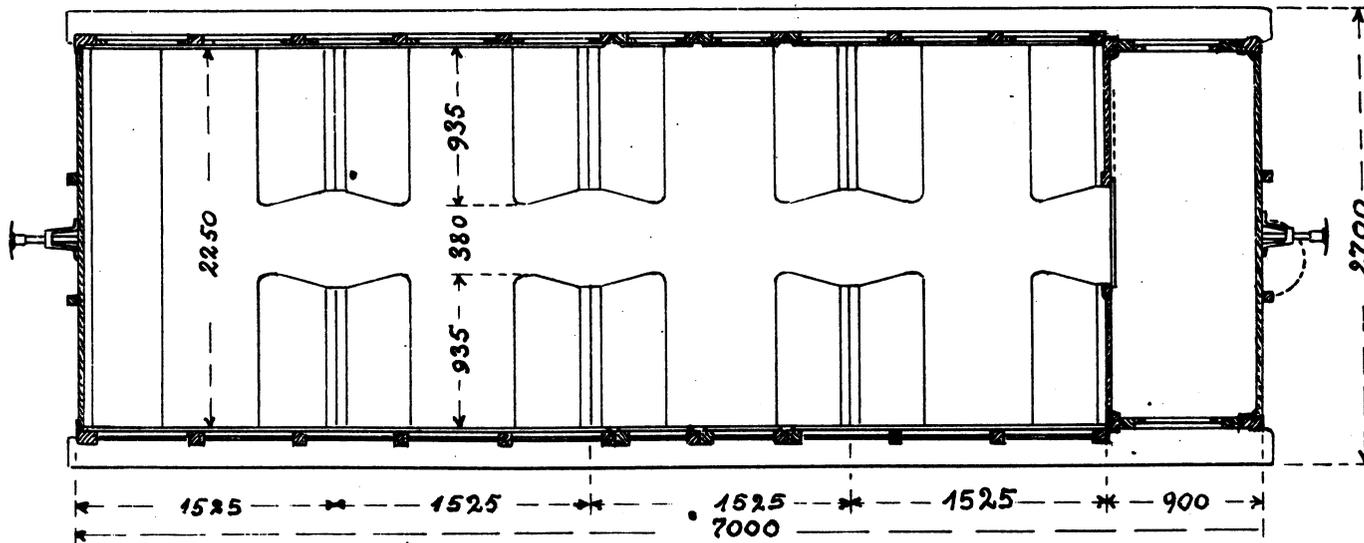
Skælskør dec. 87 jr.

tegning: J. Reinfeldt

AGJ 606 - 7



Plan.



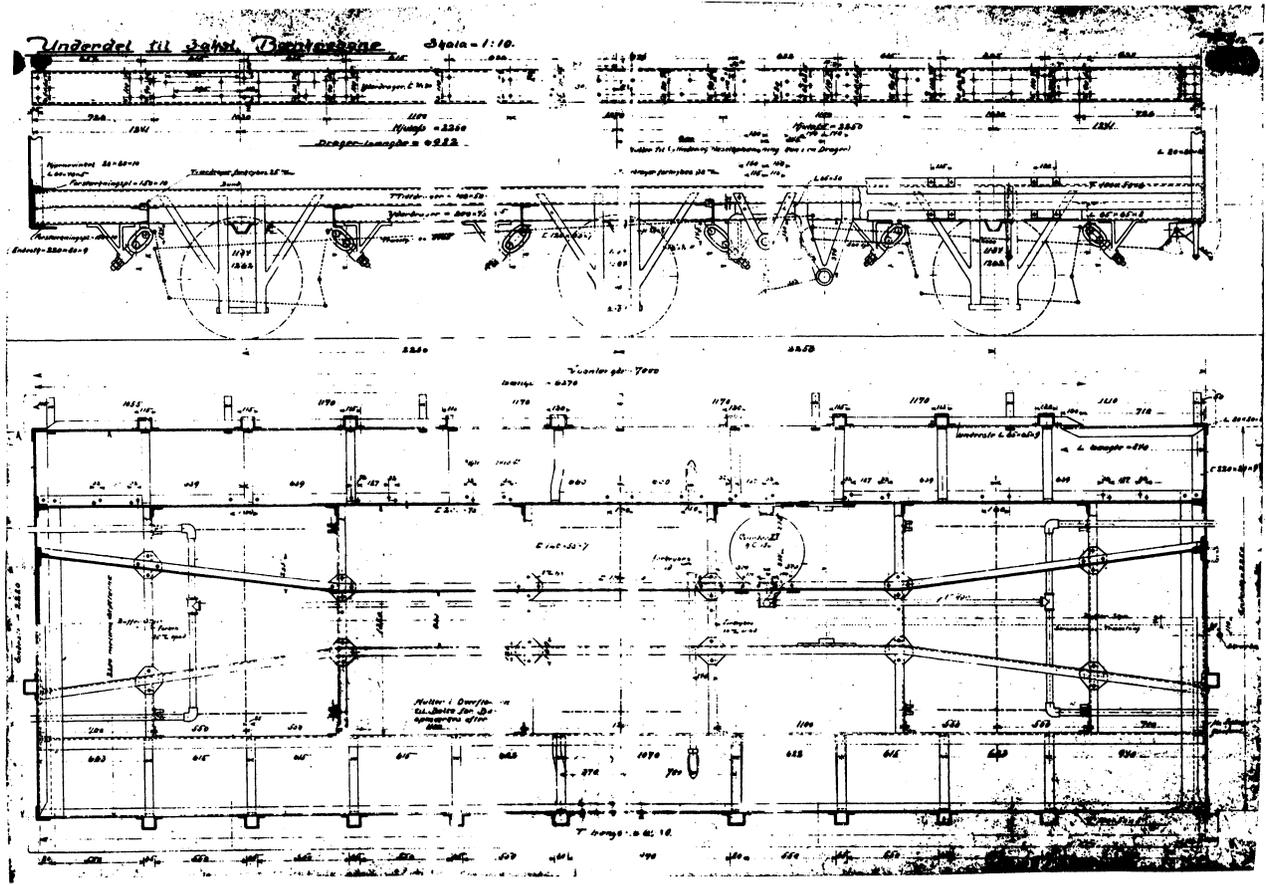
tilbudstegning

Kömt i Decbr. 1914.

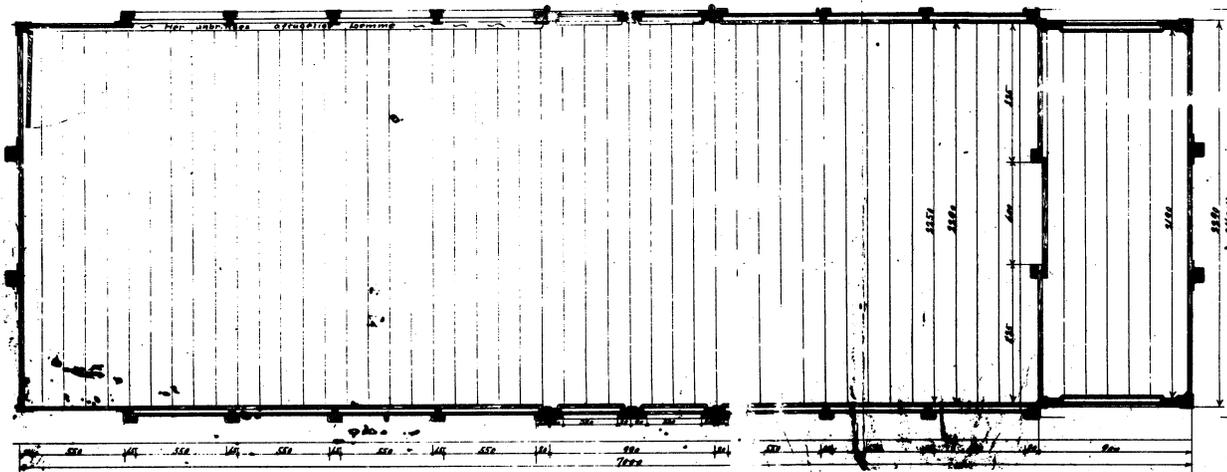
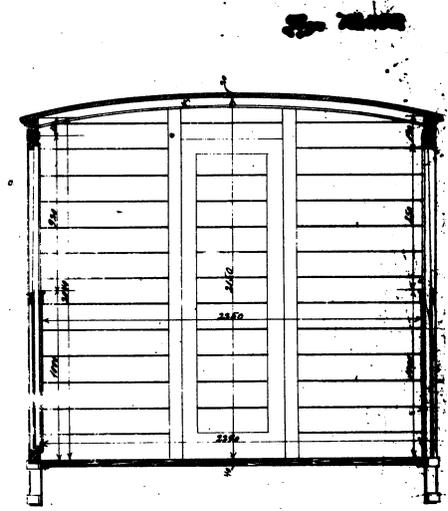
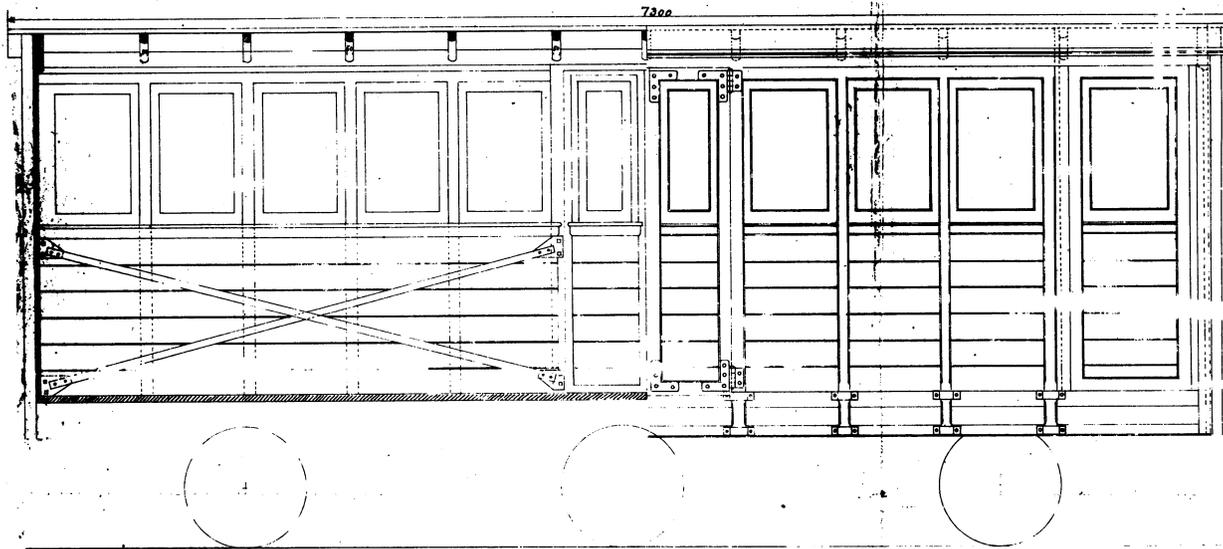
J. Fagerlied.

Alle Maal ere Millimetre.

S.T.P. 50 M-94
14 R



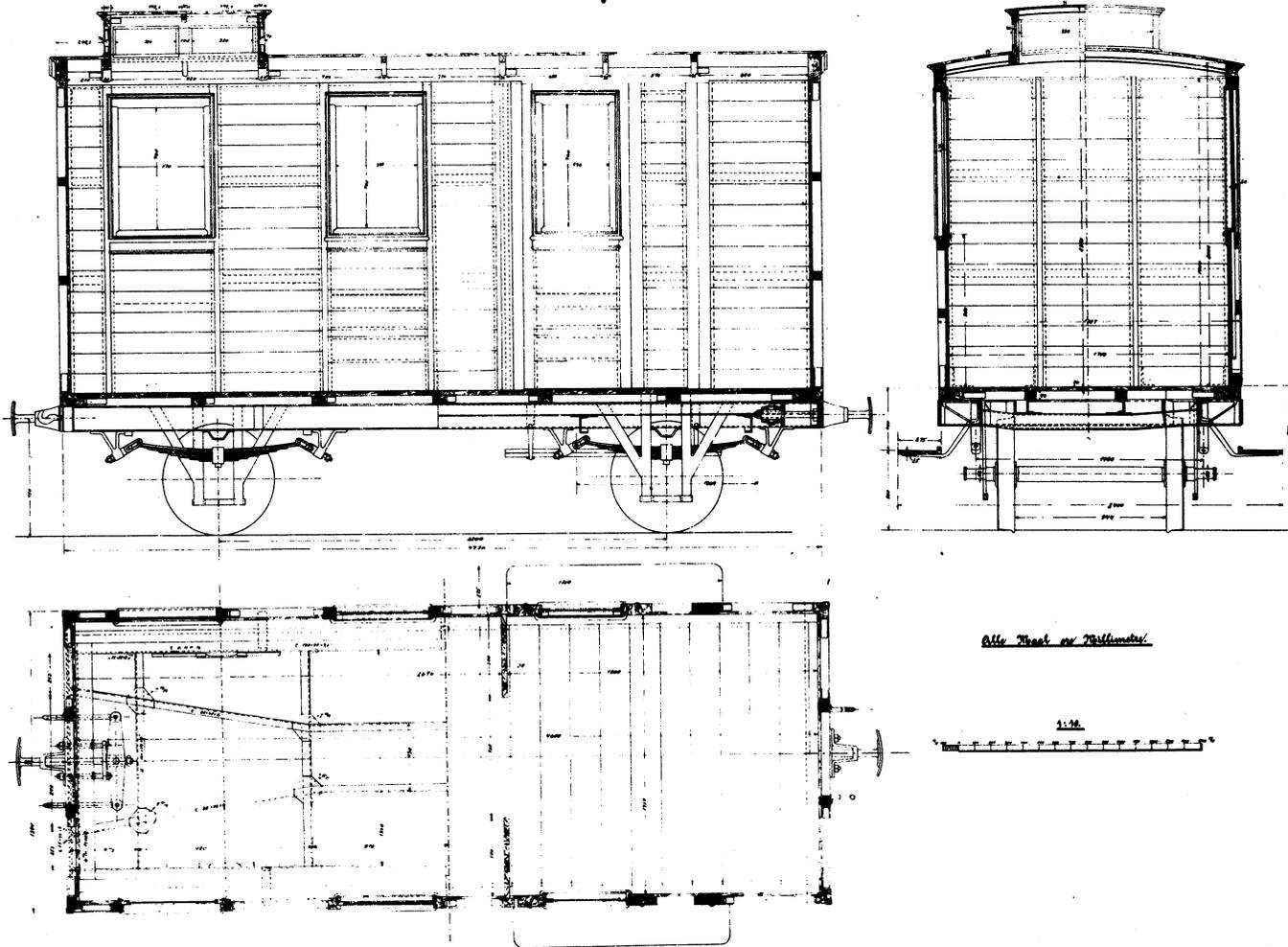
*Almindelig Gudstjenestevogn
Bambærge*



6 August 1865

Rörne-Allings Jernbane.

Soskvogn. 1:10.



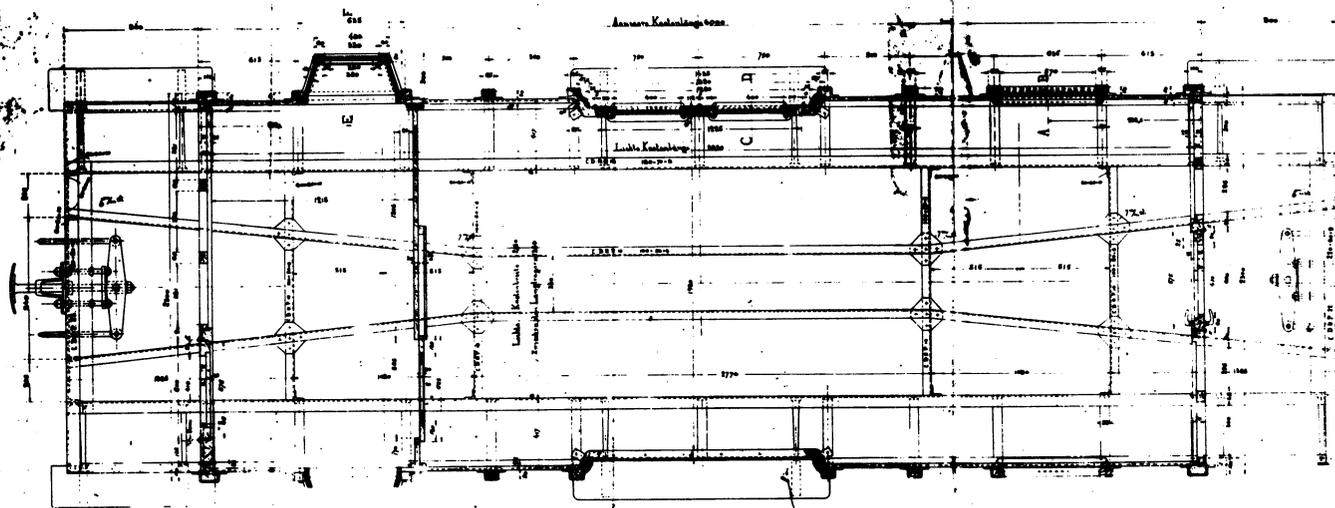
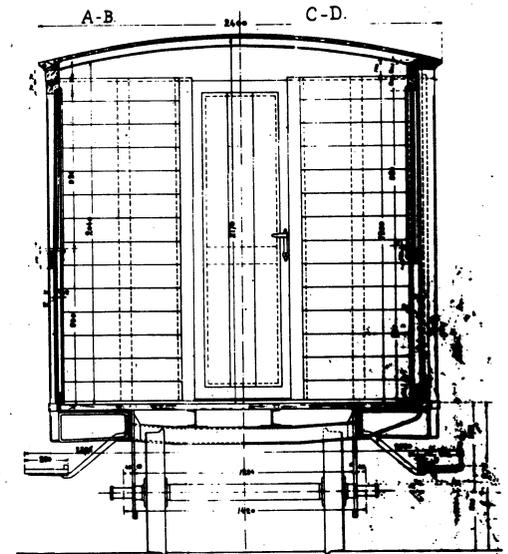
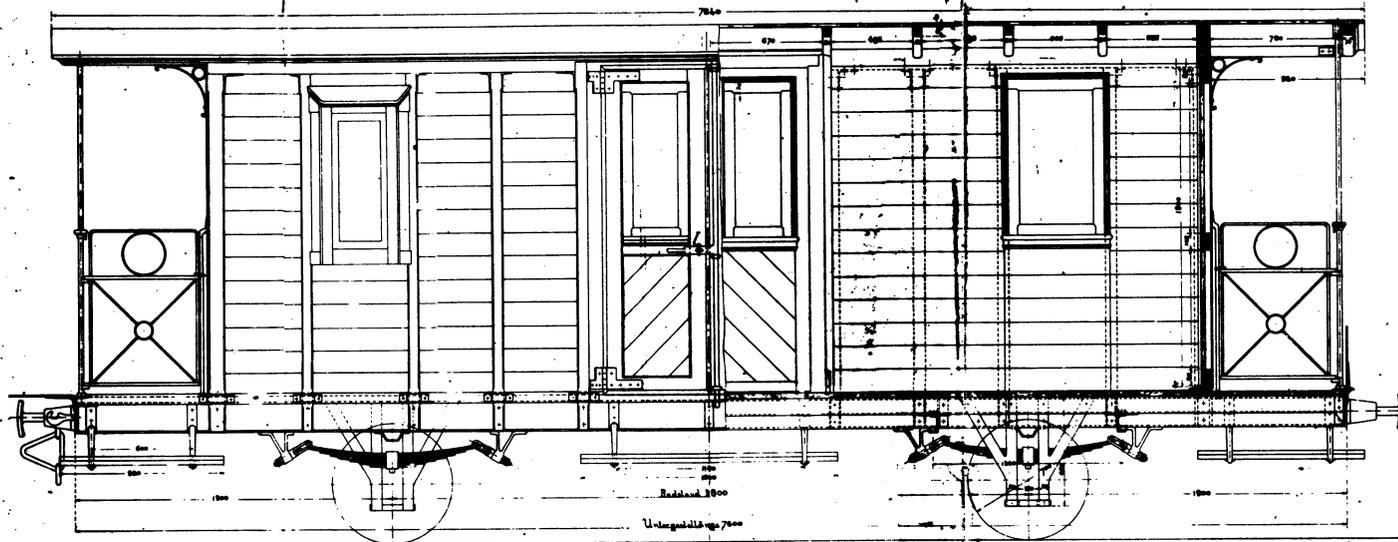
Alle Maat i Millimeter.

RNJ 25 - 6
RAJ 326
AGJ 626

Com 147

Gepäckwagen.

Zeichn. Nr. 1006.



Schnitt E-F



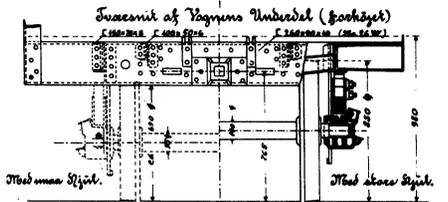
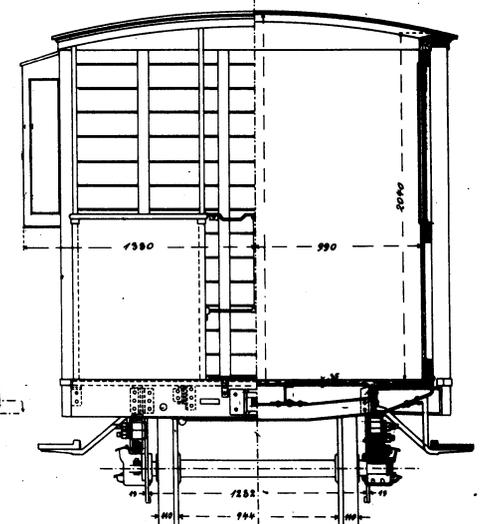
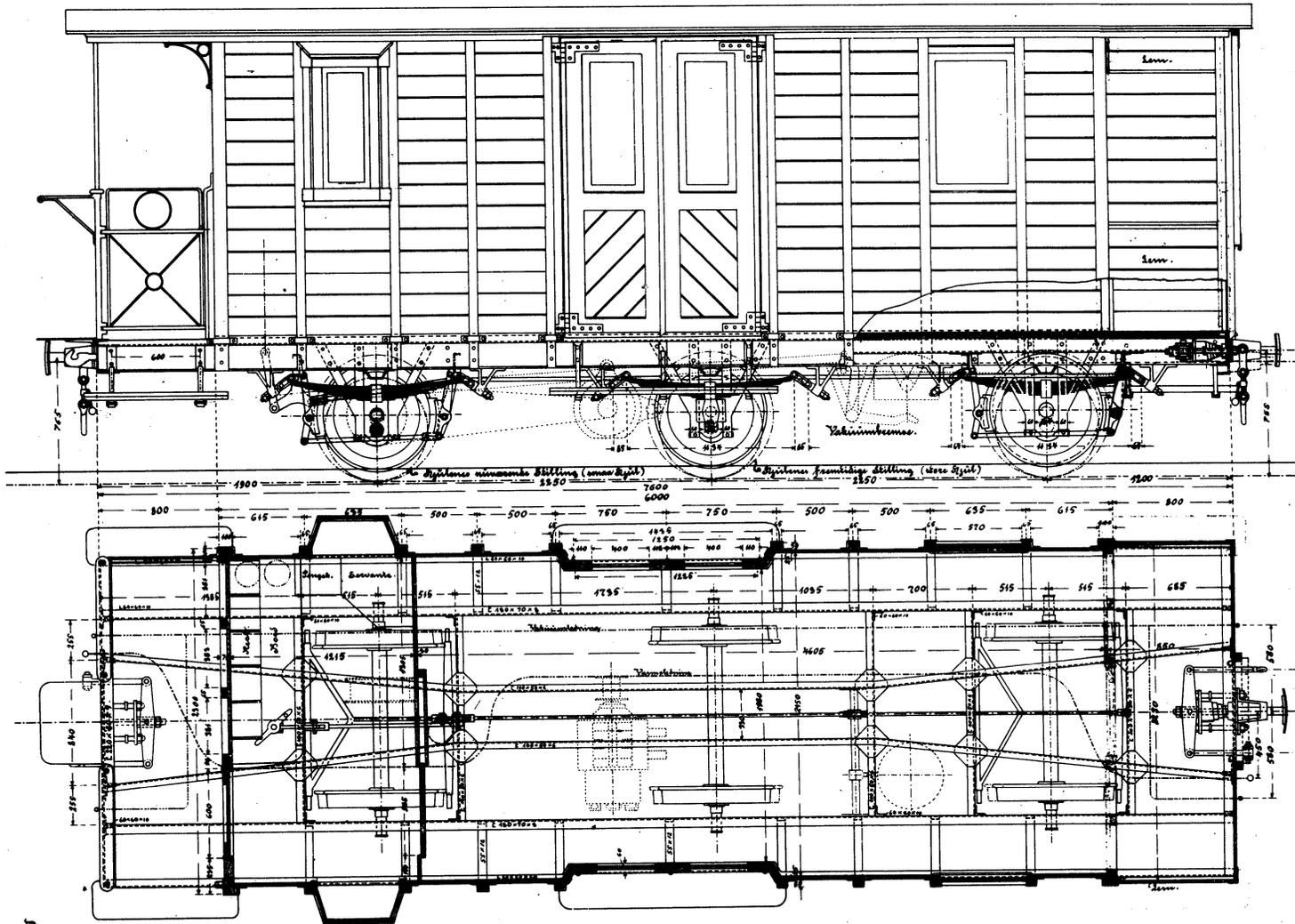
Sachs Waggonfabrik Werdau
d. 10. 1901

Den københavnske Jernbane.

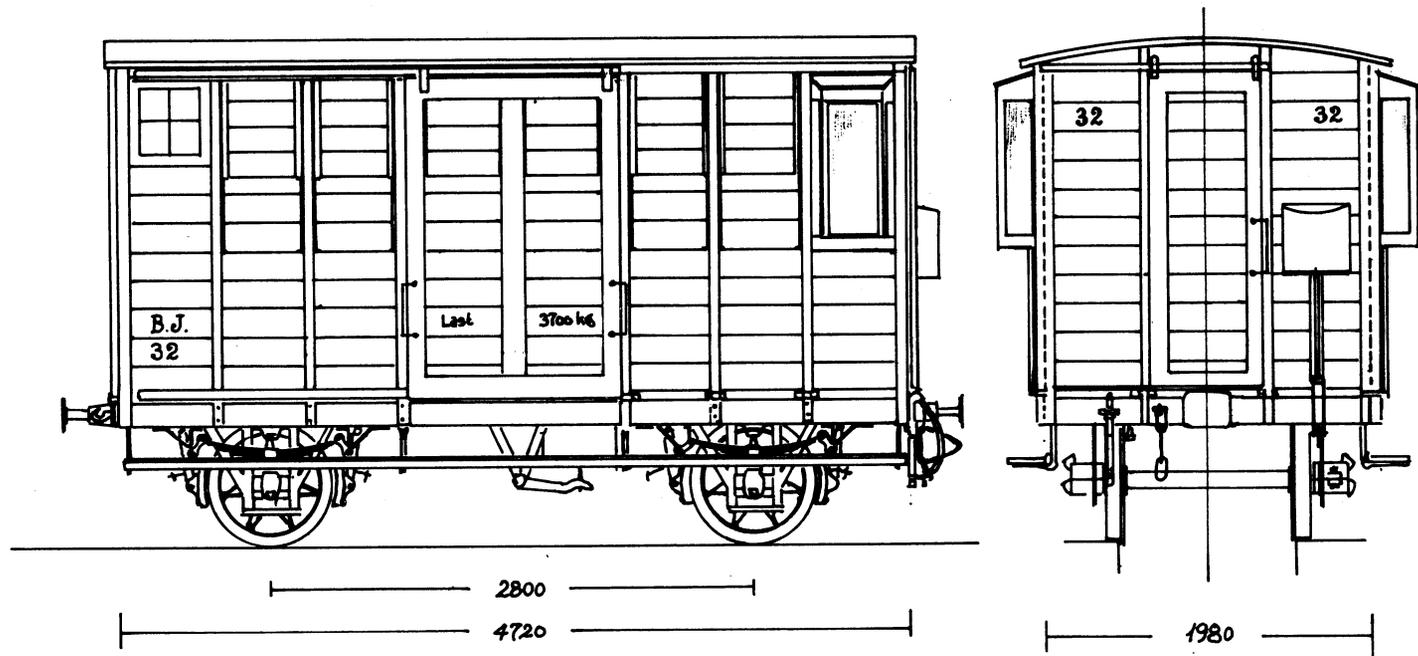
Bagagevogn № 30 og 31.

1:12.

Træsnit af Vognen.
(Se Omløbsvogn.)



København August 1923.

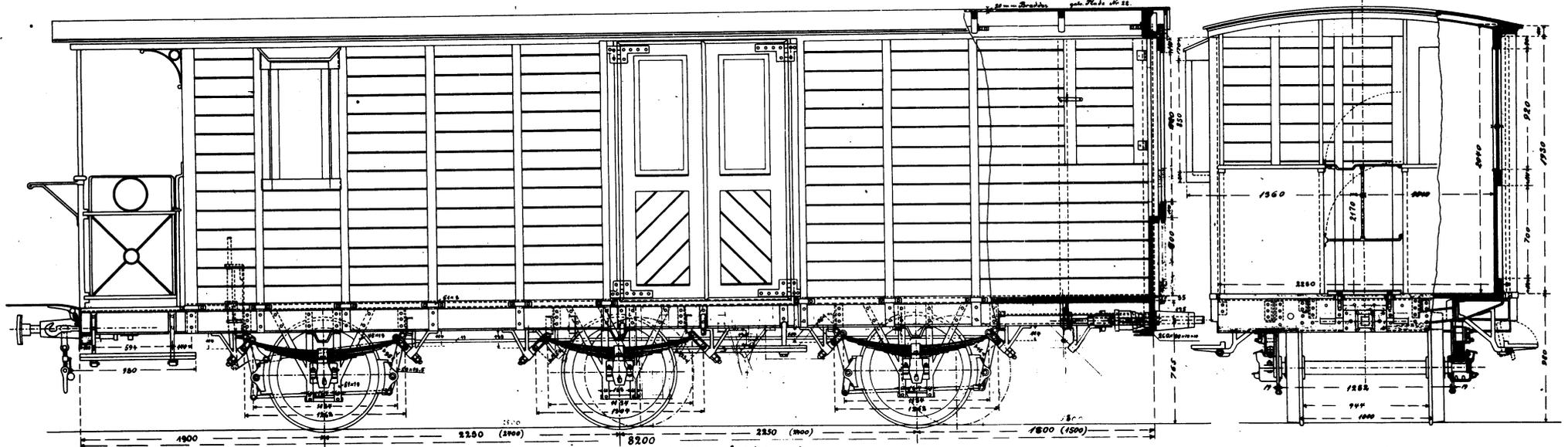


Bagagevogn - Bornholms Jernbane
 Bornholms Maskinfabrik 1907.
 Sketser jan/88 JR.

Den københavnske Jernbane.

Bagagevogn.

1:12.



De enkelte Bjælkeleser antyder en eventuel skive Bjælkelester.

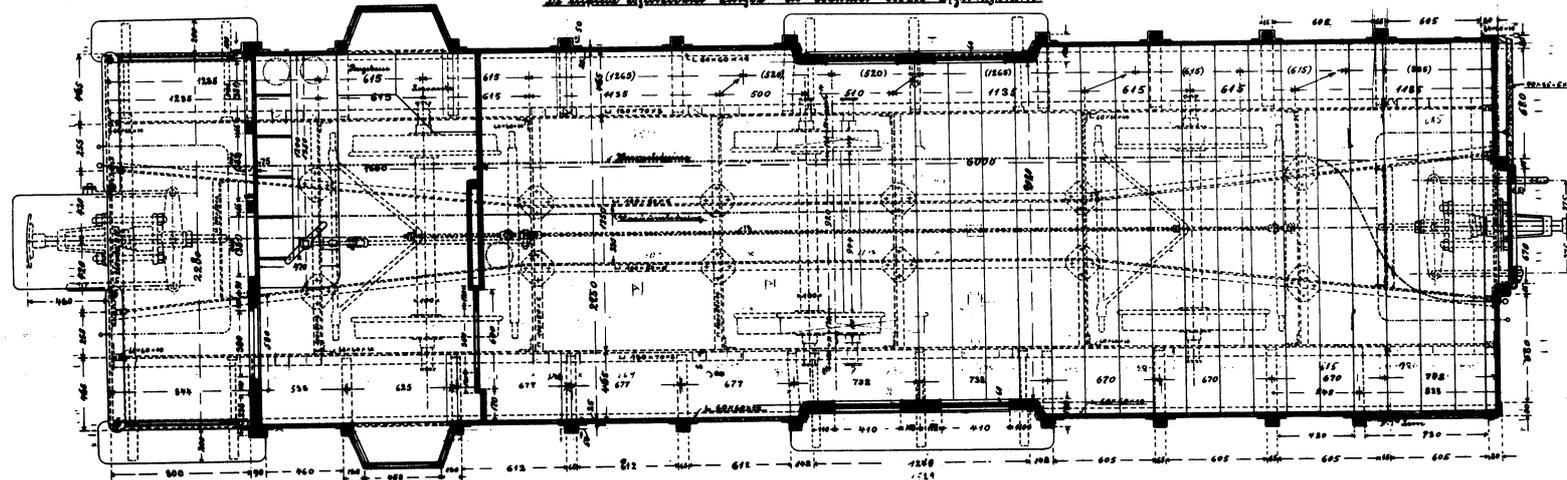
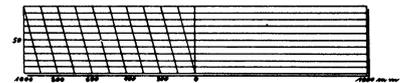


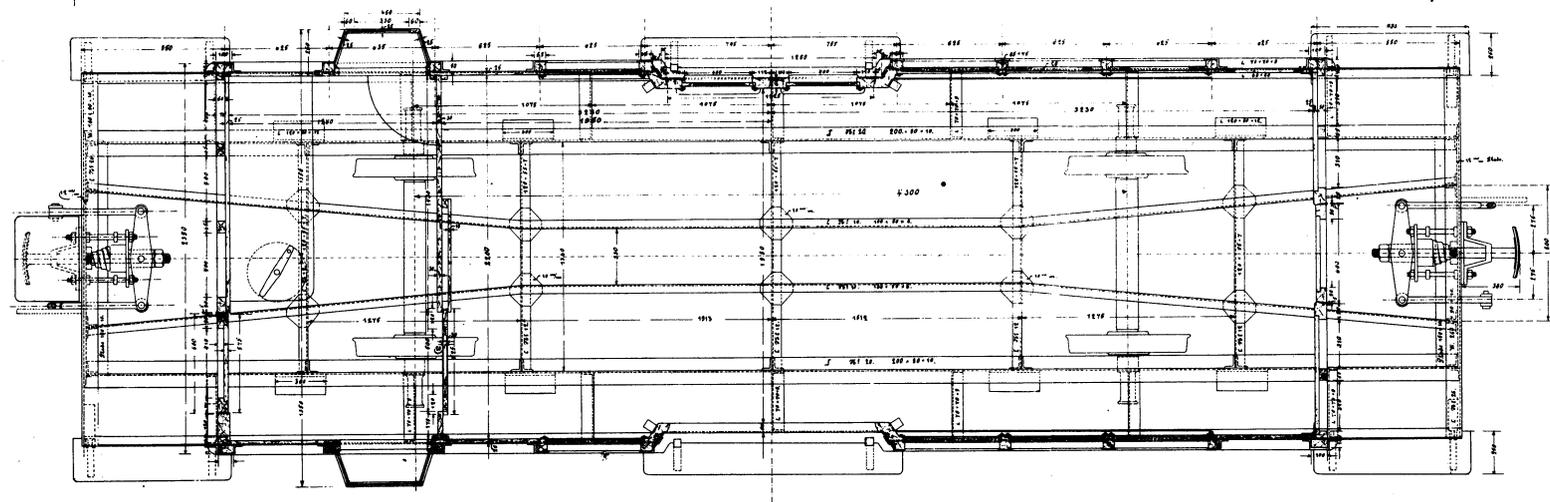
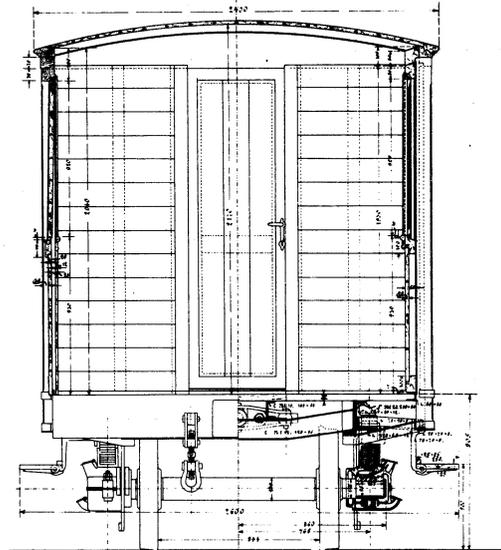
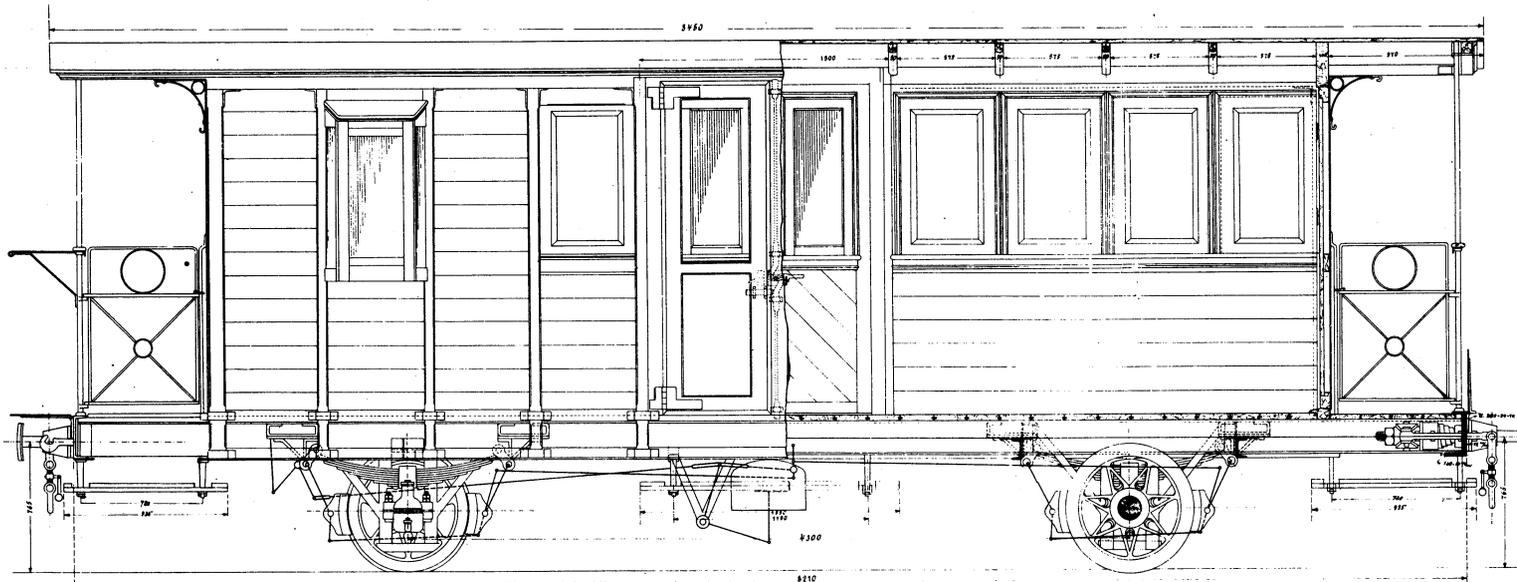
Illustration af Bjælkeleser. Bjælkeleser 1:12.



København i April 1925.
J. Petersen.

Révisé - Allinge Dessin.

Bagagevoign



Alle Maat in Millimeter.

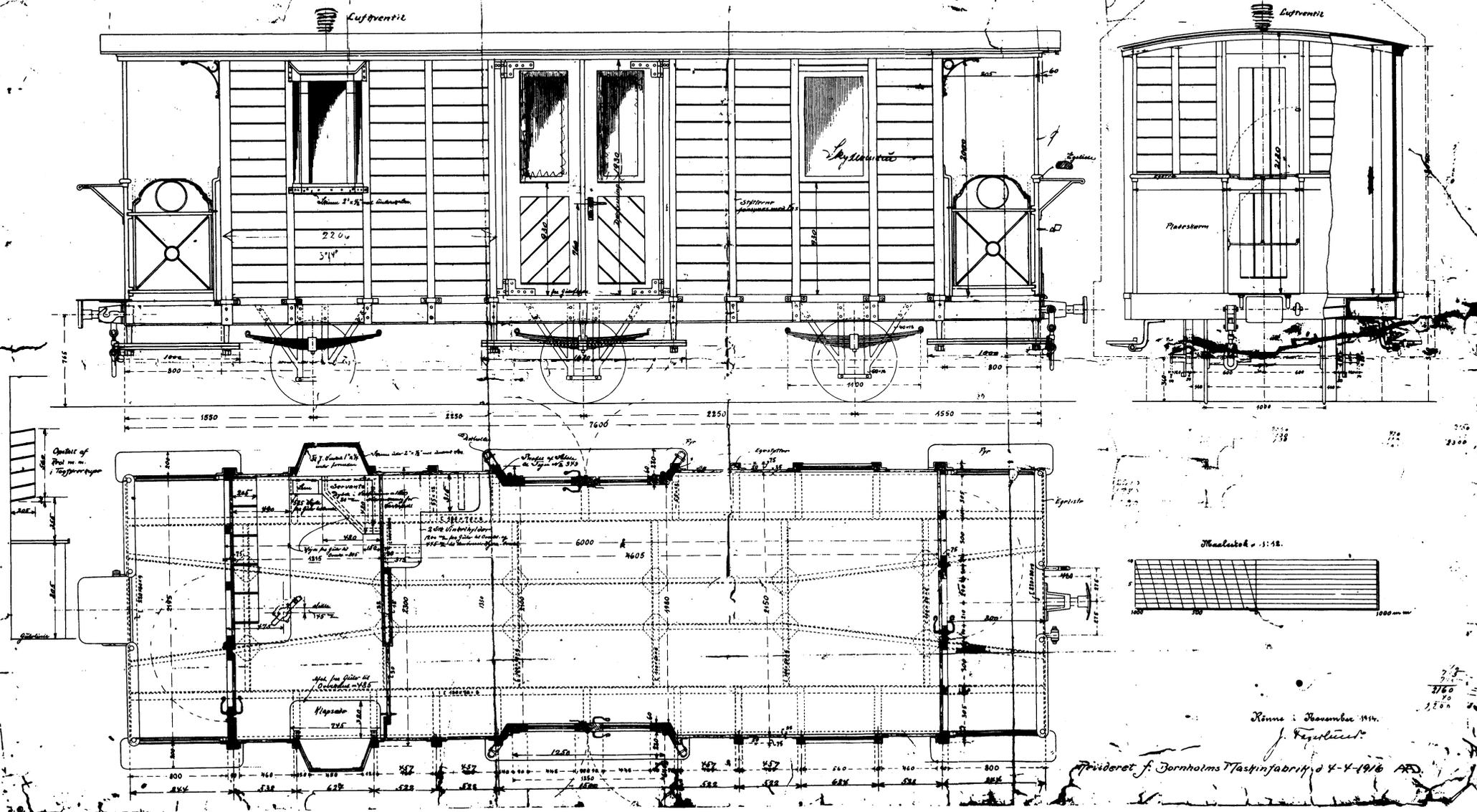


Almindelig-Gjædejernbane.

Bagagevogn.

1:12.

28. 362 55.



København, November 1914.

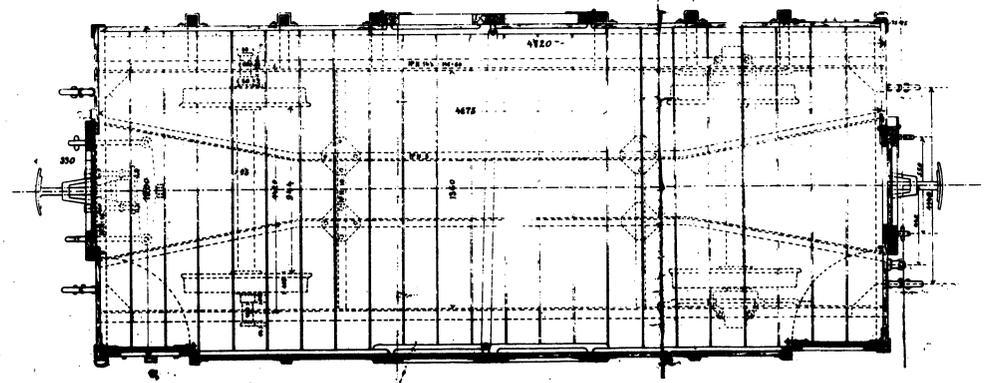
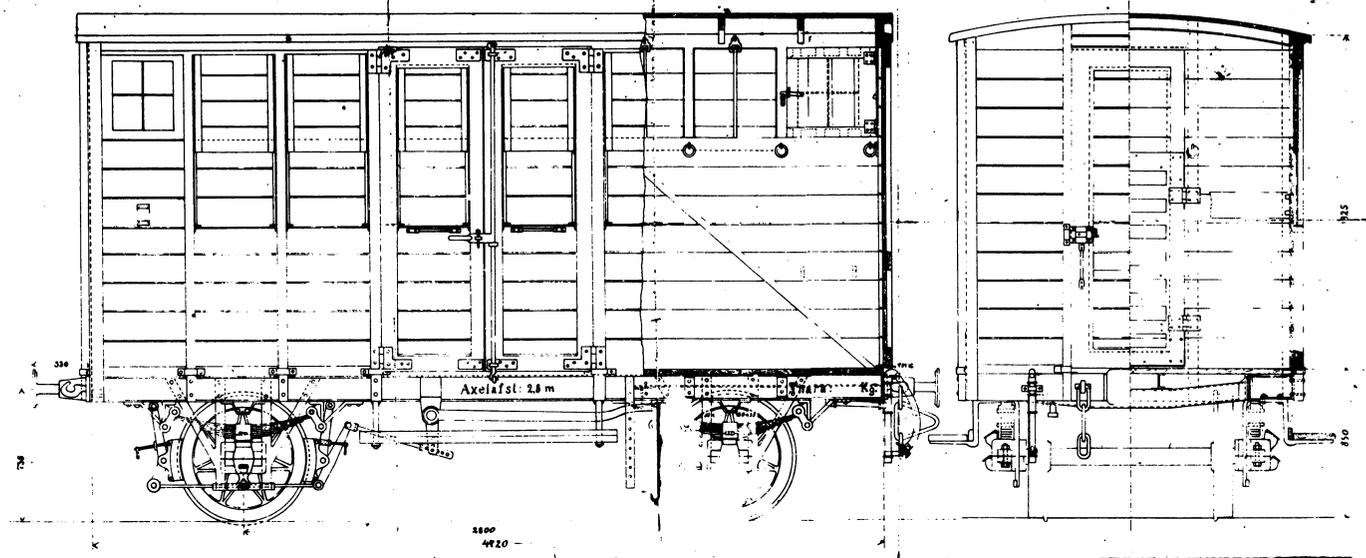
J. Fogedsgaard

Arbejdet af Jernhøjs Maskinfabrik d. 4-4-1916 A.S.

Den københavnske Jernbane.

Lukket Godsvagn.

Skema der beskriver den samlede konstruktion af vognen i henhold til de tekniske tegninger.

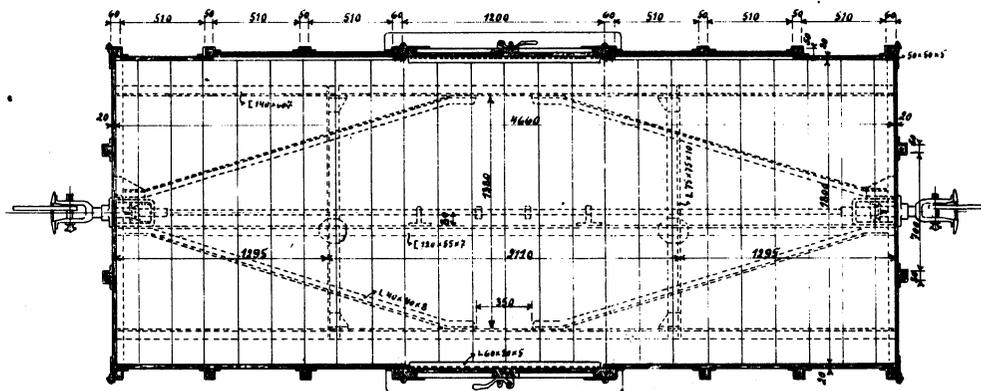
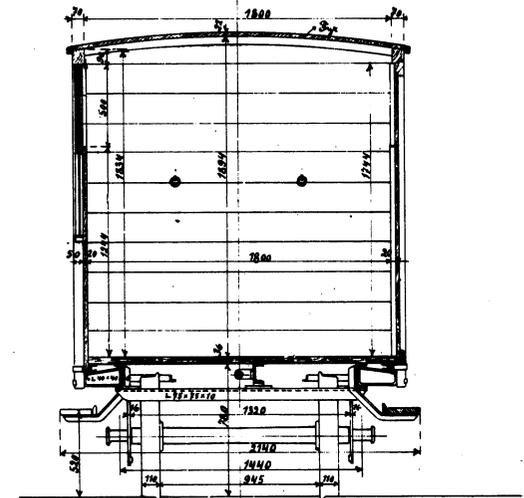
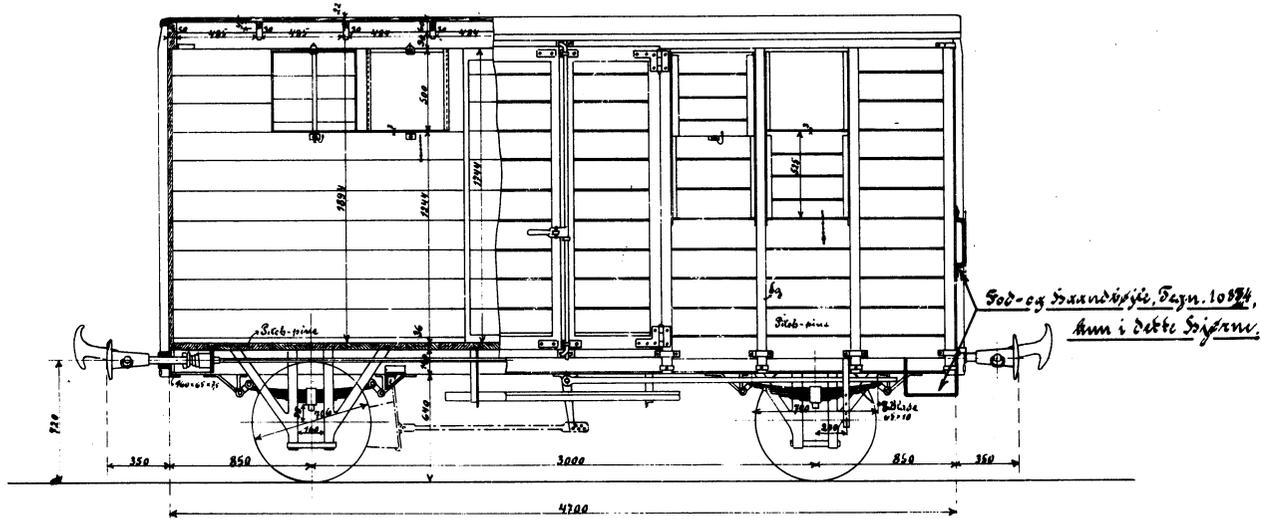


opr. skrå beklædning i dørene.

RNJ 141 - 5 (146 - 53)

Nr. 10219.

Scandia i Randers.



Likket Godsvogn med Saandbremse
til
Skagensbanen.
Ordre 1231.

Scandia, D. 29. - 14
W. K. S. i Randers.

Næm- Ellinge Jernbane.

Lukket Godsvogn

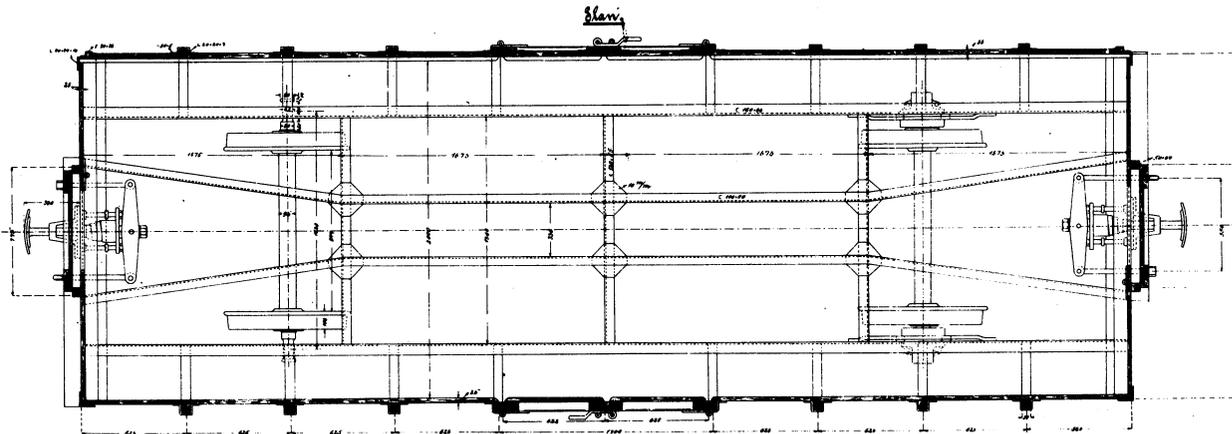
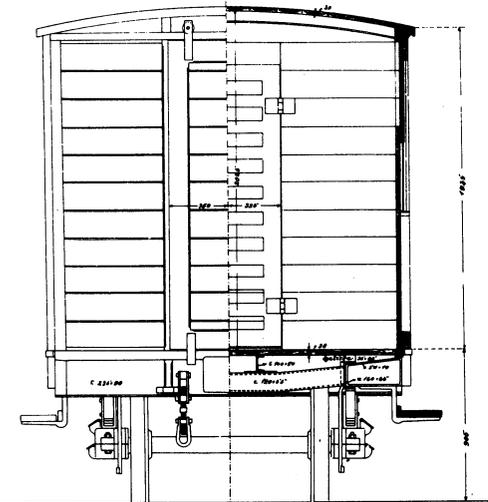
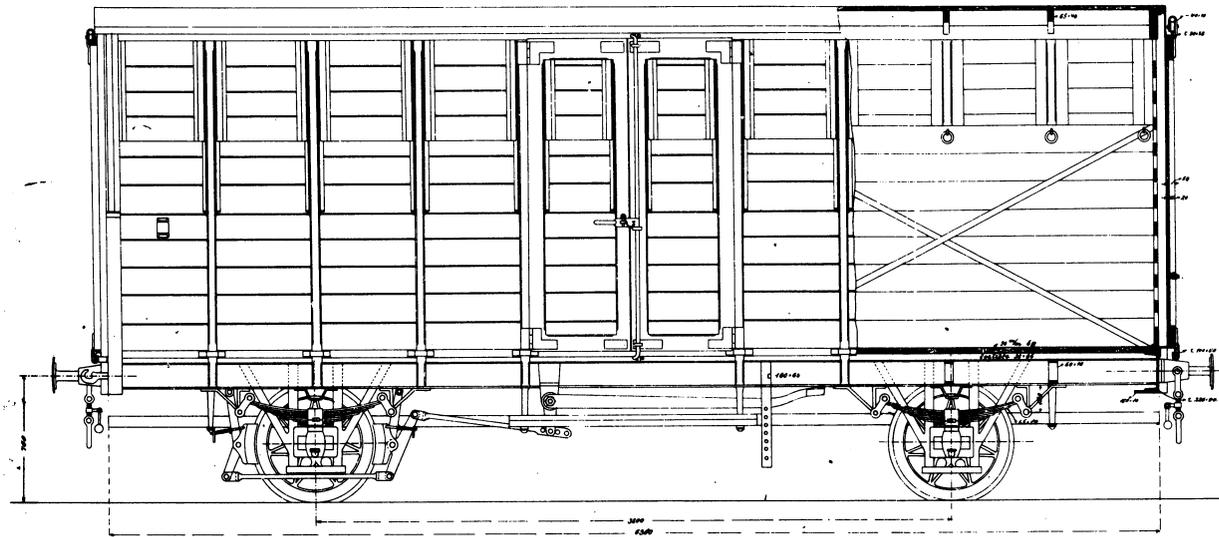
til Areal- og Svinstransport. Bæreevne 3500 kg. 1:12.

Opstalt.

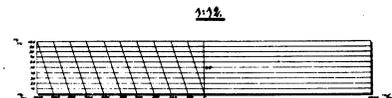
Sengpanit.

Gaet.

Svarerit.



Alle Måal i Millimeter.

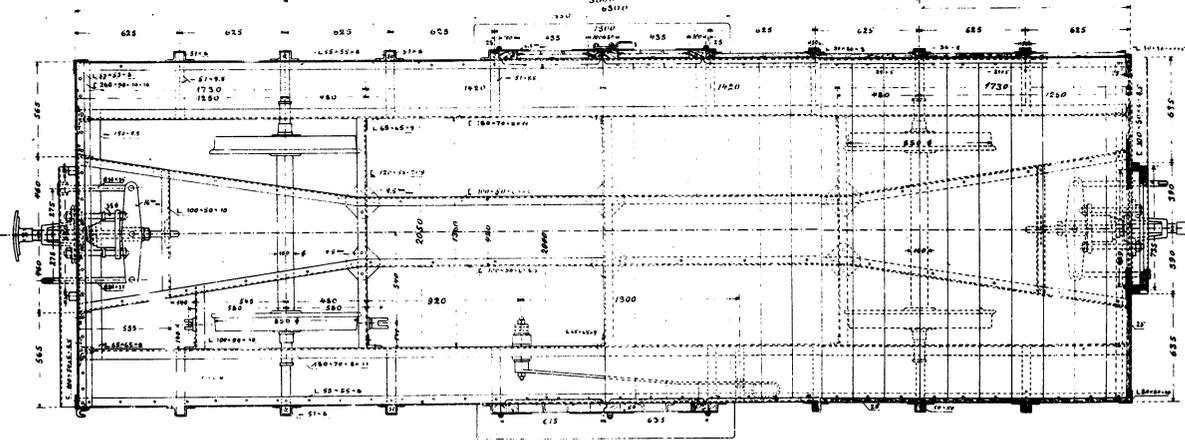
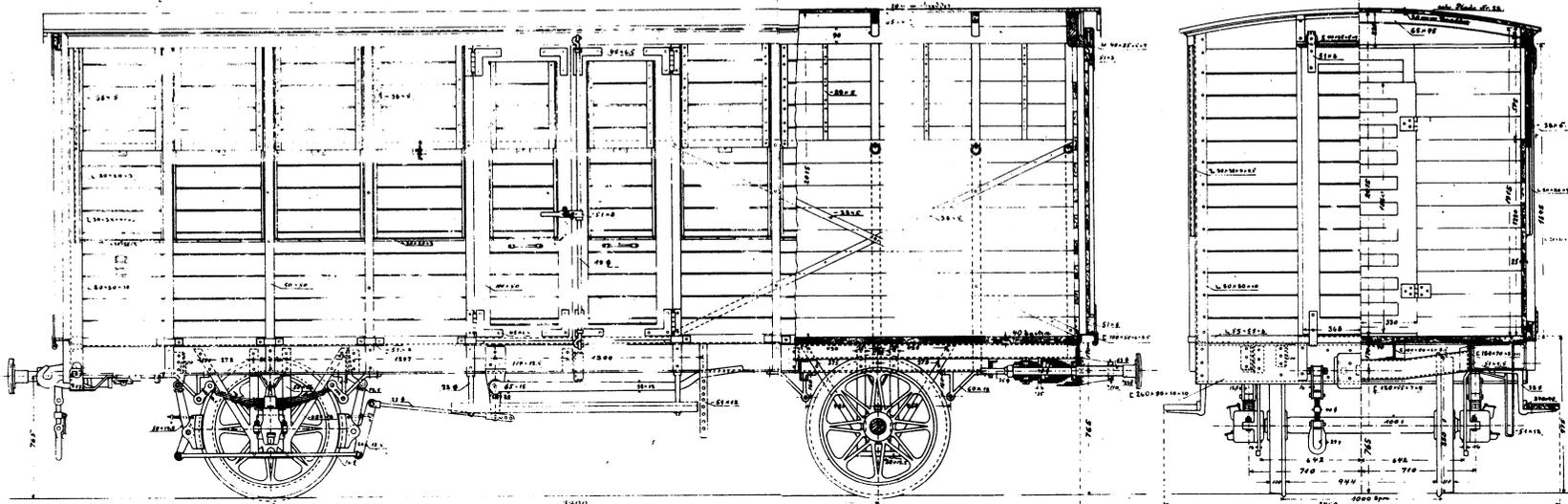


**RNJ 171
RAJ 471 - 4
AGJ 671 - 2**

De tosnholmske Desntanes.

Lirkket Godsvogn
til Hvaler- og Svinstransport.

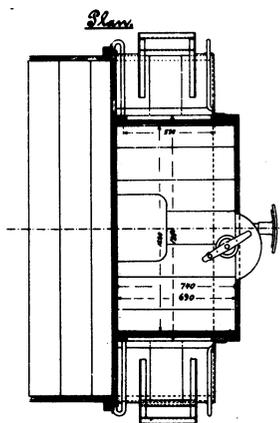
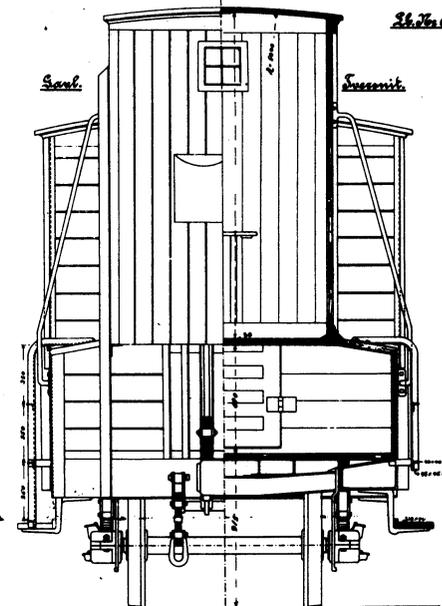
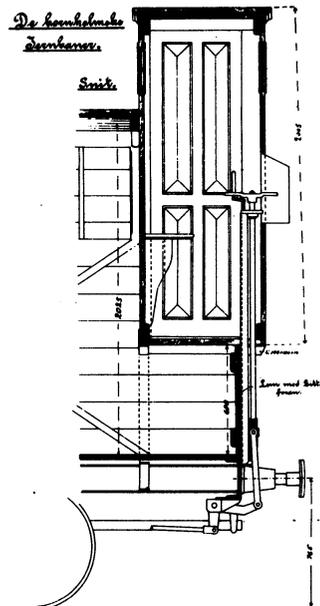
Sk. No. 572.



Alle Måst i Millimeter.

Dagene i April 1923.

J. Pedersen.



Bremsekuppi
til lukket Ledvogn.

1:10.

Alle Maal er Millimeter.

J. Engström.

No. 21-12-19
S.B.

RNJ 181 - 2
AGJ 691 - 2

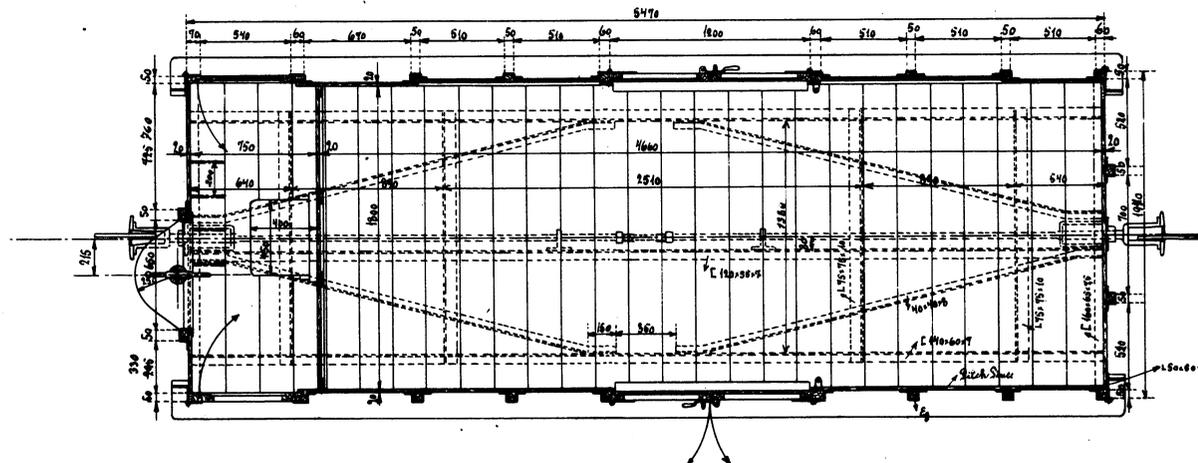
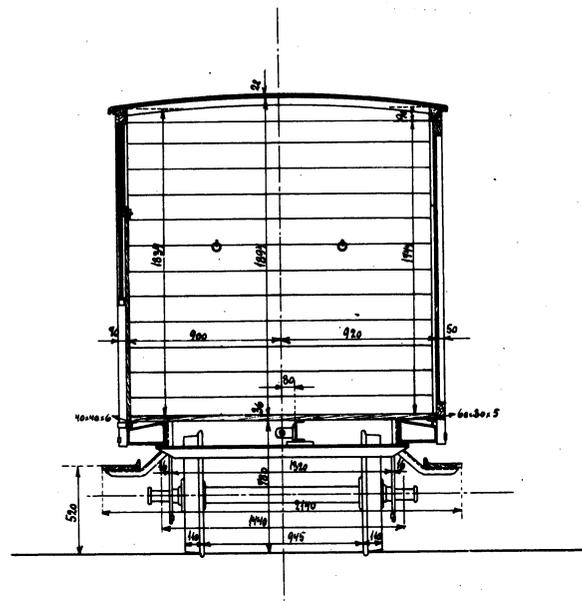
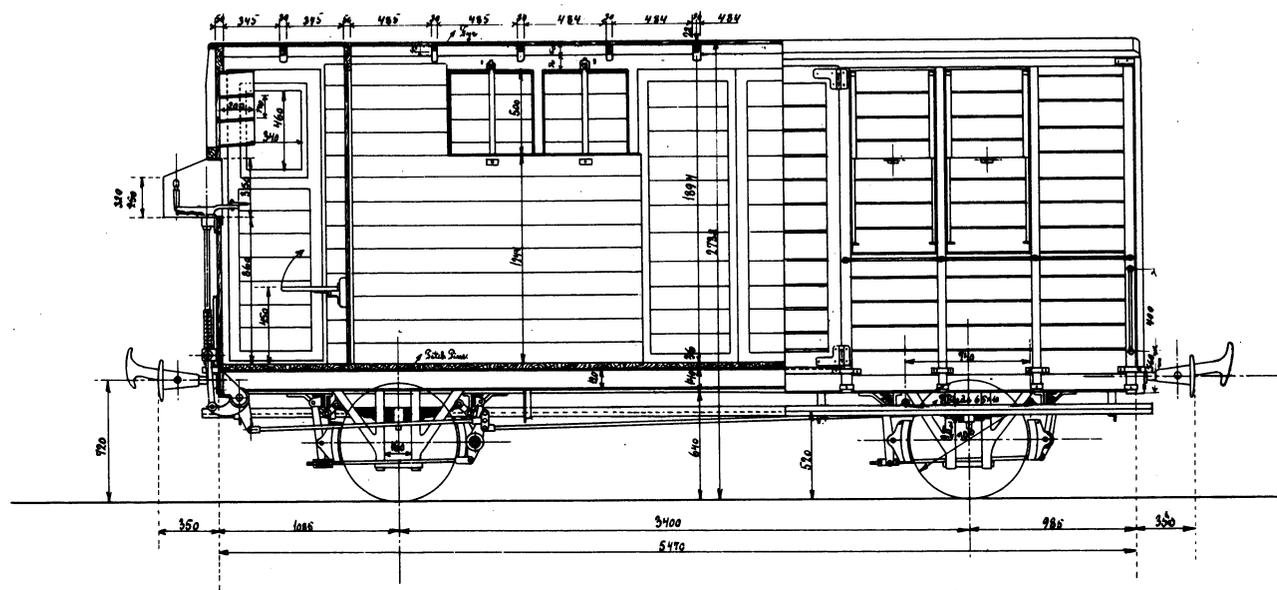
resten af vognen ~ AGJ 686 - 8

RNJ 191
RAJ 491
AGJ 681 - 2

resten af vognen ~ RAJ 471 - 4

Nr 10218.

Skandix i Randers.



Lukket Godsvogn med Skandebremse
til
Skagensbanen.
O. 1239

Handwritten signature and date: Skandix 20-1-1914

Lirkket Godsvagn

til Kreatur og Svinetransport.

Bænkevogn

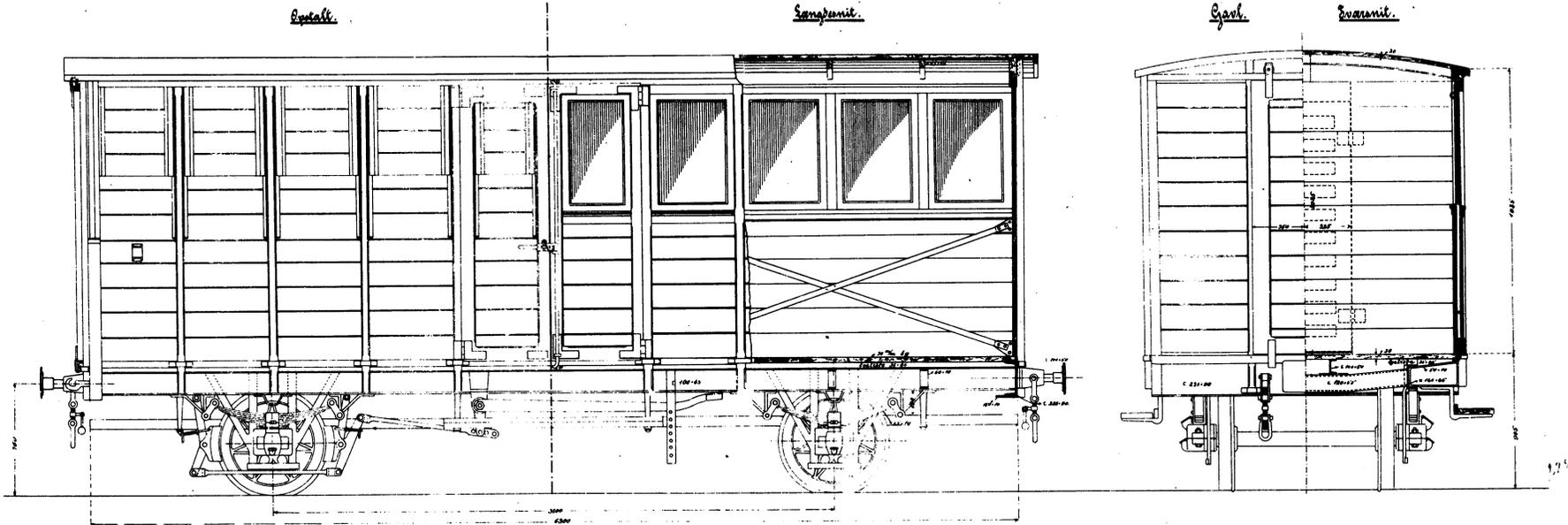
til Sommerkjøring. 1:12.

Spjæll.

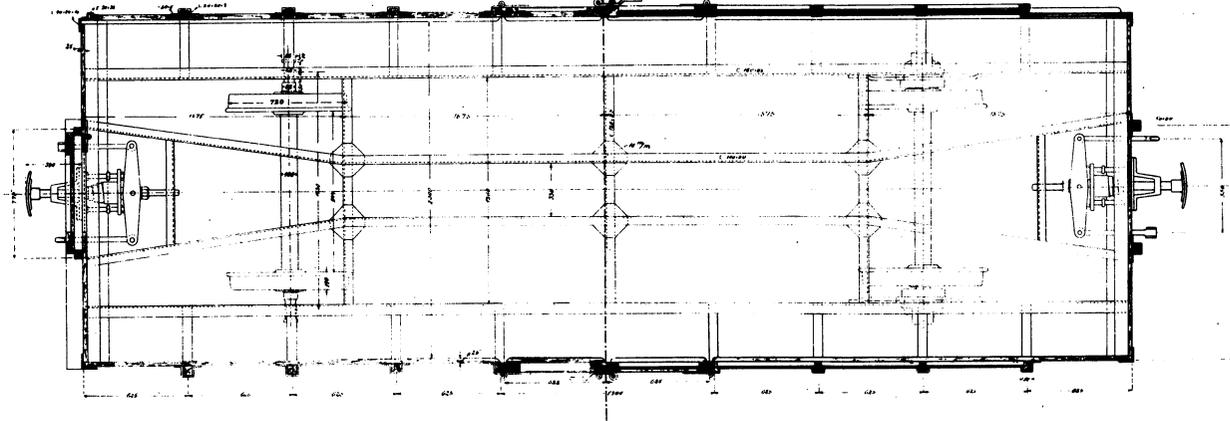
Sengramme.

Spjæll.

Sengramme.

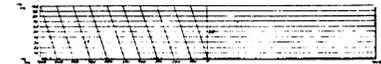


Spjæll.



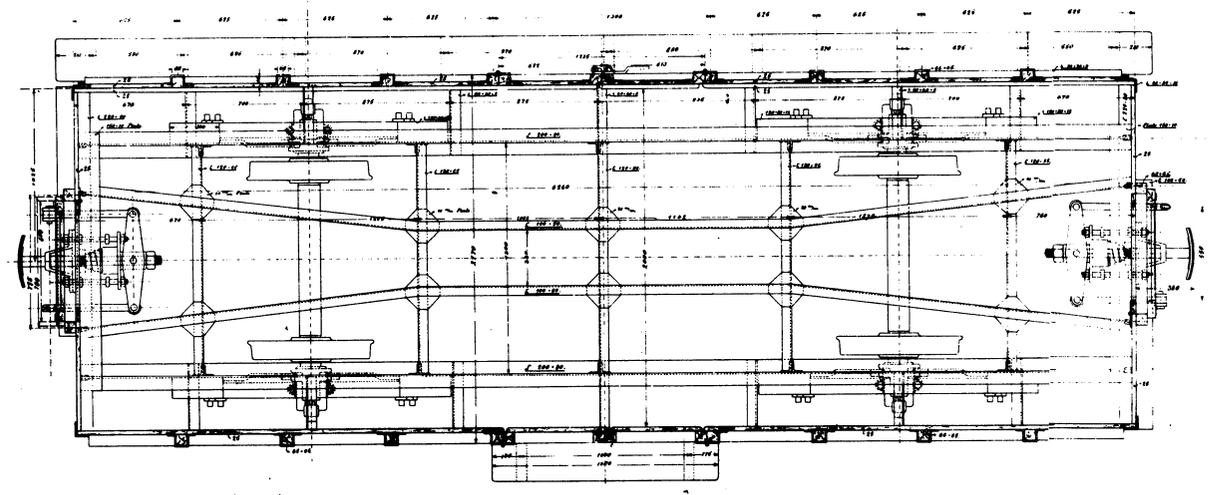
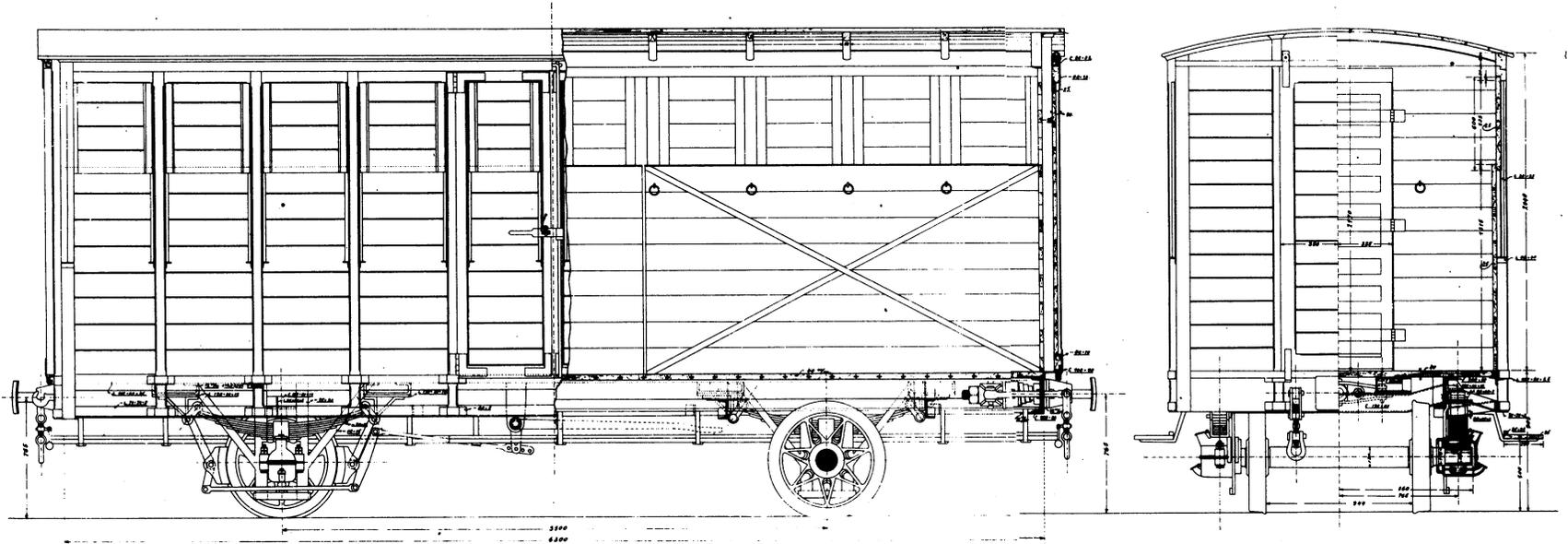
Alle Måst i Millimeter.

1:12.

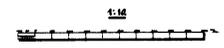


Plan - Allinge Svanen.

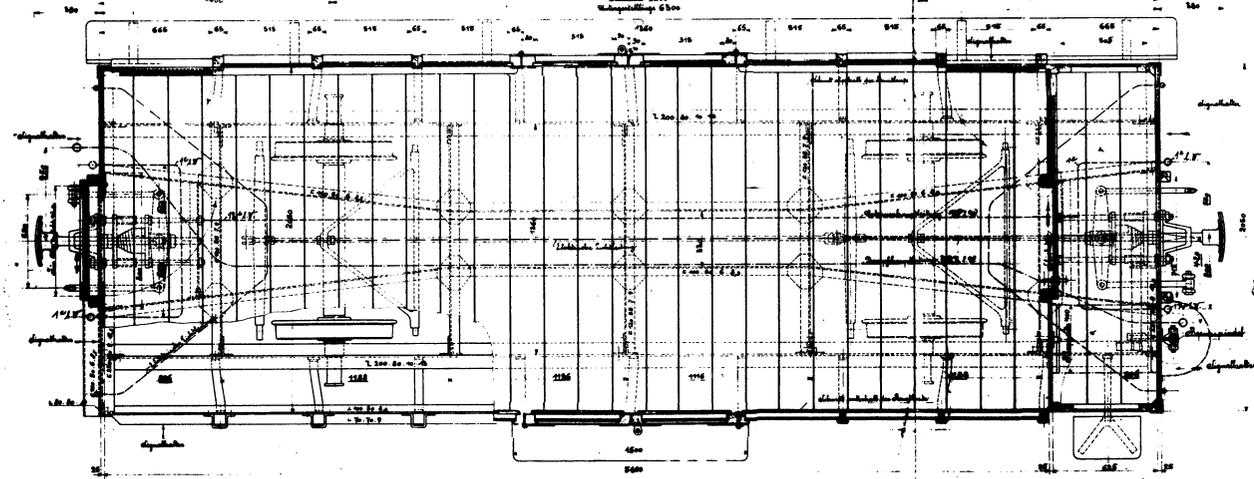
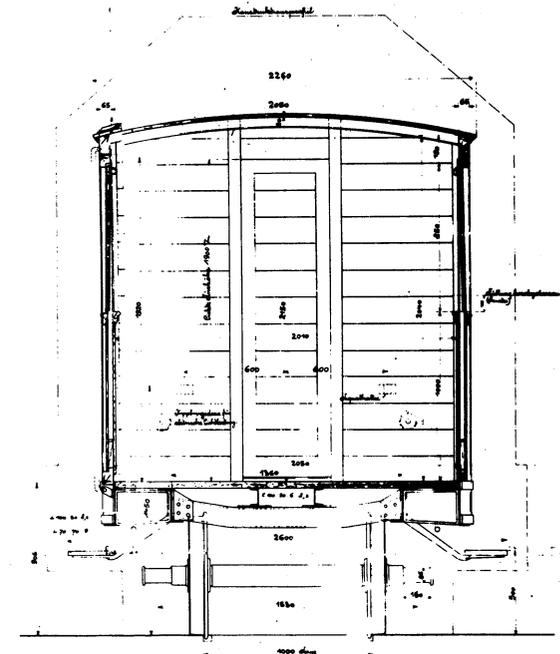
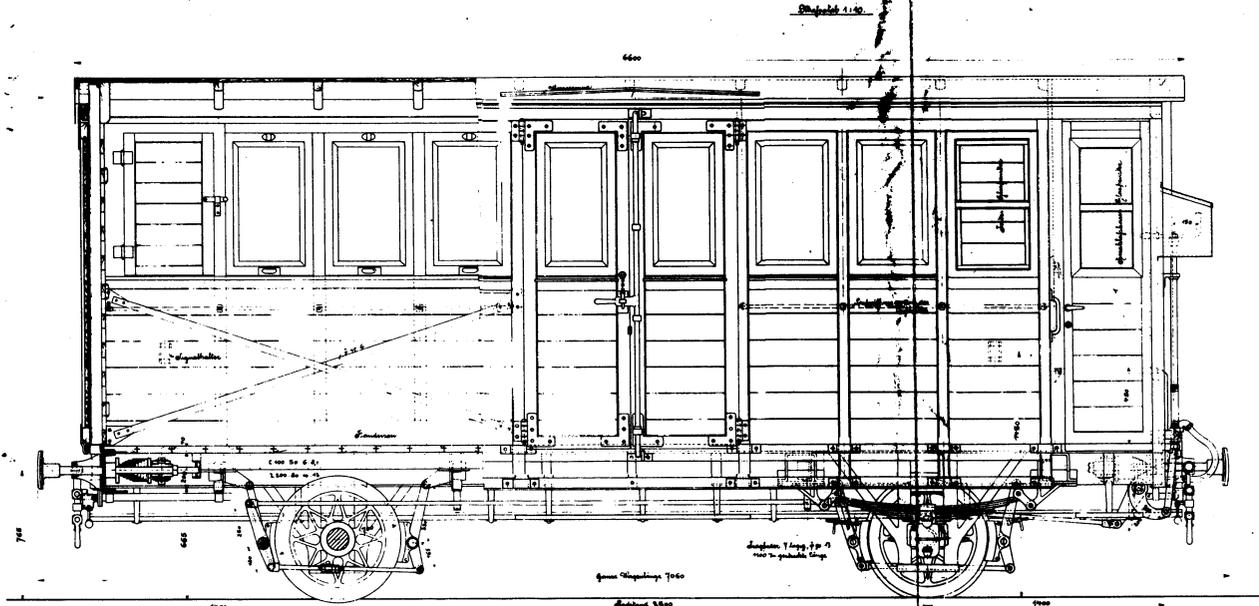
Lukket Godsvagn 1:10.



Alla Mått i Millimeter.



Bedeckter Güterwagen, (10000 kg. Ladegewicht).

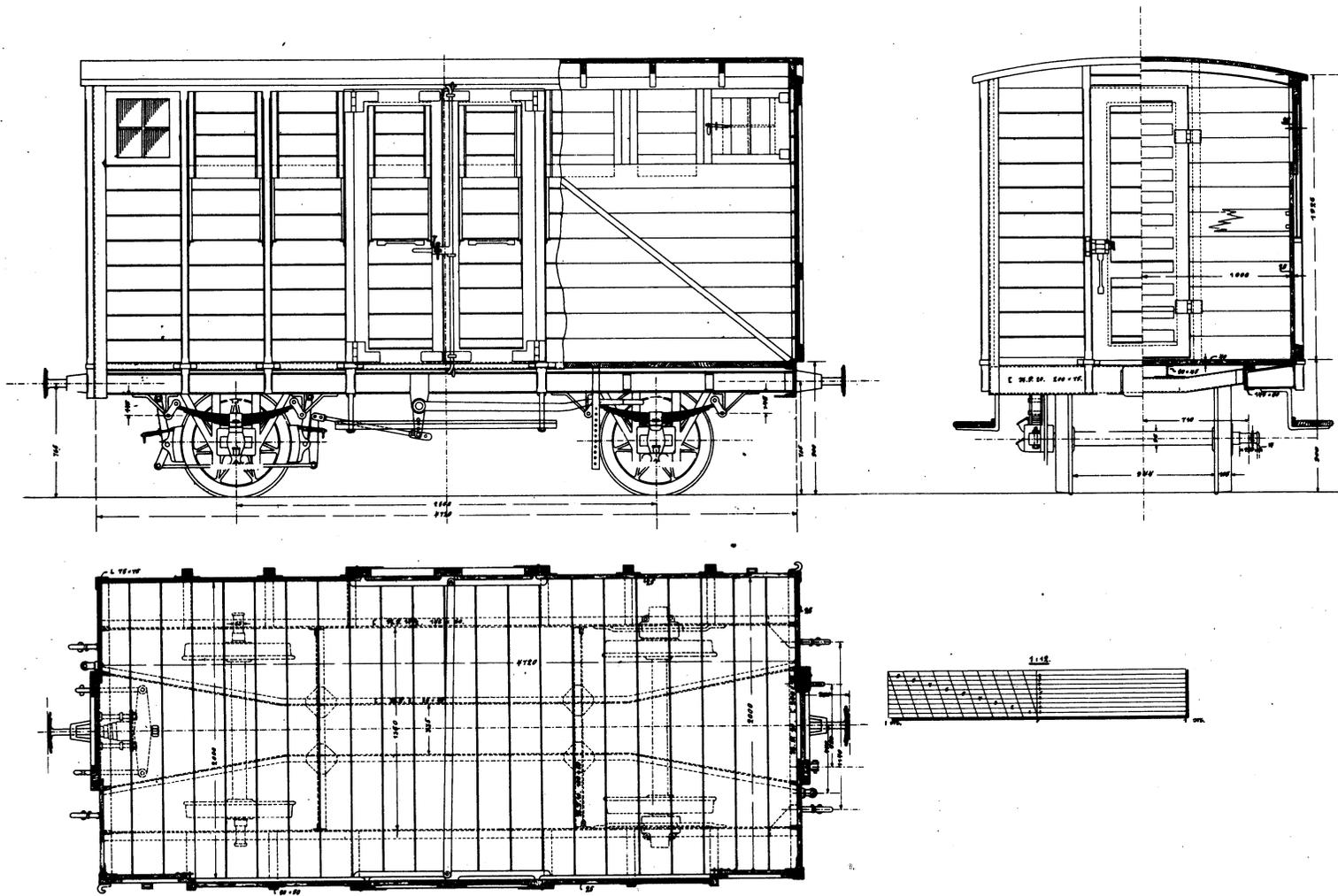


*2 Wagen mit 8 Holz-Spindelbremse und Bremsband (wie gezeichnet)
2 " " 2 " Handbremse ohne " (Anschlüsse s. Zeich. No. 2367)*

*Der Wagen hat: 2 Holz-Spindelbremsen
2 Bremsbänder mit 10 Stücken
2 Handbremsen
Elektrische Leitung
Gerüste u. Stützen aus Eisenblech
2 Türen u. Rückverriegelung aus Eisen
Wagenkasten außen gestrichen
Blech u. Eisenwerkzeuge
Gewicht des Wagens = 5800 kg.*

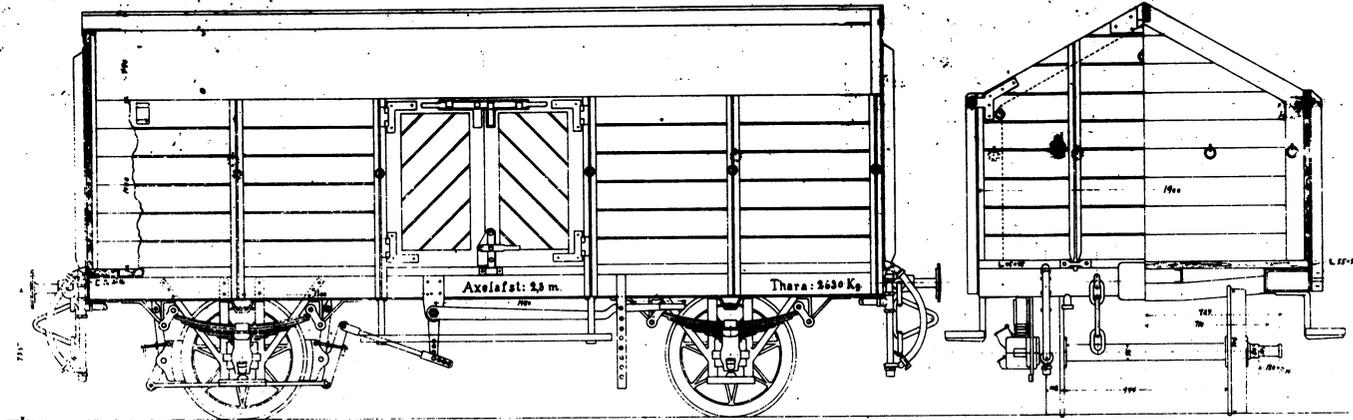
Henne - Alling - Jensen.

Lukket Godsvogn.



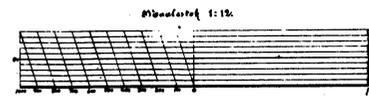
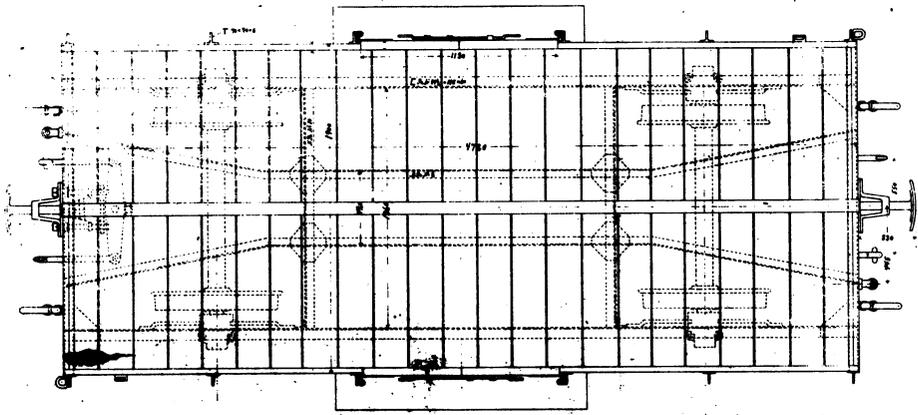
Den danskholmske Jernbane.

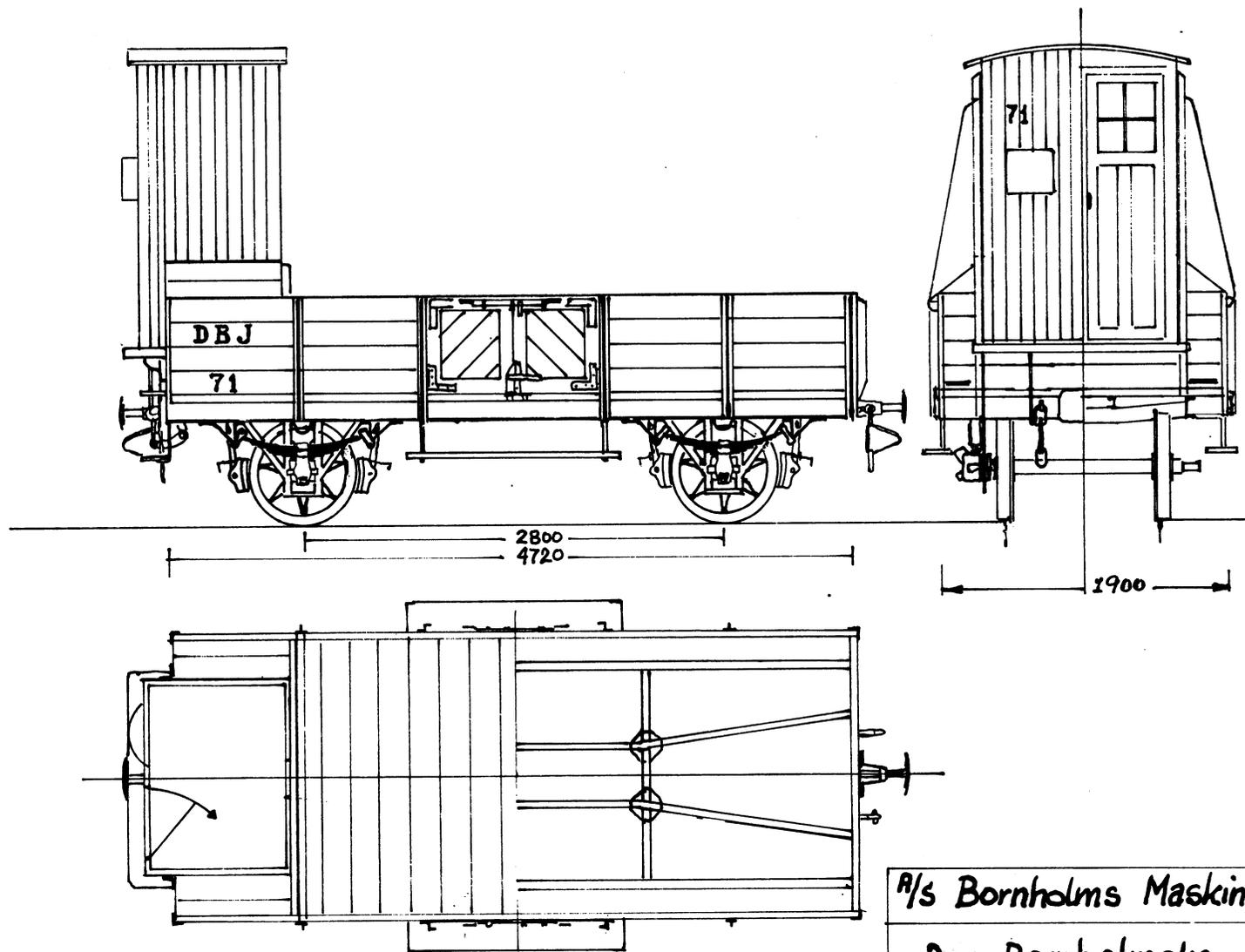
Flaben, højsidet Godsvogn.



L 600
V 720

Sjælland den danske Jernbanes for første og ledende Skovmandt i nærheden af København.





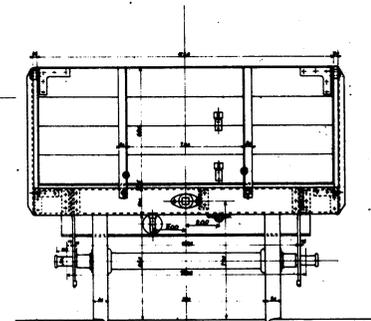
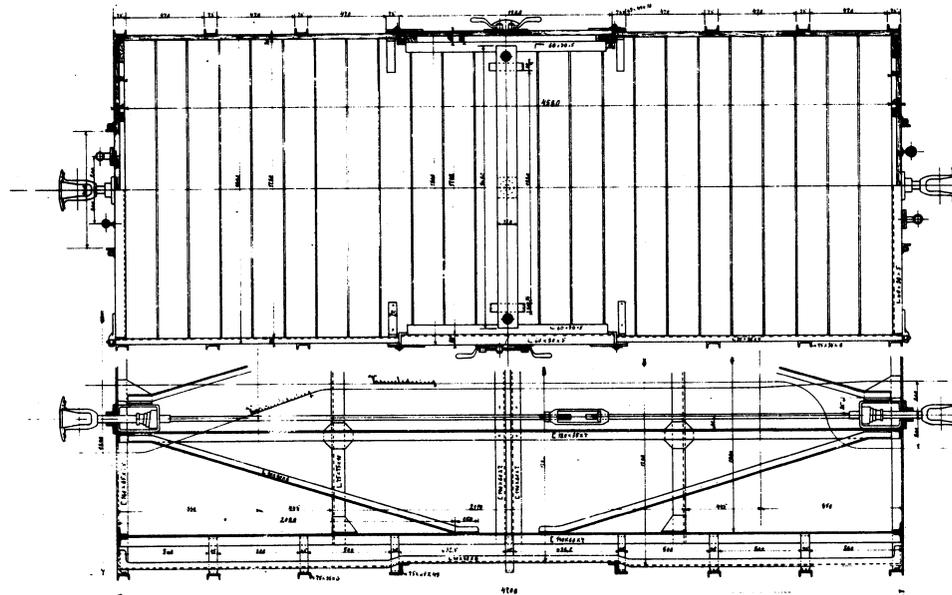
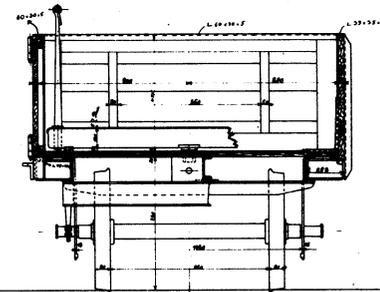
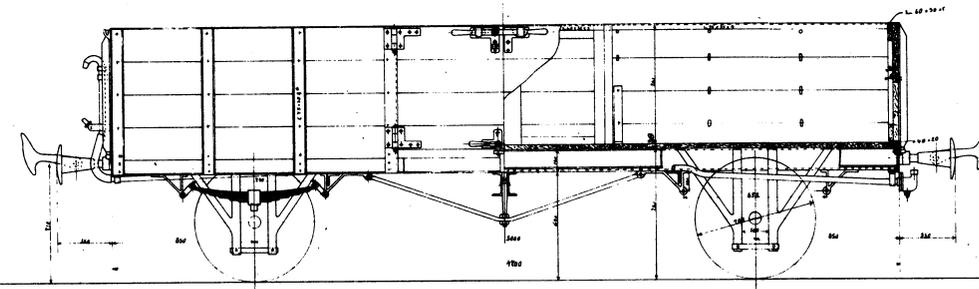
A/s Bornholms Maskinfabr., Rønne 1900	
Den Bornholmske Jernbane	Mål 1:45
Last 4700 kg	Skælskør aug 87 Z.R.

tegning: J. Reinfeldt

RNJ 71 - 7

Nr. 7459.

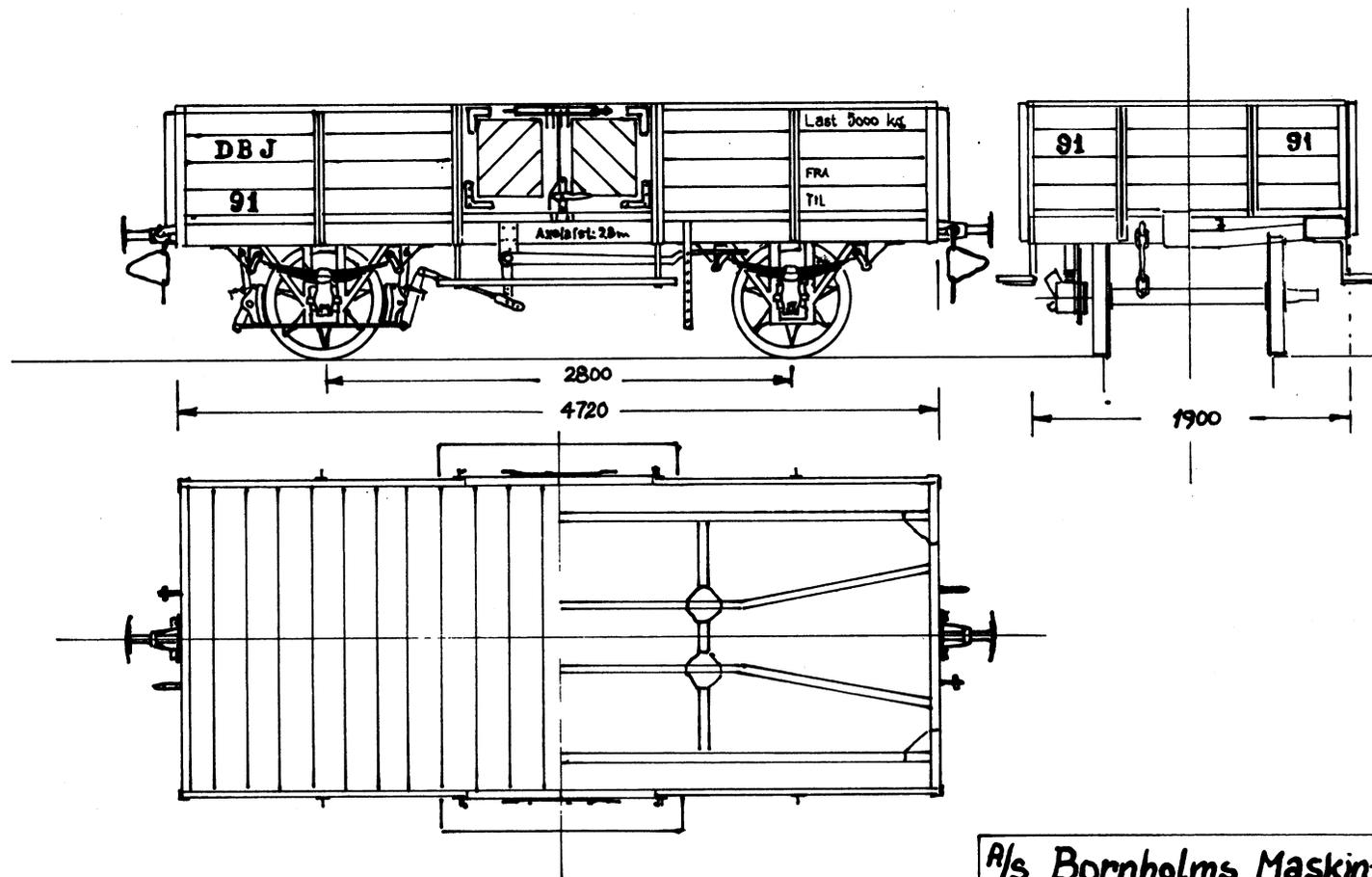
Scania i Rauten.



Osten Lövstedt Sörbomsgn
tit

Skagenbanen.
Dnr 445.

Lund 28/10 1895
Sjöberg



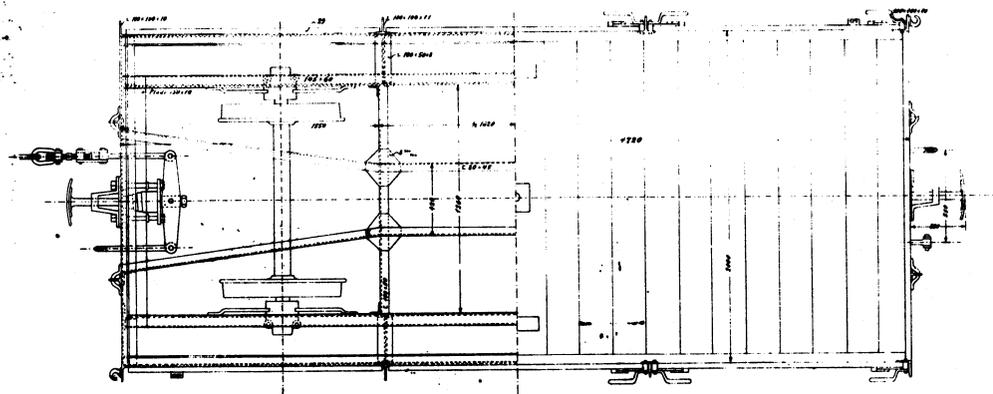
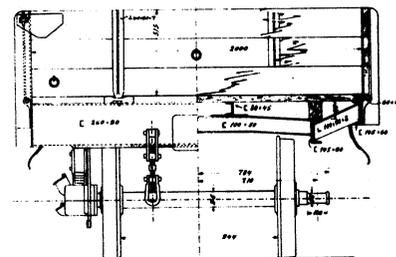
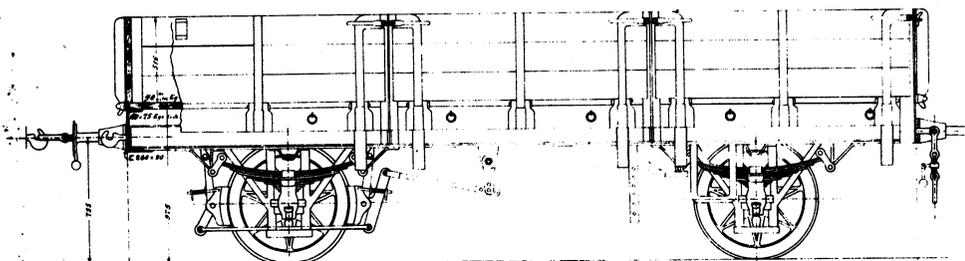
A/s Bornholms Maskinfabrik 1900	
Den Bornholmske Jernbane	mål 1:45
Last 5000 kg.	Skæjskar 7/06 J.R.

tegning: J. Reinfeldt

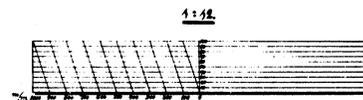
RNJ 91 - 8

Hinge-Alling Jernbane.

Raben Godsvoagn med Sjæandbrems. 1:12.



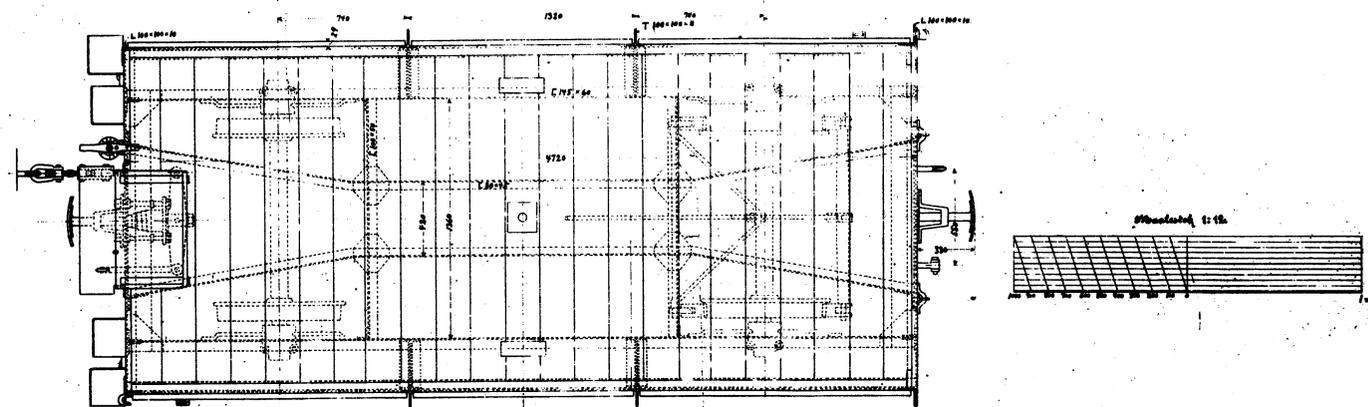
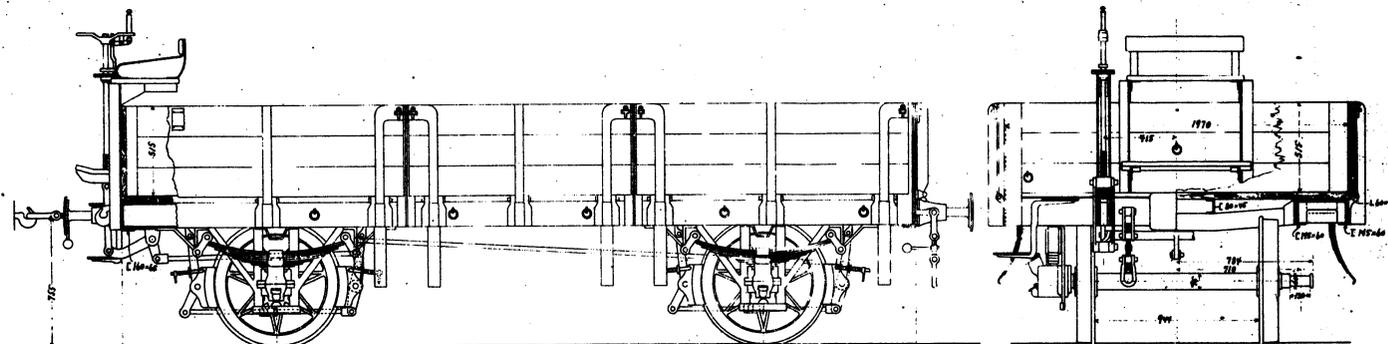
Alle Måle i Millimeter.



RNJ 115 - 29
RNJ 221 - 6
RAJ 401 - 7
AGJ 701 - 10

Den berneholske Jernbane.

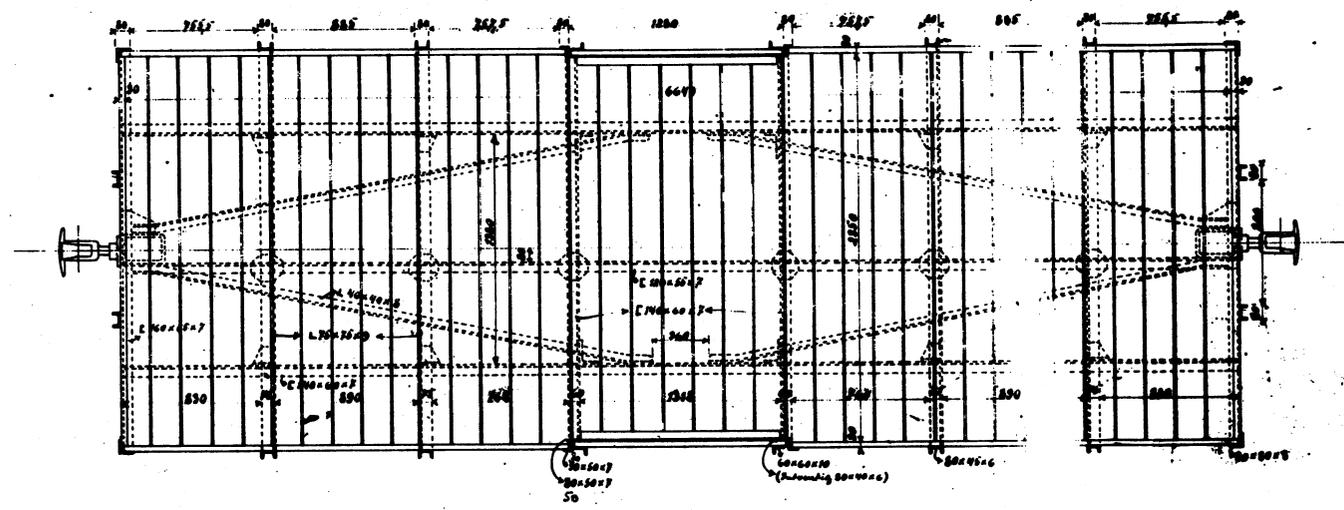
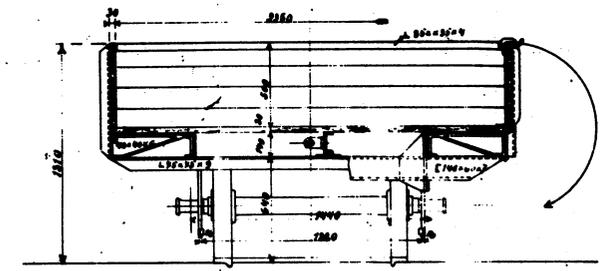
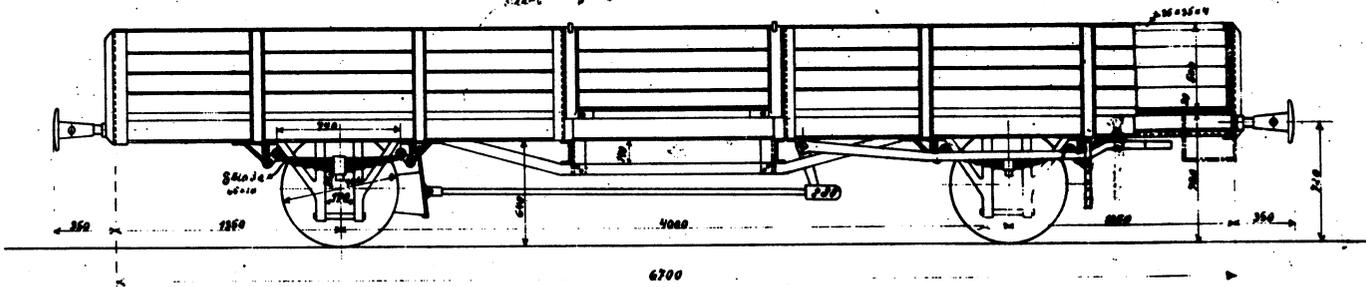
Alben kvasidet Godsvogn, Litia S.d.



No. 1124.

Scandia i Kambro.

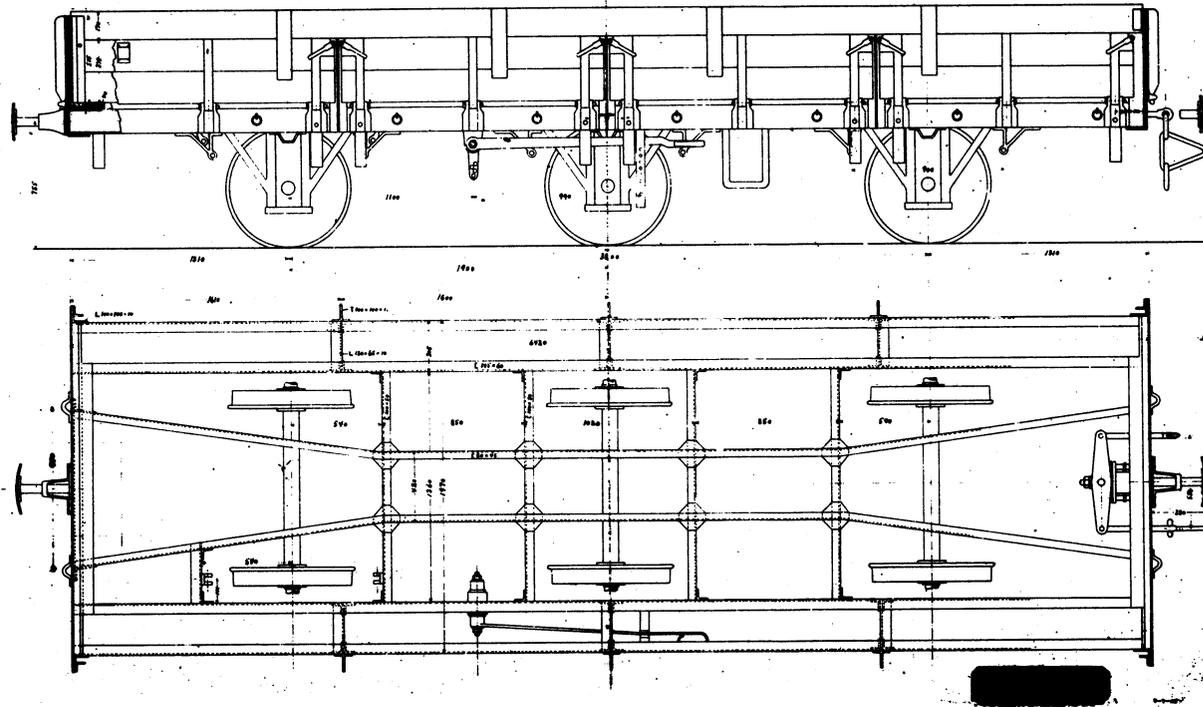
Kunnsprods. lidstipula.



Ataken Godsvegn
 kil
 Skagenshamen.
 Dato 1900.

Handwritten signature or initials.

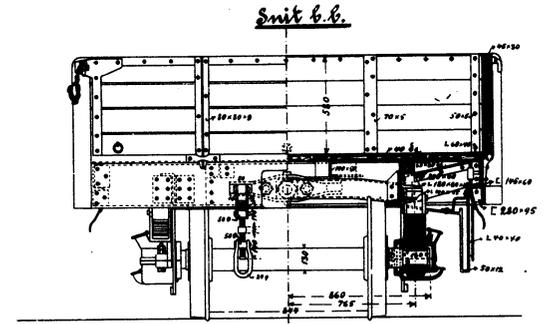
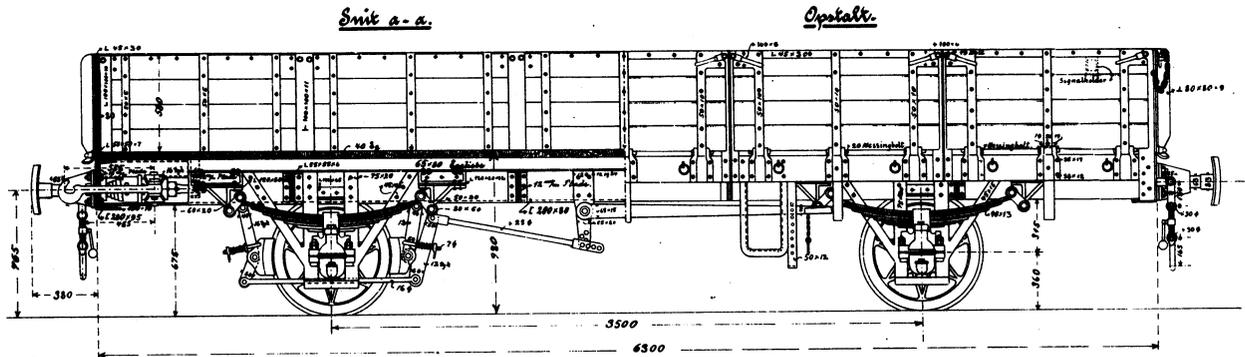
3-axlet aaben Bodavogn med Lemme.
Maasstab 1:10.



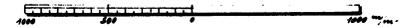
De børsbolmske Jernbaner
København - Allingebanen.

Raben Godsvogn med Haandbremse. 1:15.

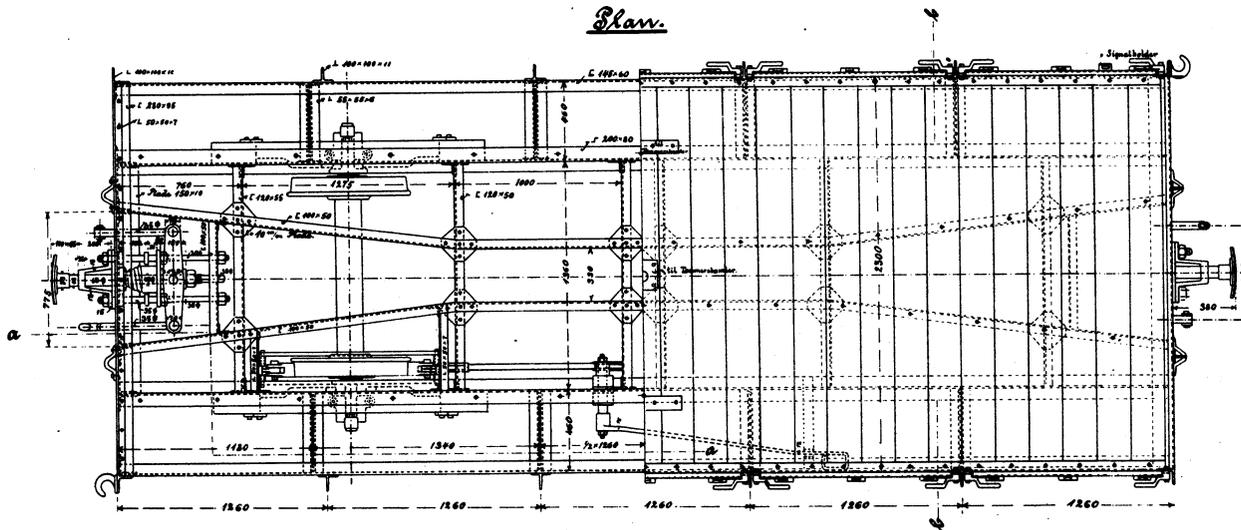
Brækkvægt 10000 kg.



1:15.



Plan.

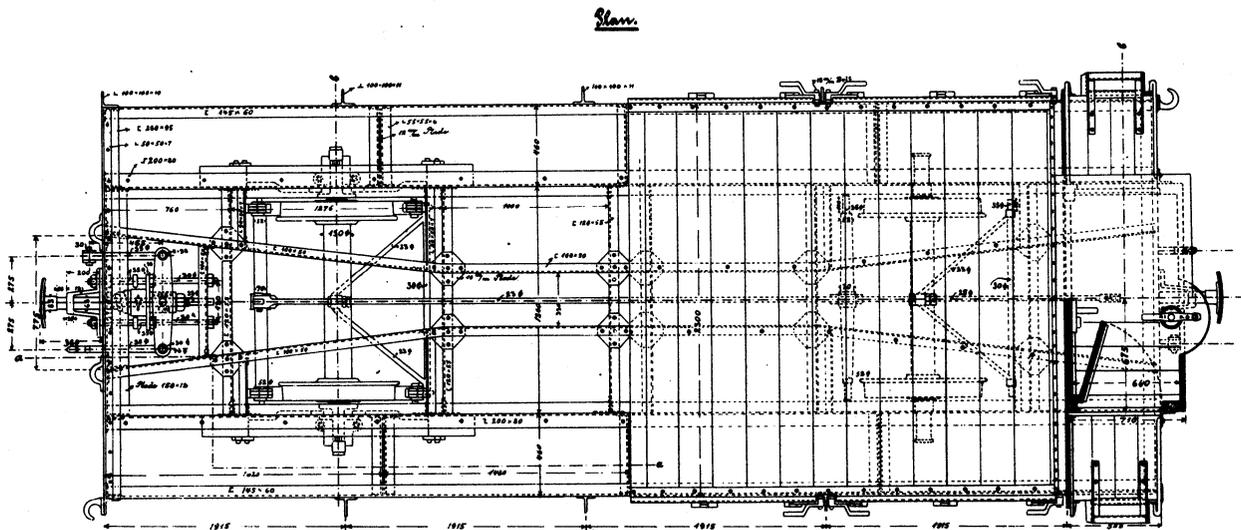
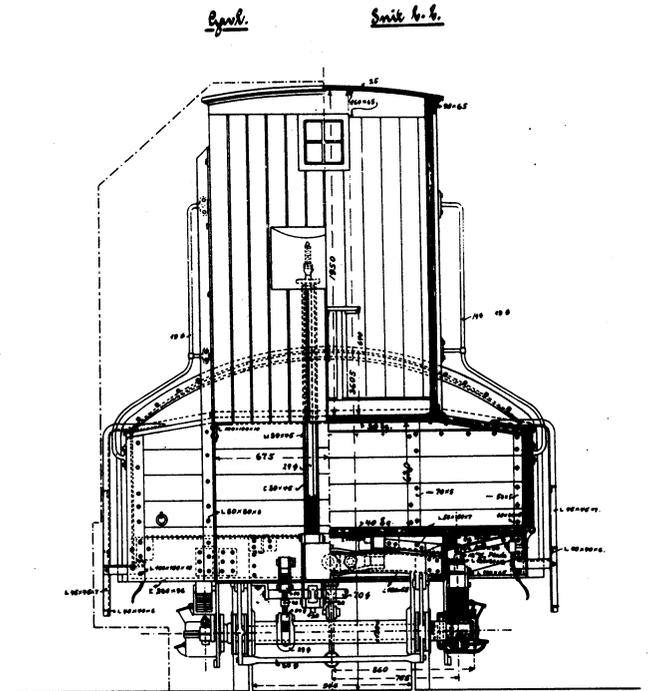
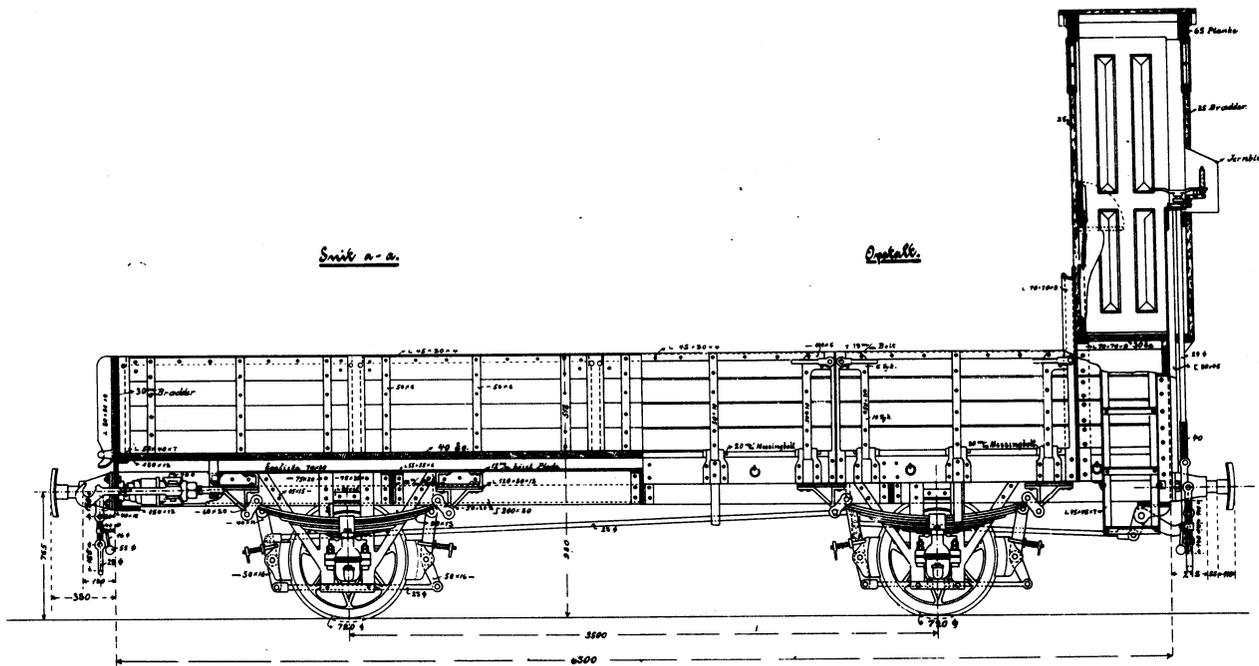


Maalene ere Millimeter.

L. Fagelkær.

Arben Godsvogn med Skruvremse. 1:15.

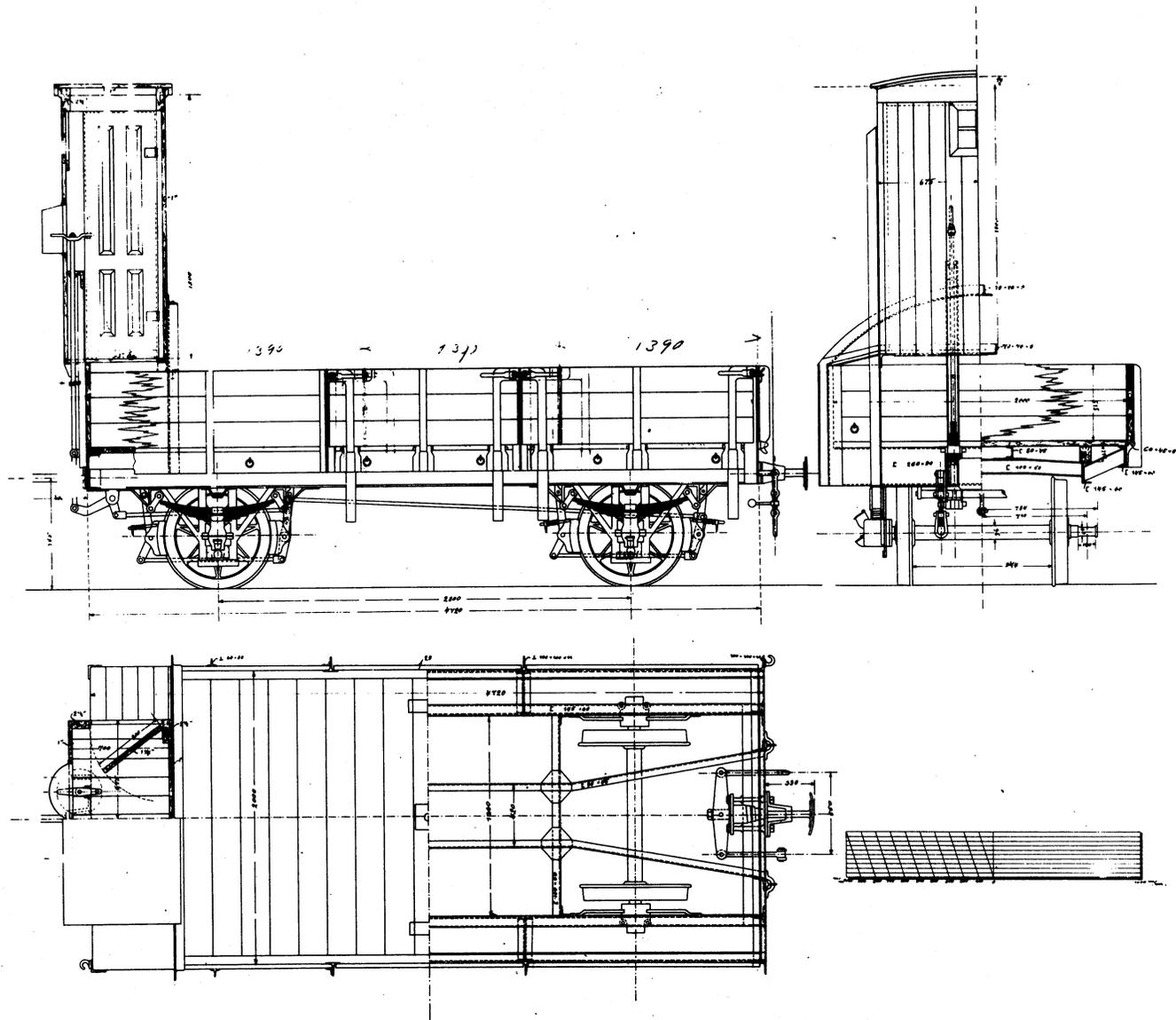
Maxvægt 10000 kg.



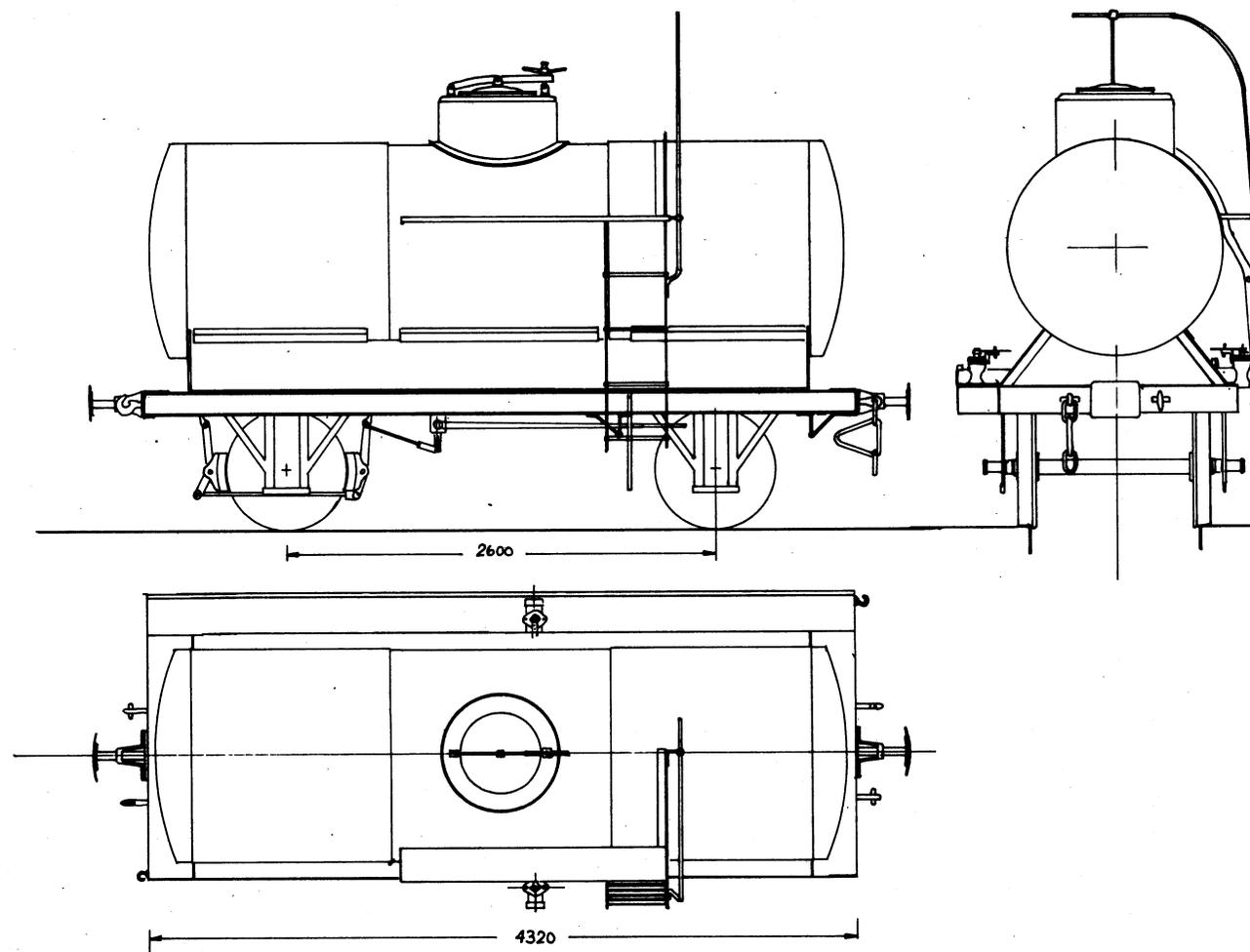
Alle Måst er Millimeter.



J. Fagerlin.

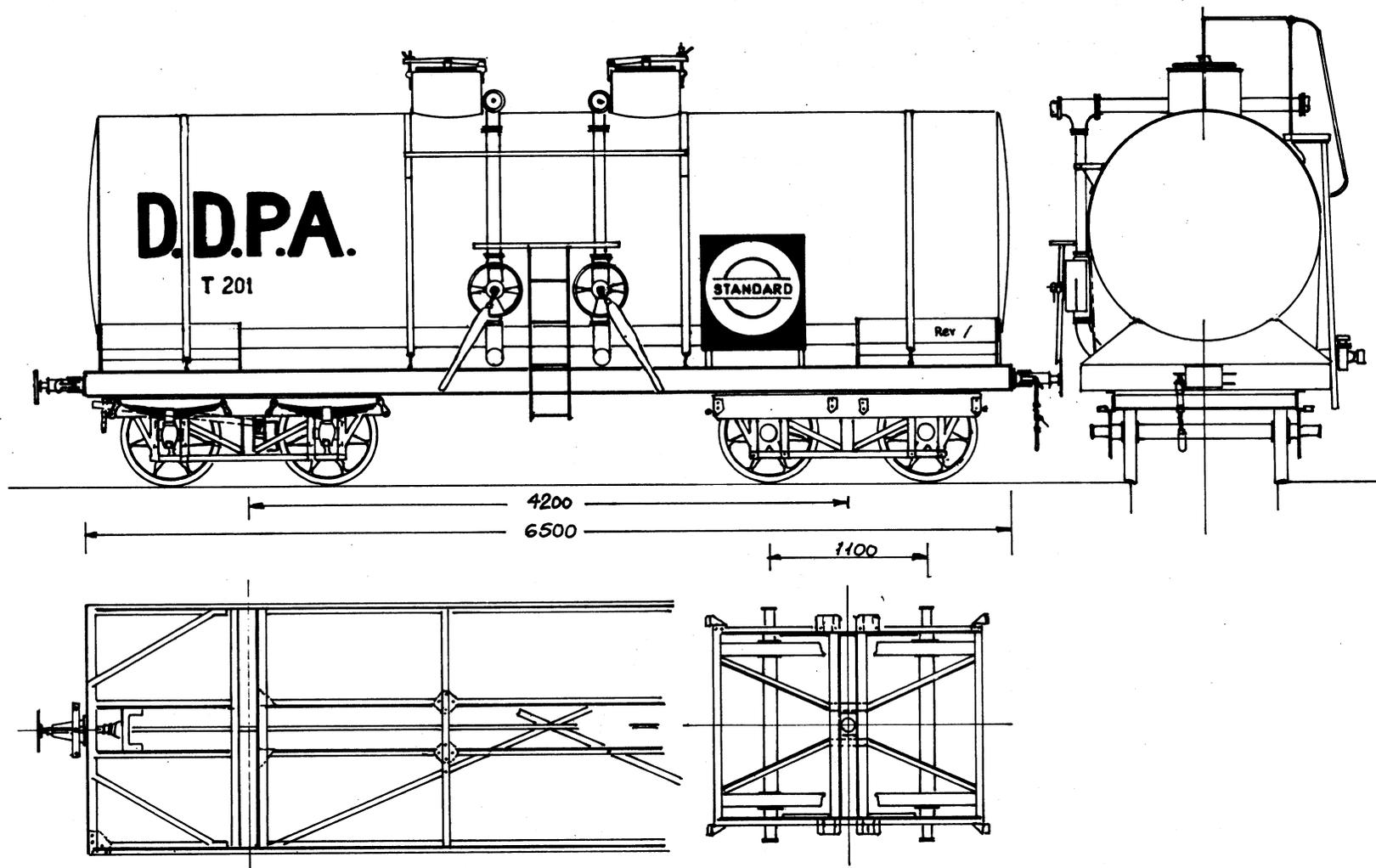


RAJ 421 - 3
AGJ 721 - 4



tegning: J. Reinfeldt

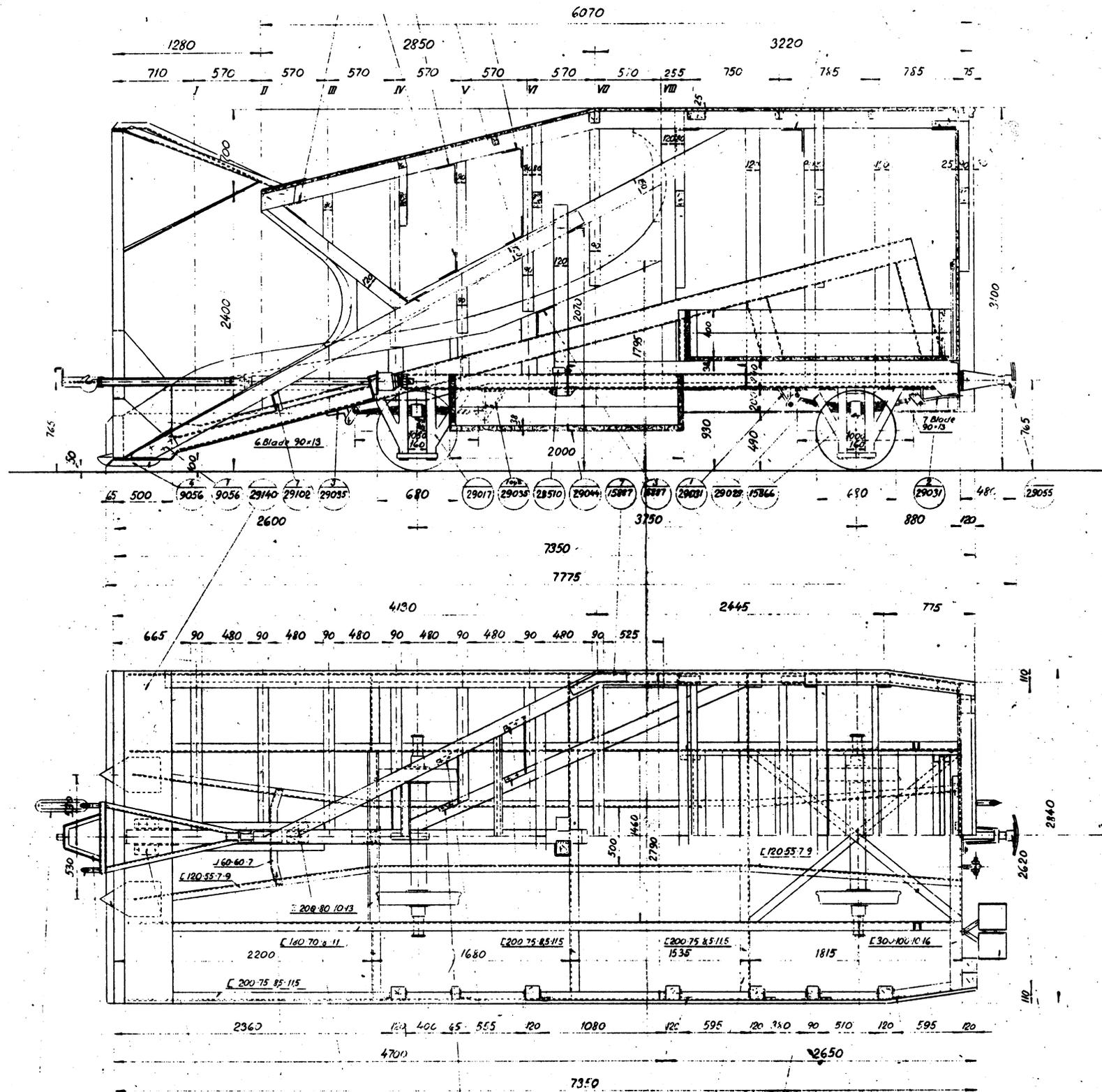
T 200

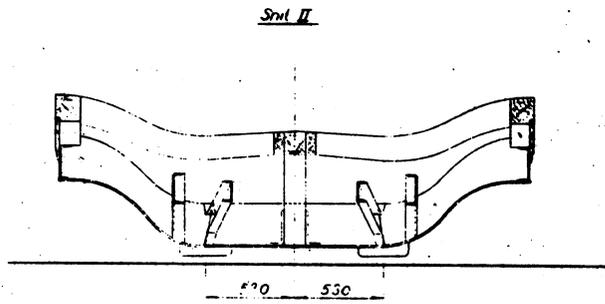
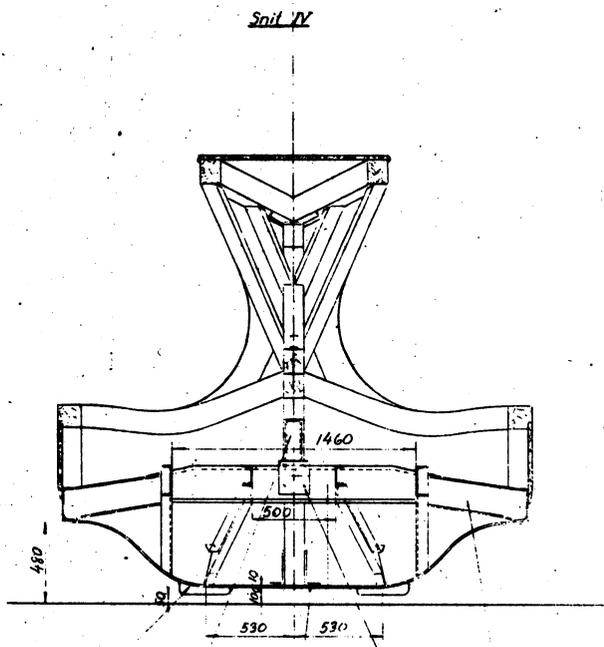
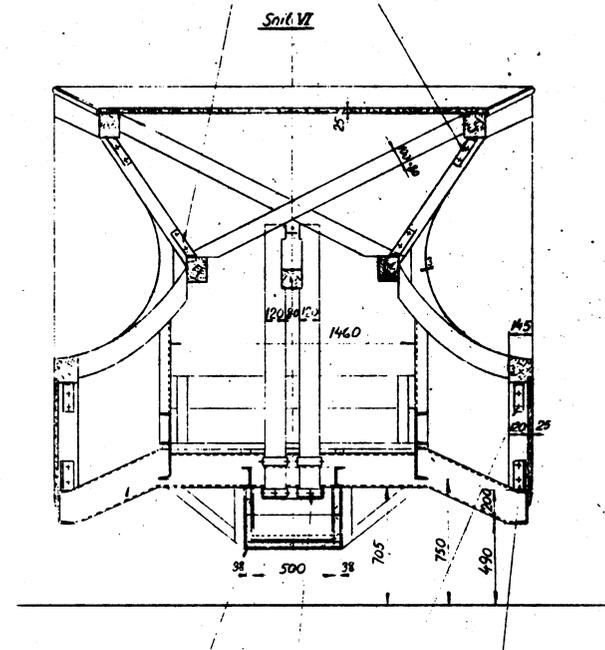
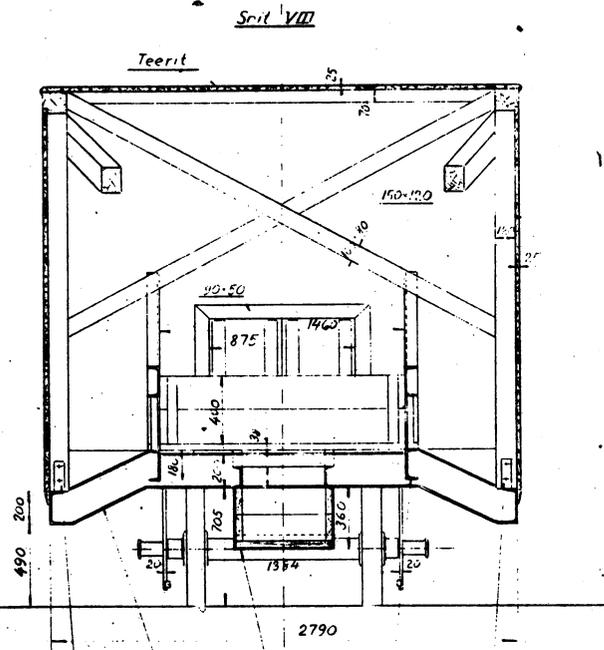
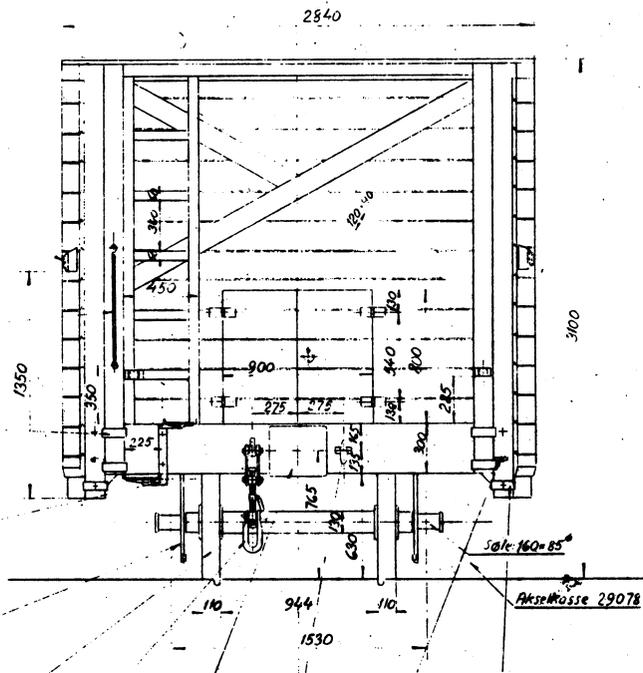


tegning: J. Reinfeldt

opr. HBJ ?, til DBJ før 1939 (1929/30?)

T 201

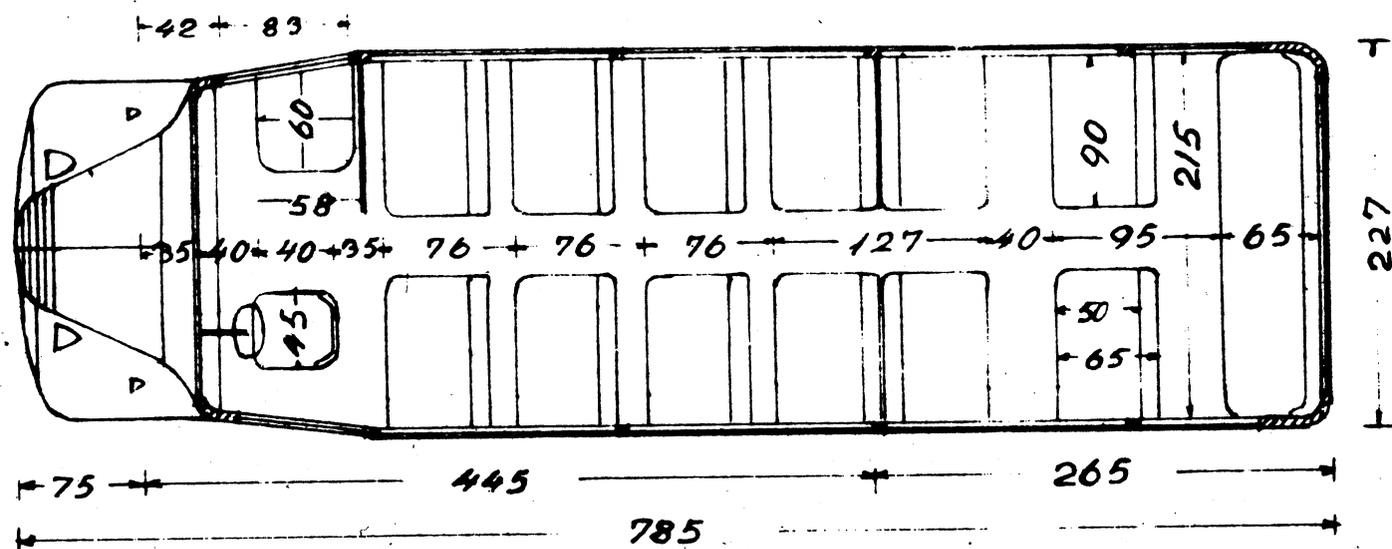
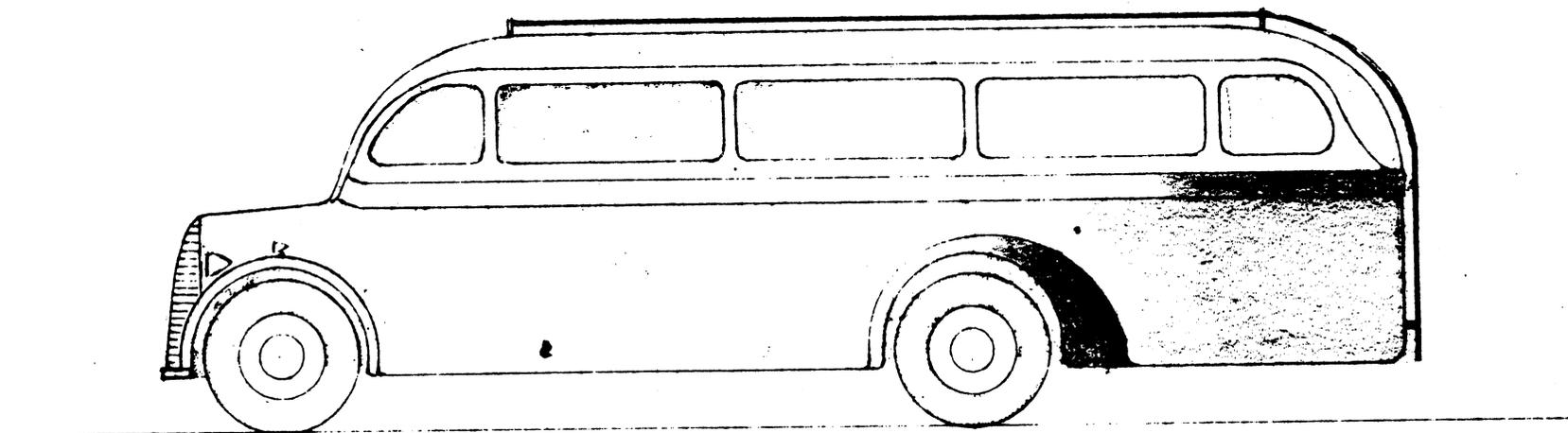




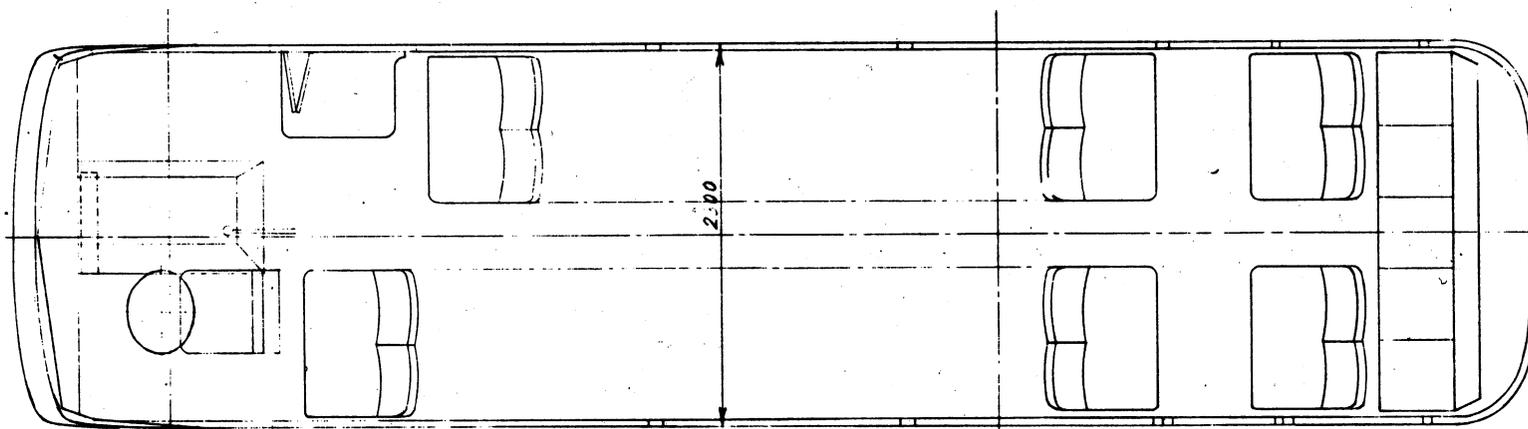
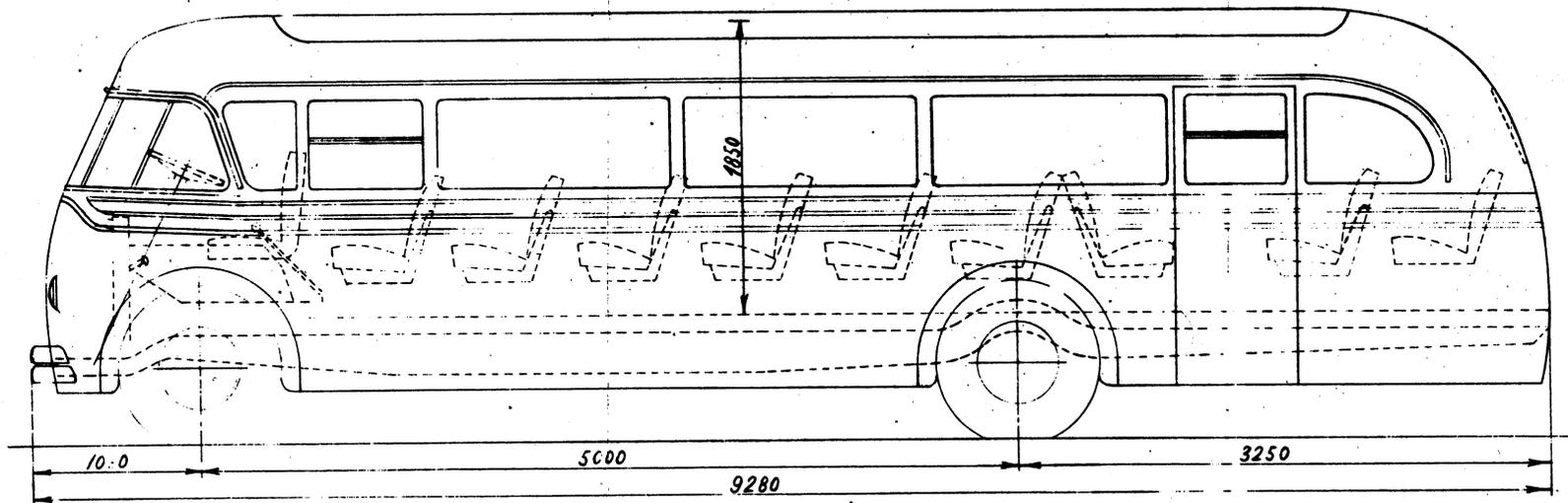
Stk.	Constand	Nr.	Maal	Materiale	Model	kg/Stk.
VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/S RANDERS				Manestet 1:20	Teg. 4-10-24 Kalk. 7-17-7 Rev. 17-10-24 S.H. 17-4-24	
<i>Sneplo.</i> <i>De bornholmske Jernbaner.</i>						
Nr 1		Ord 590		29174		

De bornholmske Jernbaner.

Rutebil Nr. 12 og 13



Åbne i Sept. 1948



J. ØRUM-PETERSEN
 Karosserifabrik, Herning

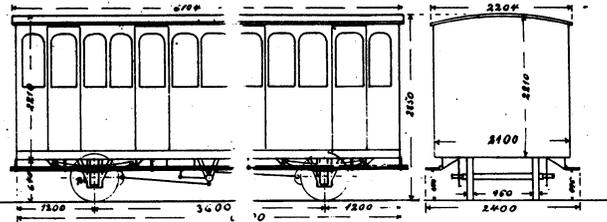
Tegning over	Δ O BT og DT 35 pers.
Nr. 82493	Maal: 1:20
Udført VJ	Dato: 11-10-49

Disse TEGNING FORBLIVER VOR EJENDOM.
 Kopiering, Omlægning, Betydelse
 i Erhvervsøjemed eller Fremvisning til
 konkurrerende Firmer, med ikke ske,
 uden vor Tilladelse i Henhold til Lov.

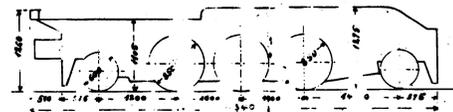
J. Ørum-Petersen
 Karosserifabrik
 Herning

Eventuel Befordring af Lokomotiv- og Vognmateriel fra Skagensbanen til Rønne.

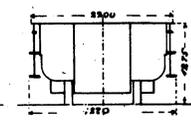
Hjupi-Personvogn, 15th.



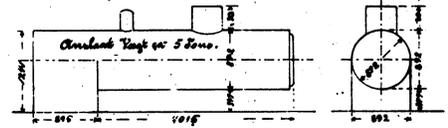
Understel af Lokomotiv, 3 Stk.
An. last 7 og 6 Tonn.



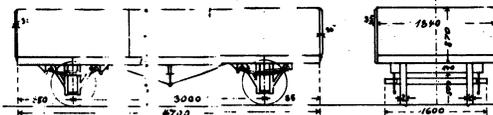
Understel set fra Enden.



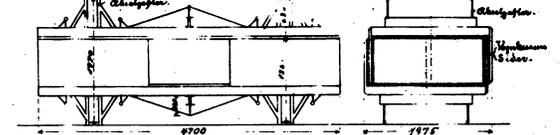
Dampkedel til Lokomotiv, 3 Stk.



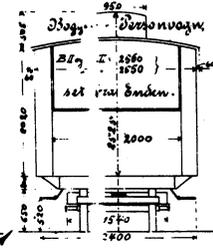
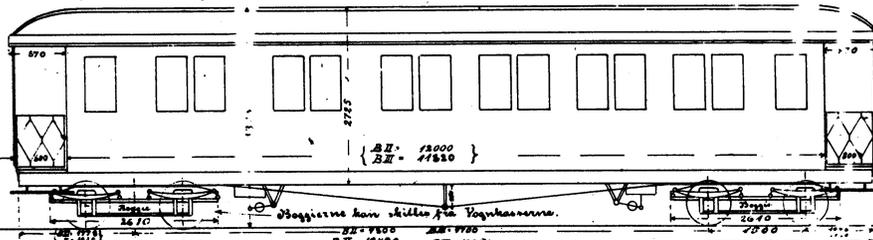
Åben Godsvojn 9 a 10 Stk.



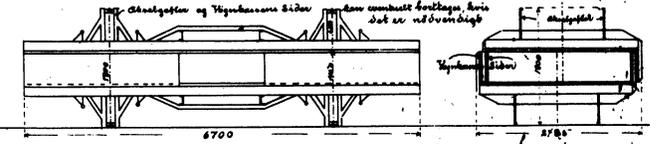
25th af høvstaende Godsvojn sammenlagt.



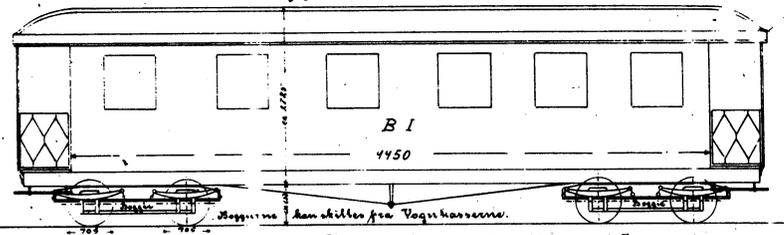
Boggie - Personvogn, 25th. (23 II og 23 III).



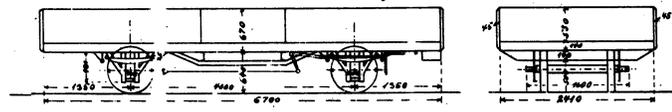
2 Stk. af nedenstående Godsvojn sammenlagt.



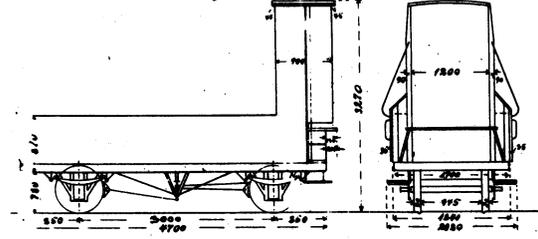
Boggie - Personvogn 1 Stk. (23 I).



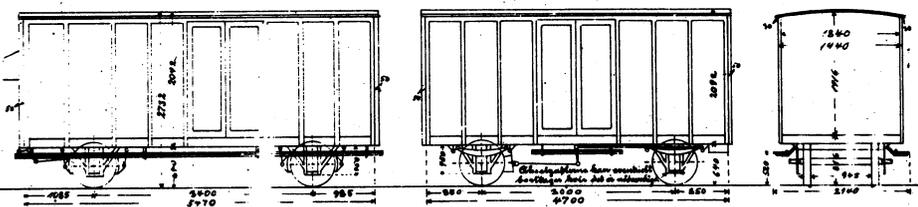
Åben Godsvojn, 7 Stk.



Åben Godsvojn med Bremskæppe, 2 Stk.

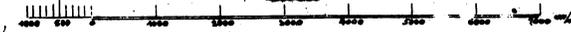


Lukket Godsvojn med Bremskæppe, 8 Stk. Do med Tandbremse, 8 Stk.



Alle Måal ere Millimeter.

A: 1/20.



Der ønskes tilbuds paa Befordring af følgende viltsens Materiel fra Skagen og fra Frederikshavn til Rønne, nemlig et Tilbud for Materiellet afskilt fra Skagen og et Tilbud for Materiellet afskilt fra Frederikshavn.

3 Lokomotiver omkr. entlig Vagt af 48 Tonn til.
3 Person-Boggievogne.
Vognkassens anlæs til ca. 24 Tonn.
1 Person-Boggievogn anlæs til ca. 5.5.
16 lukkede Godsvojn - 52 -
heraf 8 med Bremskæppe.
12 a 10 aabne Godsvojn anlæs til ca. 5.5.
heraf 2 med Bremskæppe.
Reservevælske anlæs til ca. 5.5.
Anlæs til kitoammen ca. 200 Tonn
eller eventuelt andet i Skedet for nogle af disse aabne Godsvojn.

Størrelsen af Materiellet fremgaa af Tegningene.

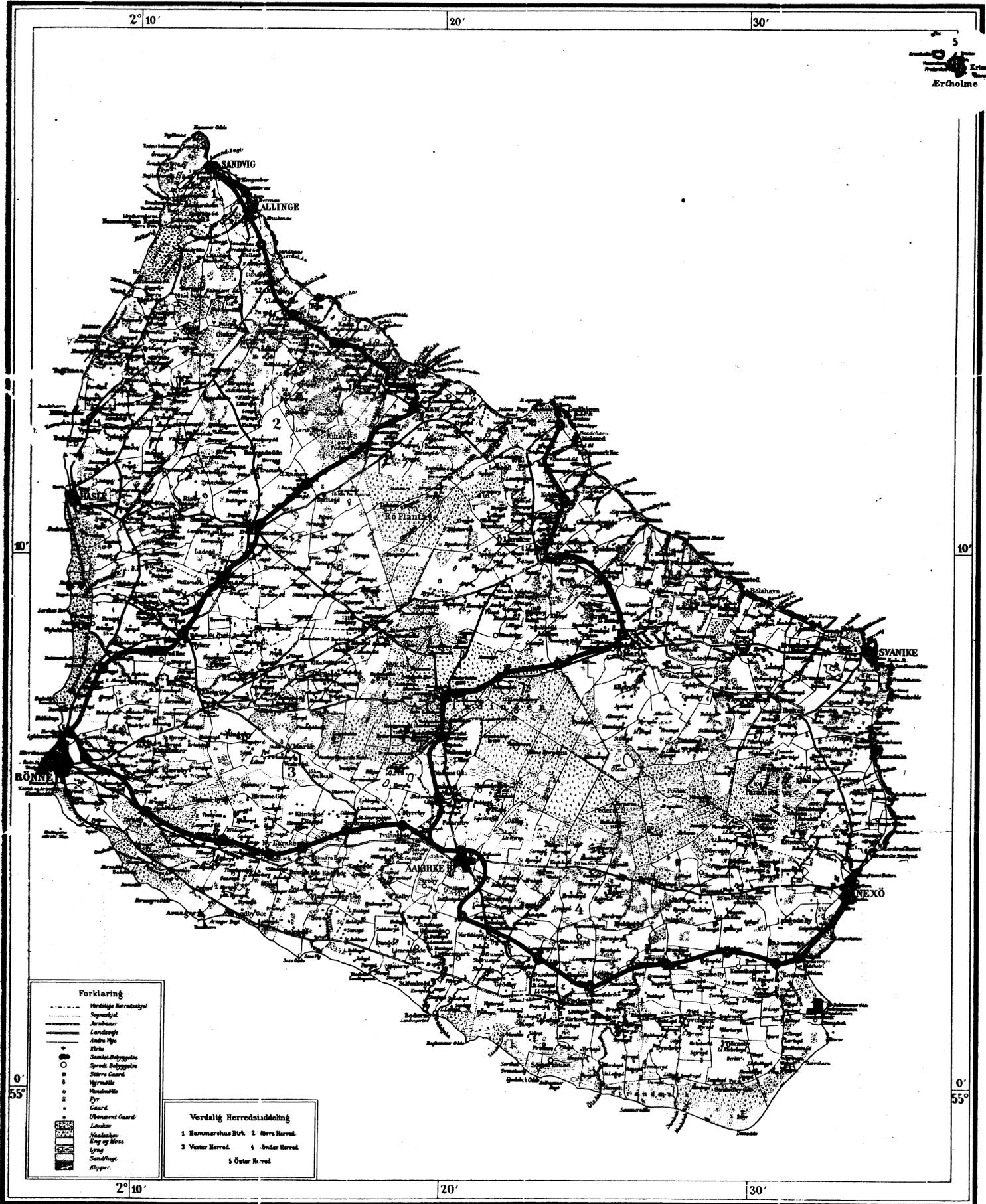
Tilbudene kunne aftages hvis det ønskes.

De Lokomotivdele, Reservevælske m. m. som ikke er vist paa Tegningene, tænkes anbragte i de lukkede Godsvojn eller andre passende Støber.

Rønne i Februar 1925

J. Røge-Larsen.

BORNHOLM



Forklaring

- Herredsgren
- Herredsgren
- Landevej
- Anden Vej
- Kirke
- Sænk
- Sprødt Bredde
- Østvejs Gaard
- Hjørneste
- Havneste
- Gaard
- Udenvej Gaard
- Løst
- Havneste
- Eng og Mose
- Lyng
- Sandflugt
- Klippe

Verdeltig Herredslidning

- 1 Hammershus Bukt 2 Østvejs Herred
- 3 Vester Herred 4 Ønder Herred
- 5 Øster Herred

2° 10'

20'

30'

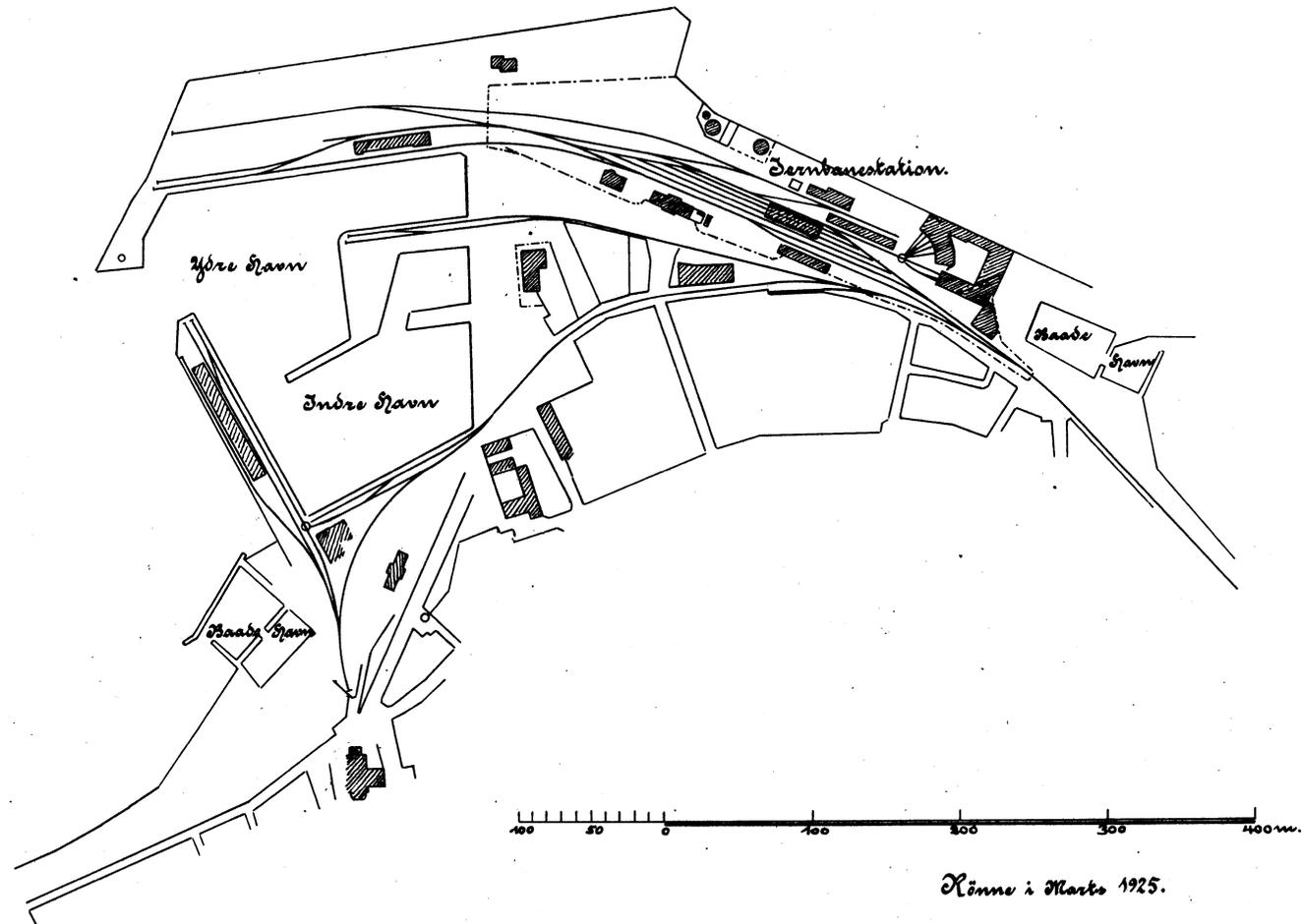
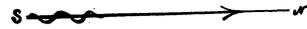
55° 0'

55° 0'

2 4 6 8 10 12000 Alen

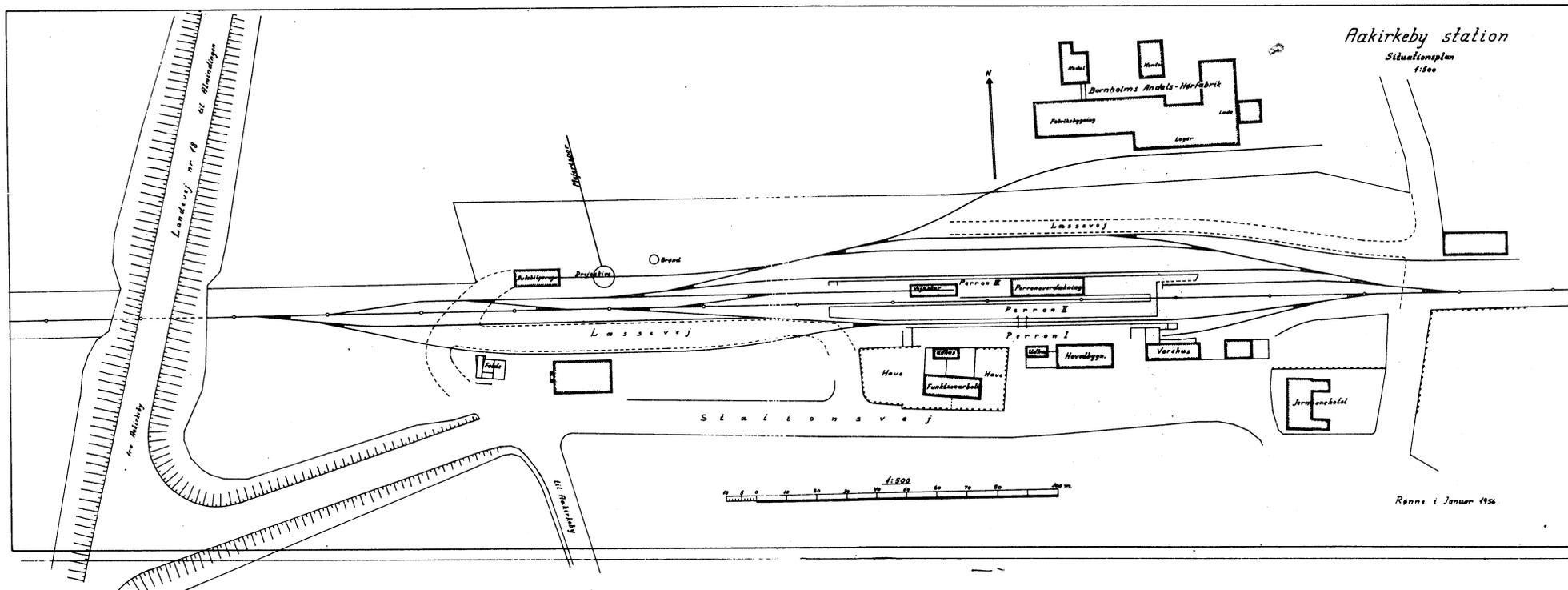
2 4 6 8 Kilometer

Rønne Havn og Jernbanestation. 1:2500.



ID.

Rønne i Marts 1925.



København - Allinge Jernbane.

Strammerhuse Station.

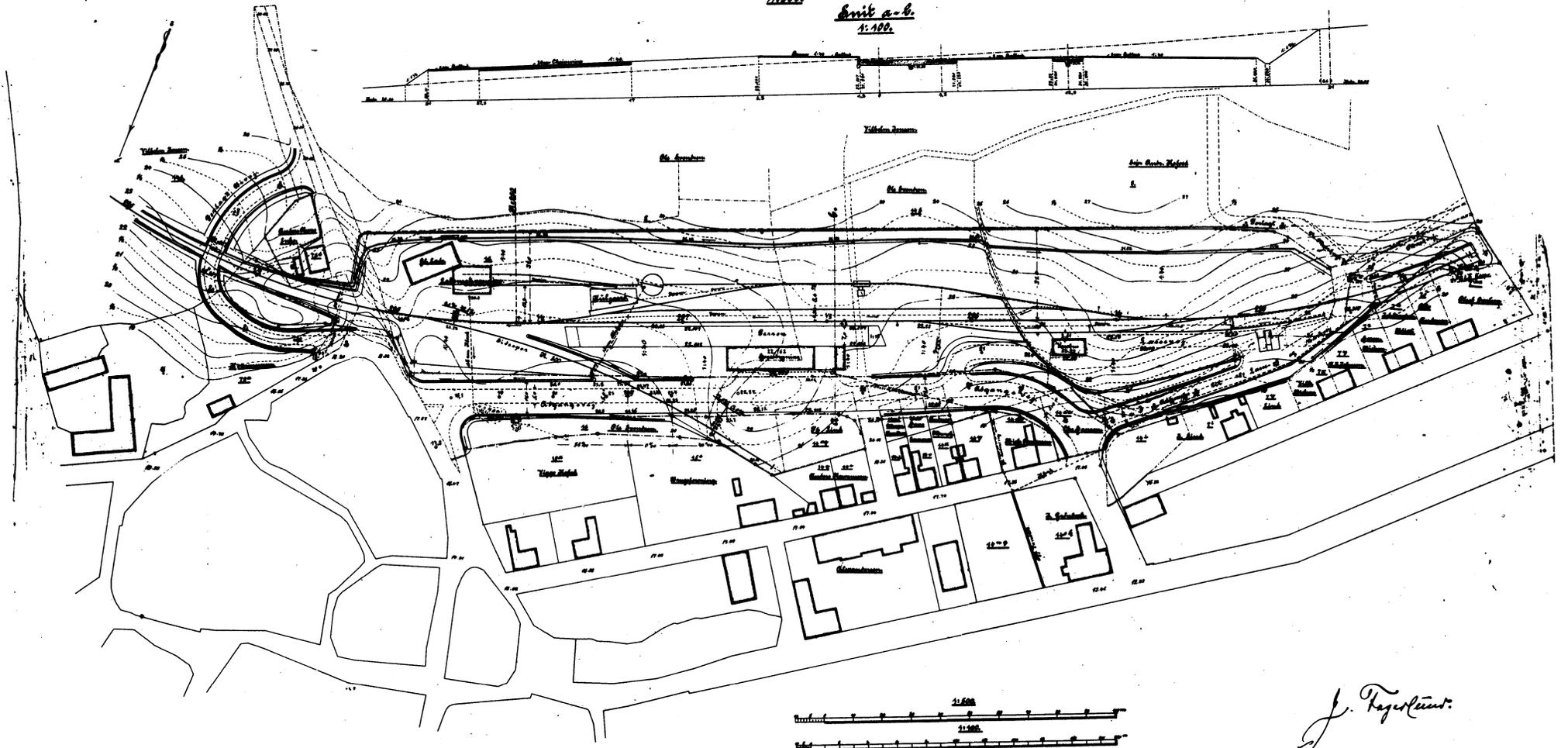
Planens Høje: 51.500

Skala: 1:1000

1:1000

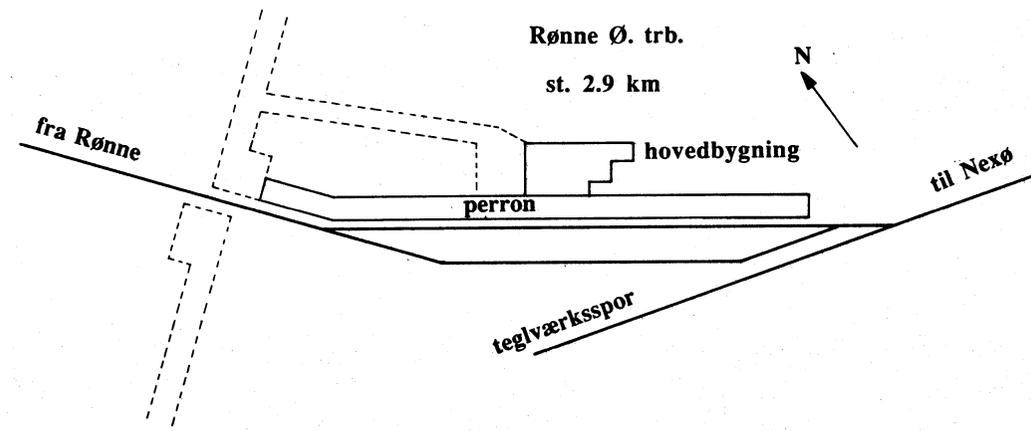
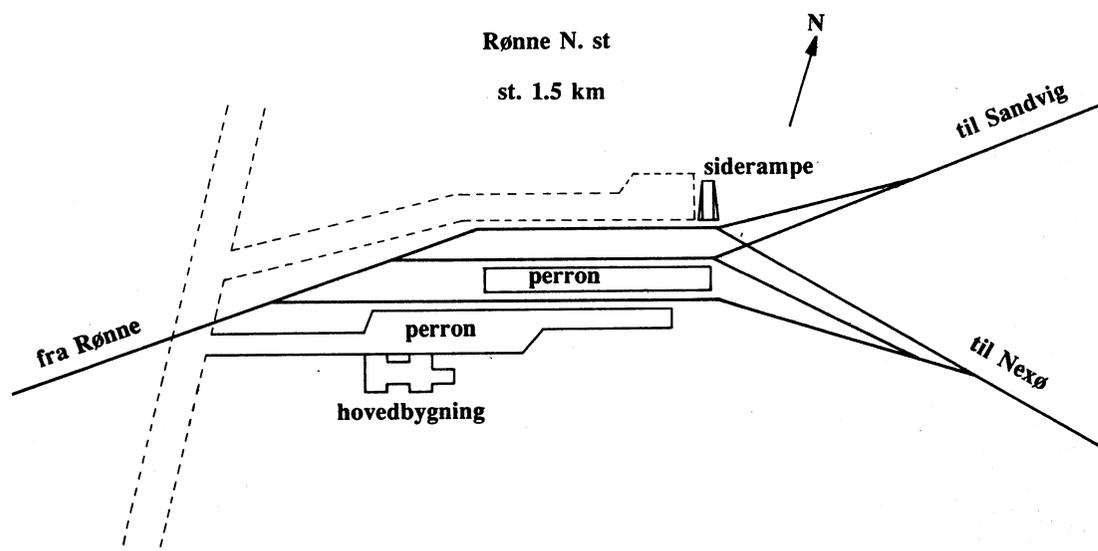
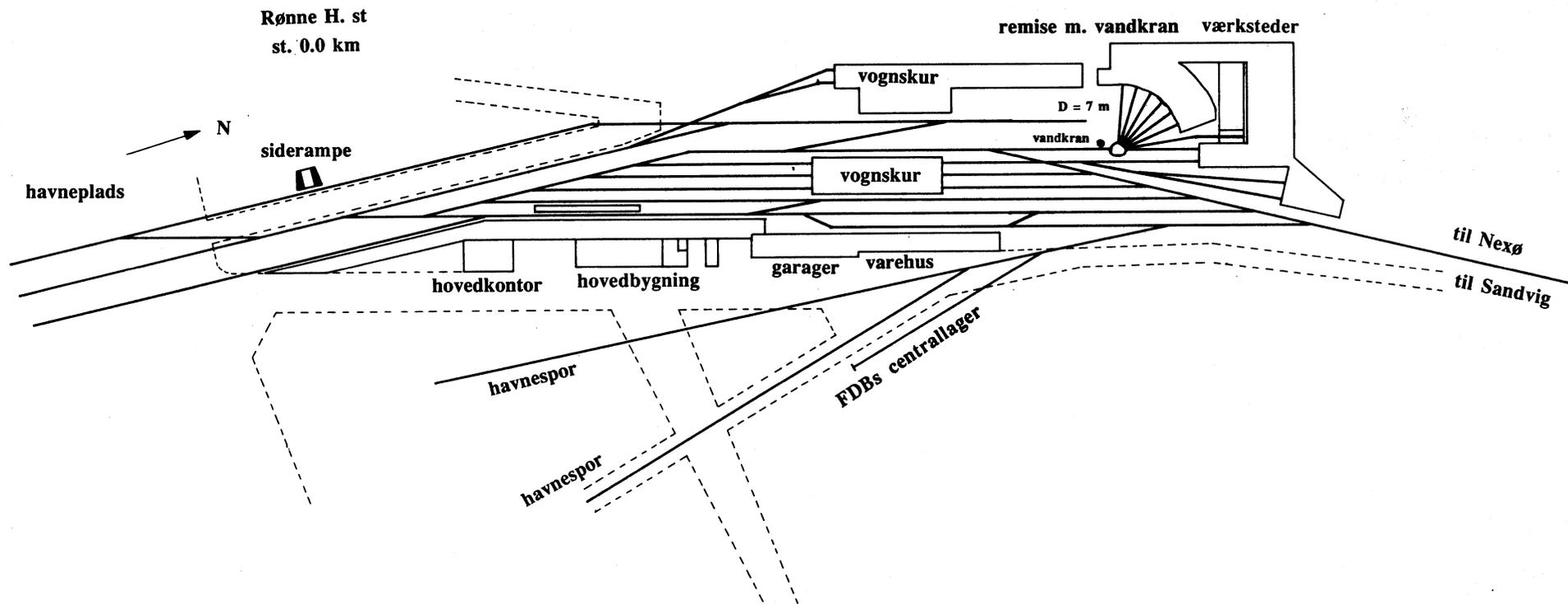
Snit a-b.

1:1000

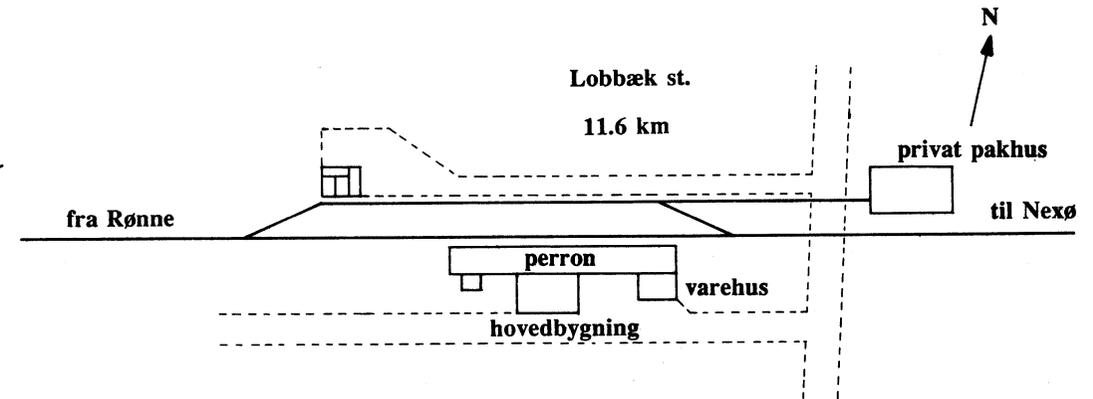
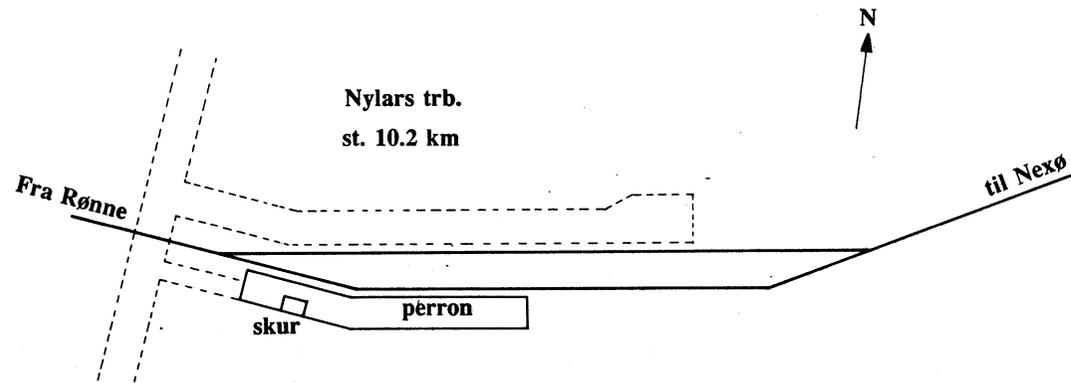
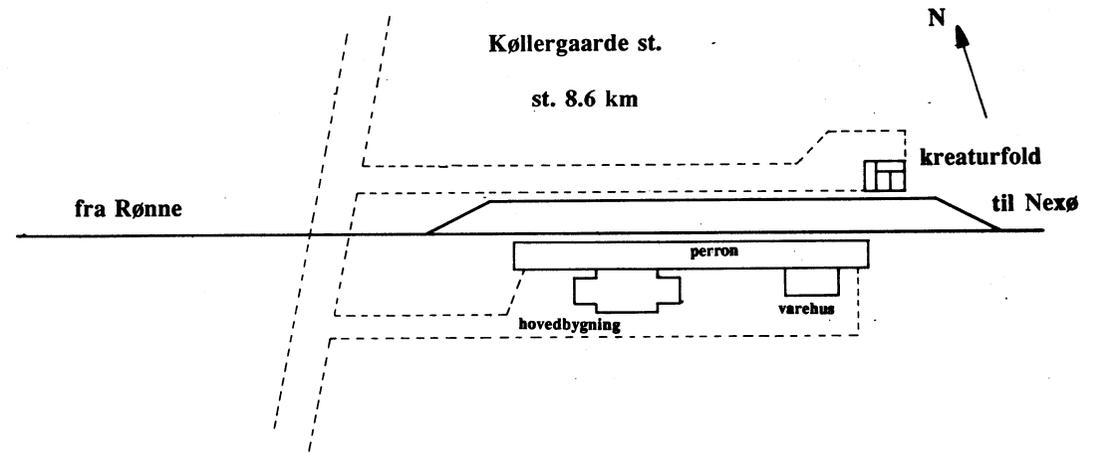
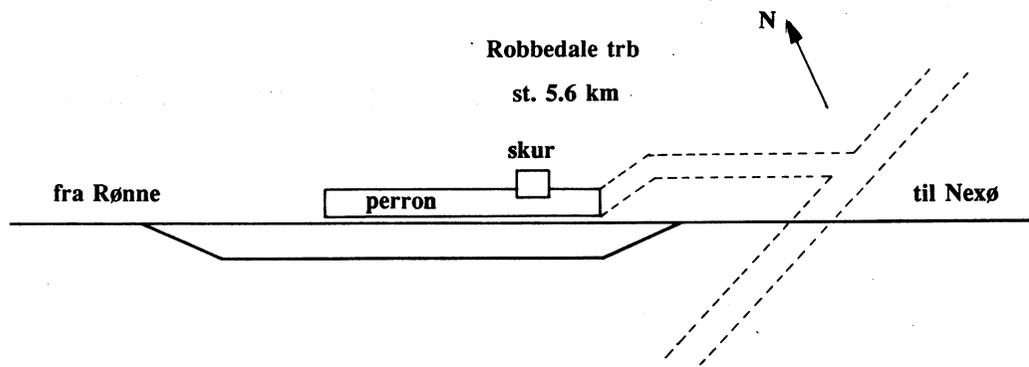


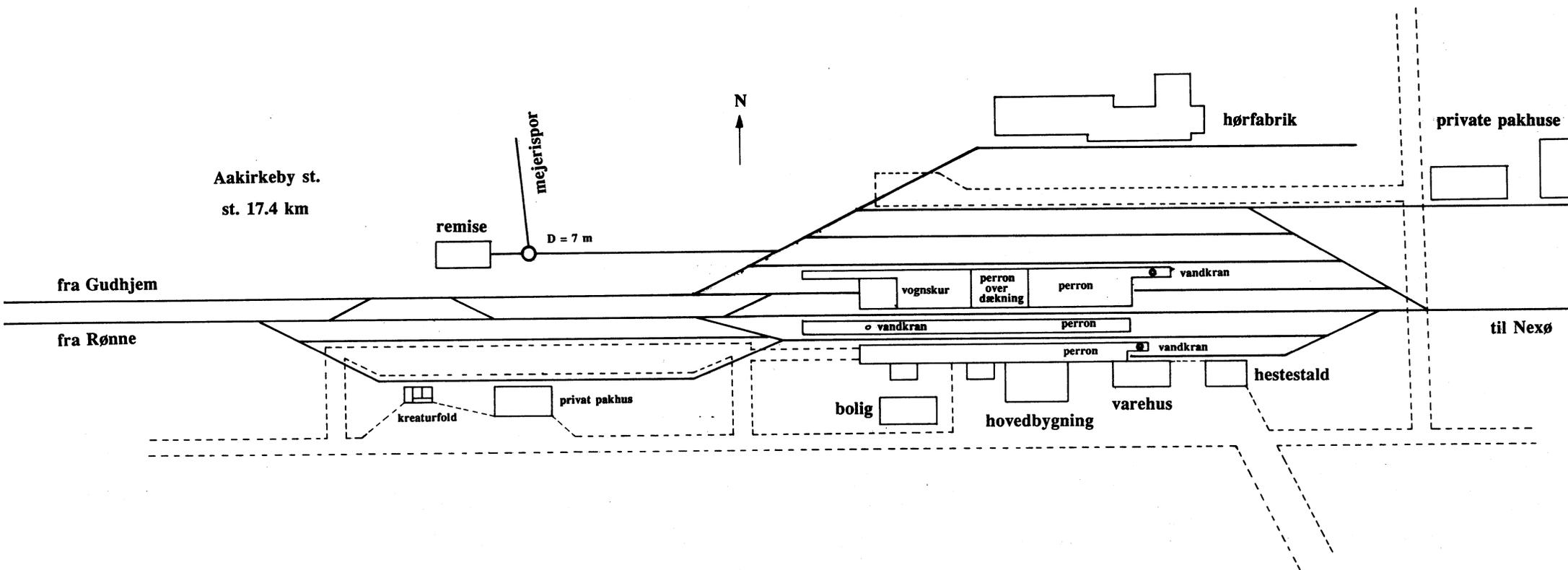
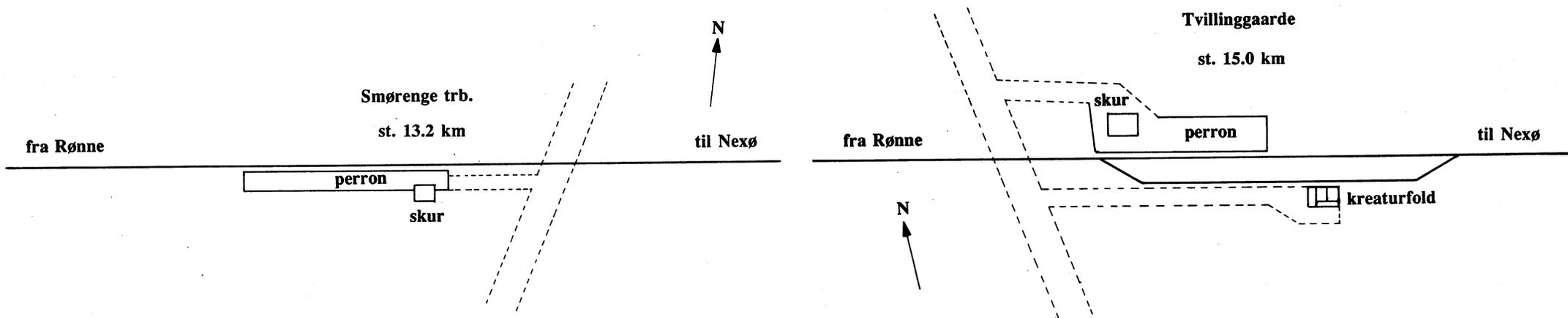
Sandvig st.

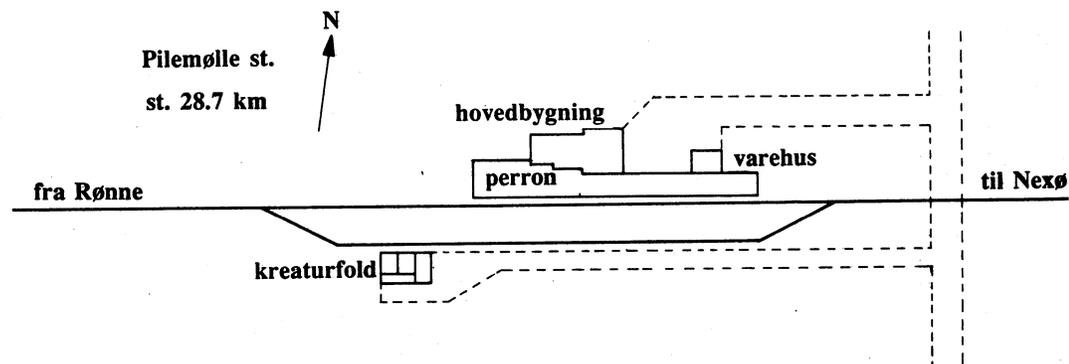
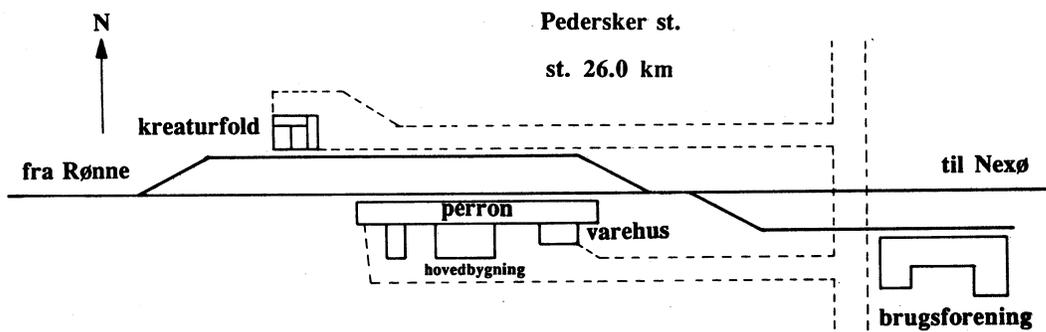
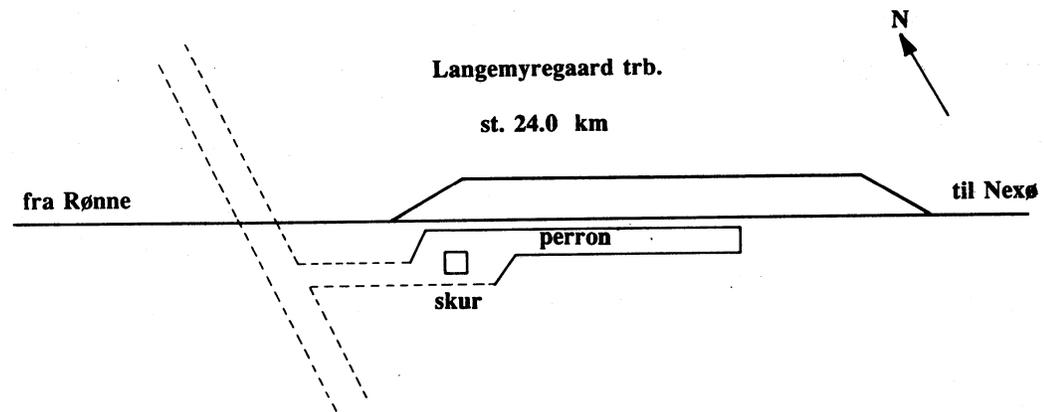
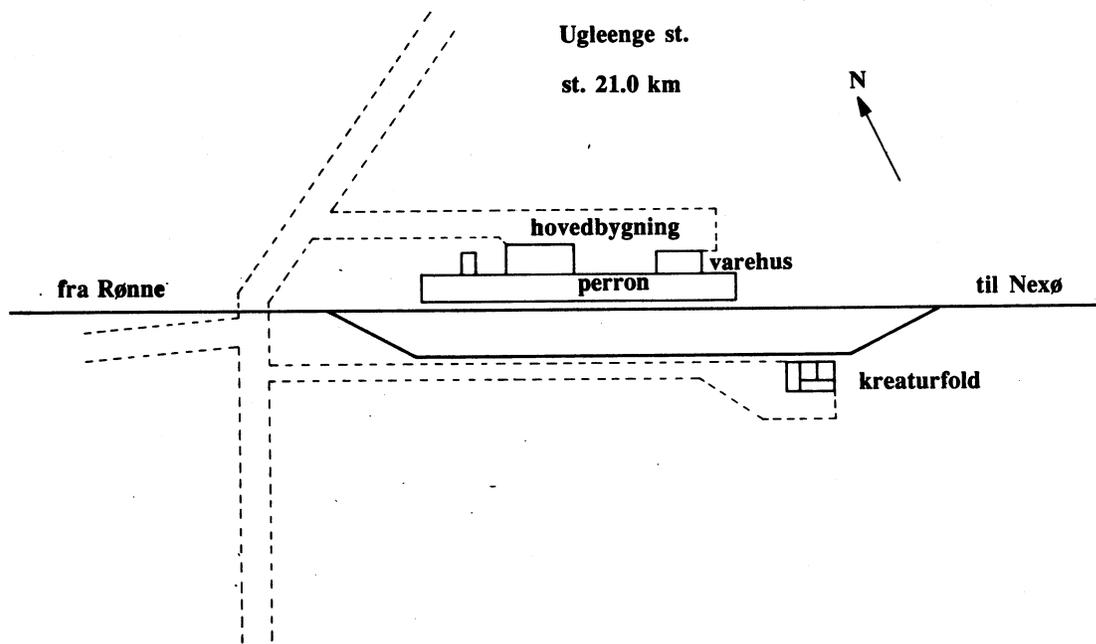
1:2000

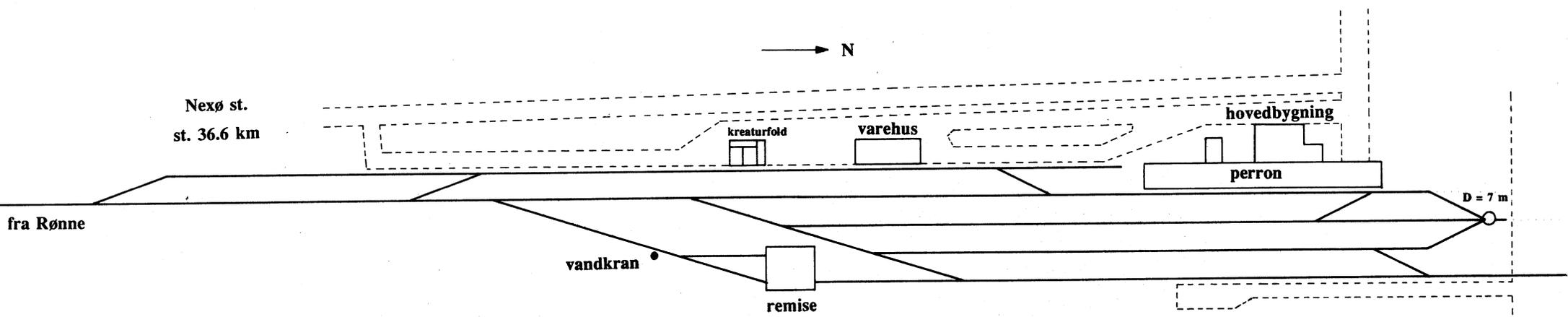
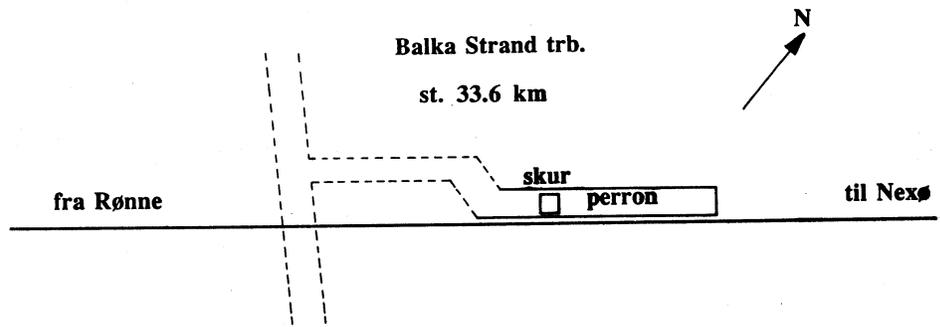
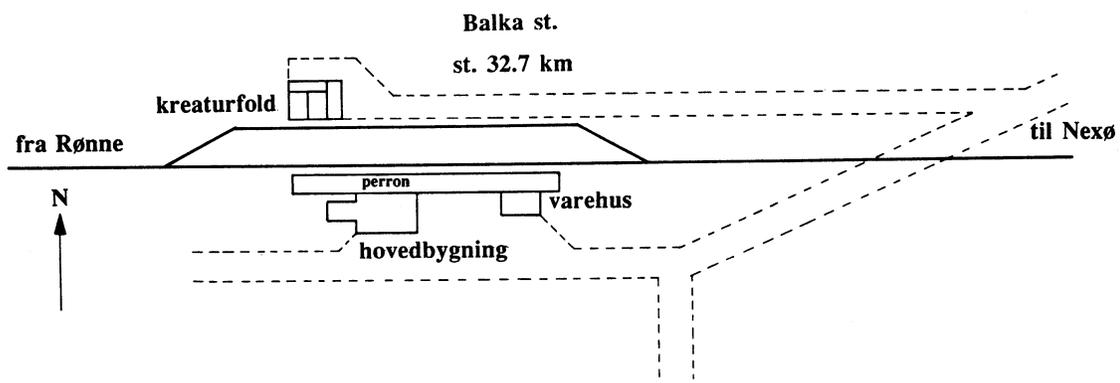
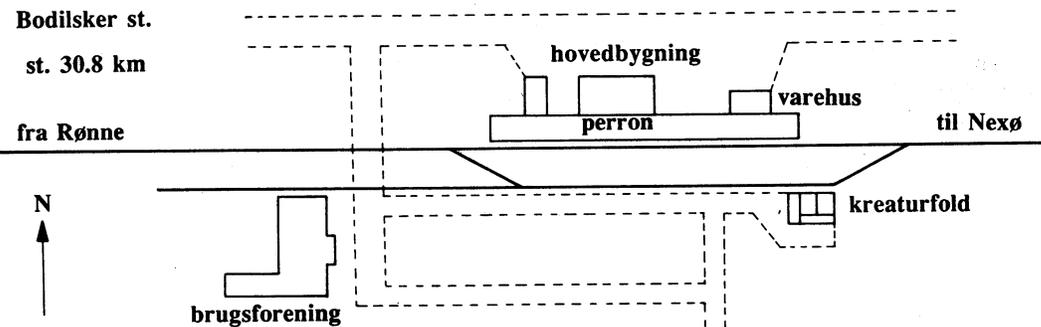


De skematiske sporplaner er tegnet af H. O. Petersen på grundlag af DBJs egne sporplaner fra 1942, dog med enkelte tilføjelser.



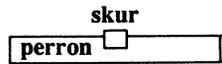






Blykobbe trb.
st. 4.5 km

fra Rønne

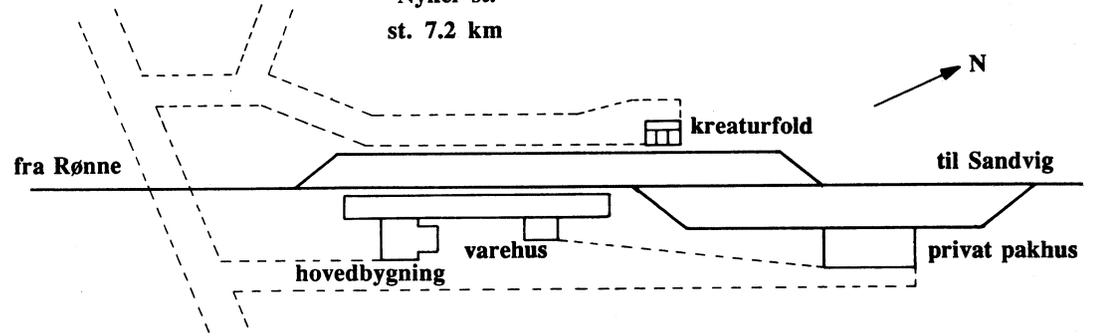


til Sandvig



Nyker st.
st. 7.2 km

fra Rønne

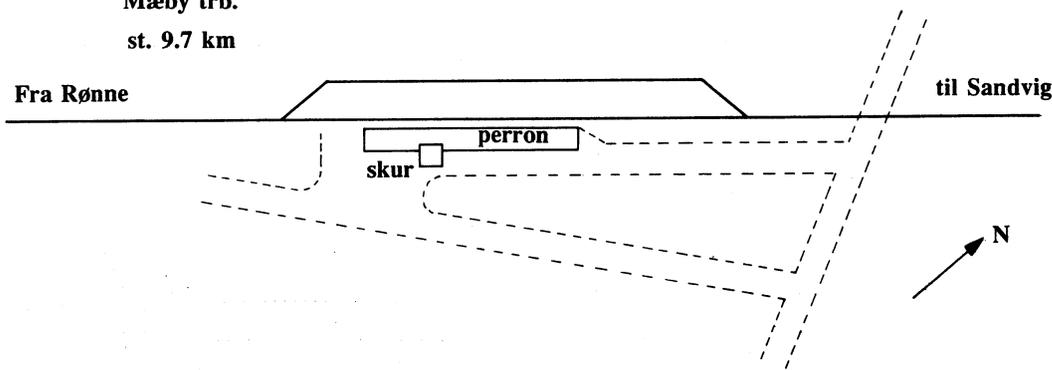


til Sandvig



Mæby trb.
st. 9.7 km

Fra Rønne

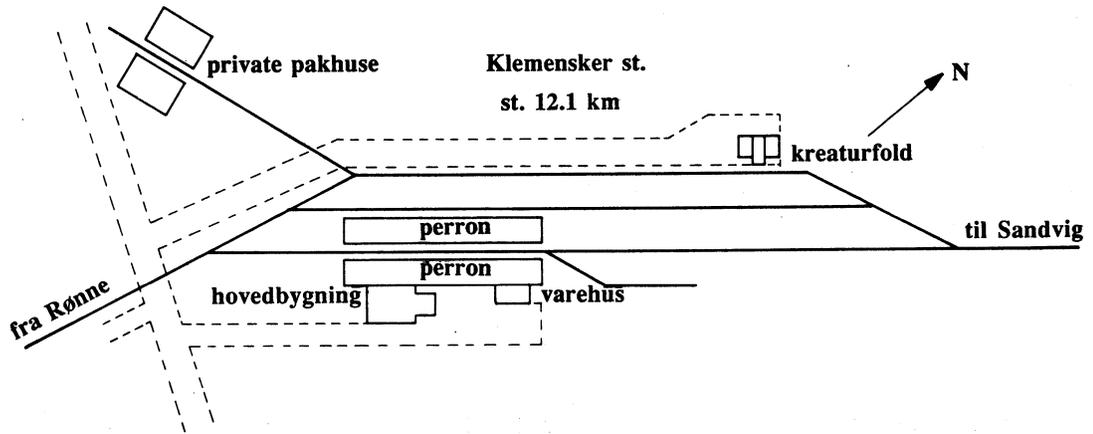


til Sandvig



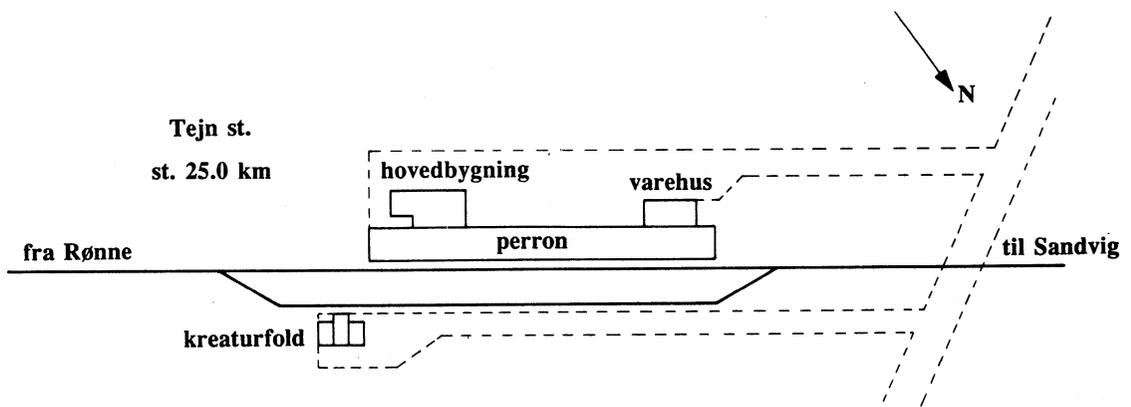
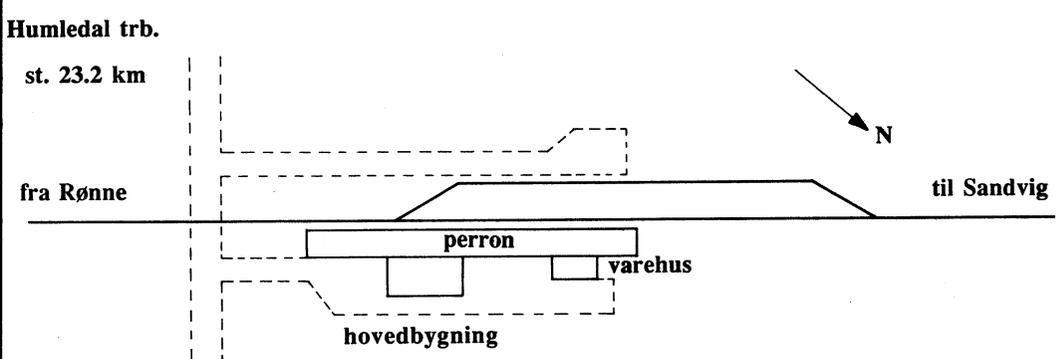
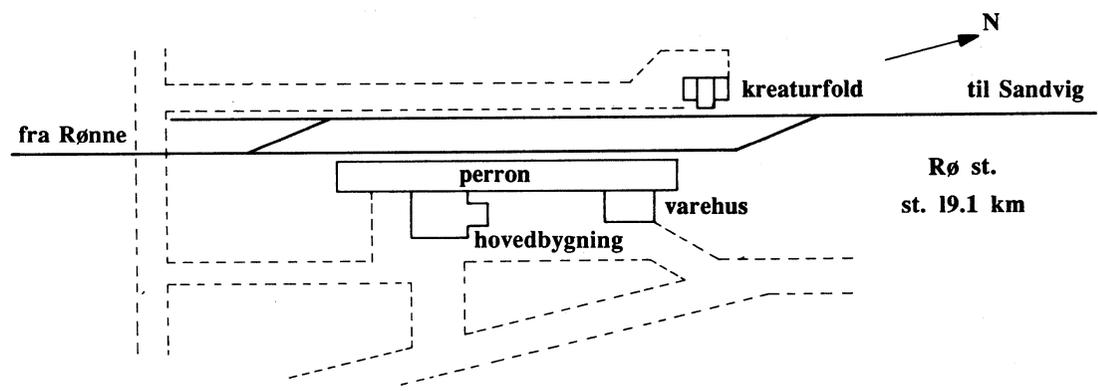
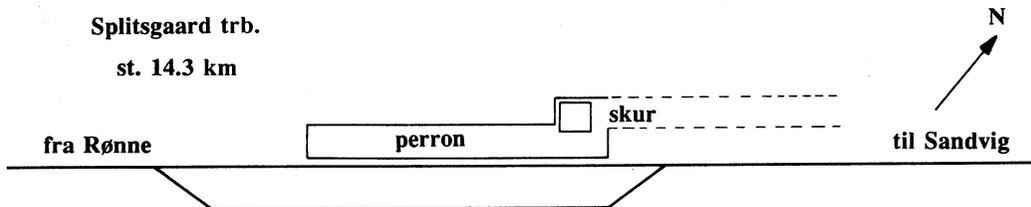
Klemensker st.
st. 12.1 km

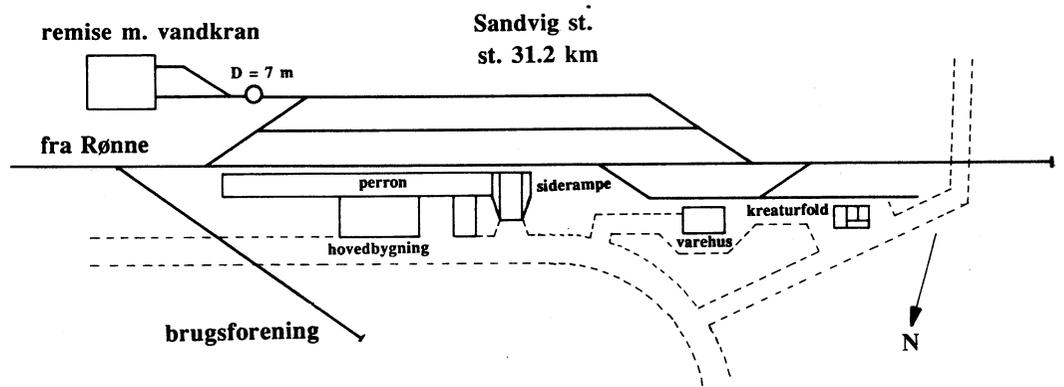
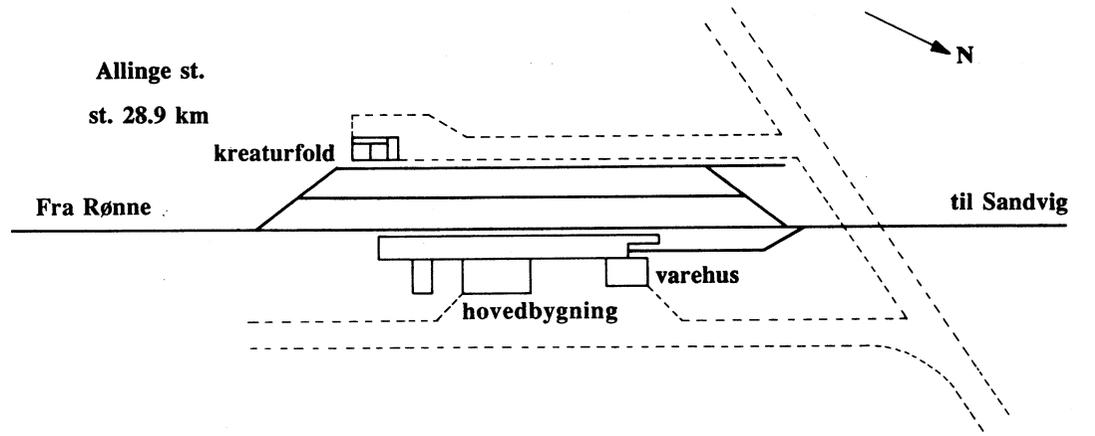
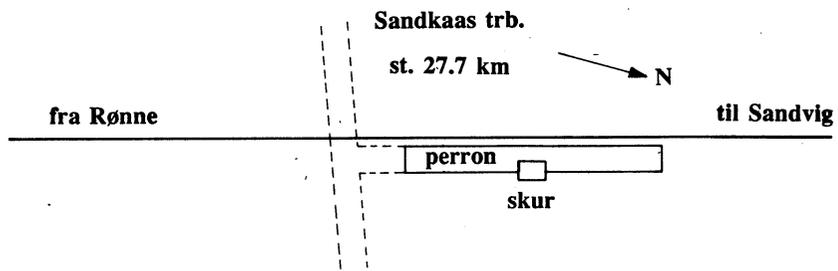
fra Rønne

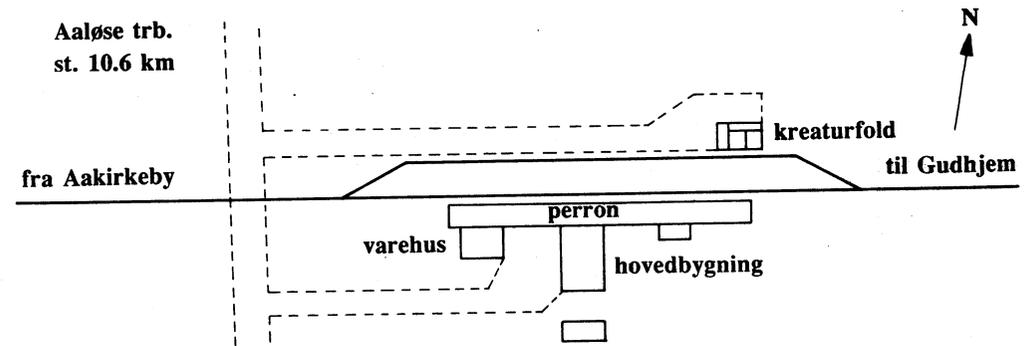
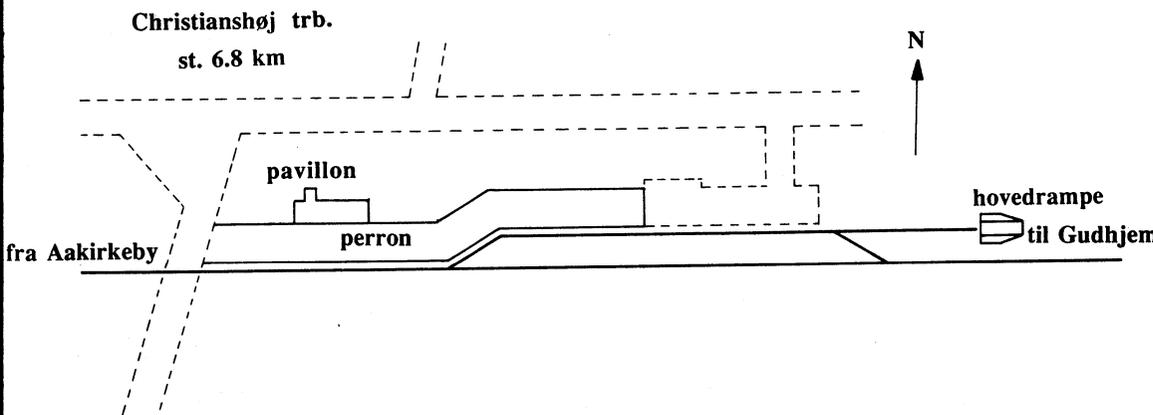
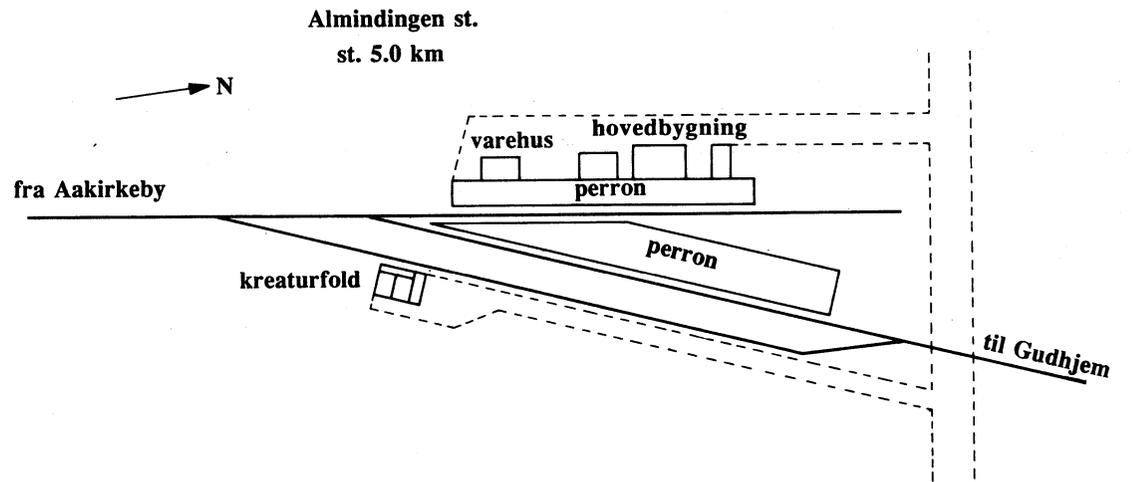
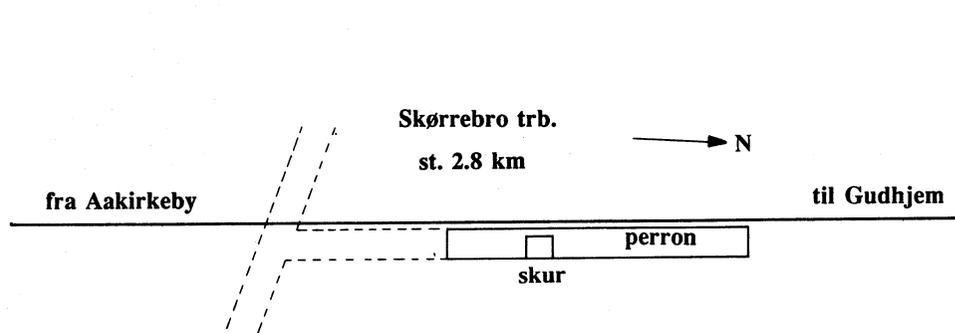


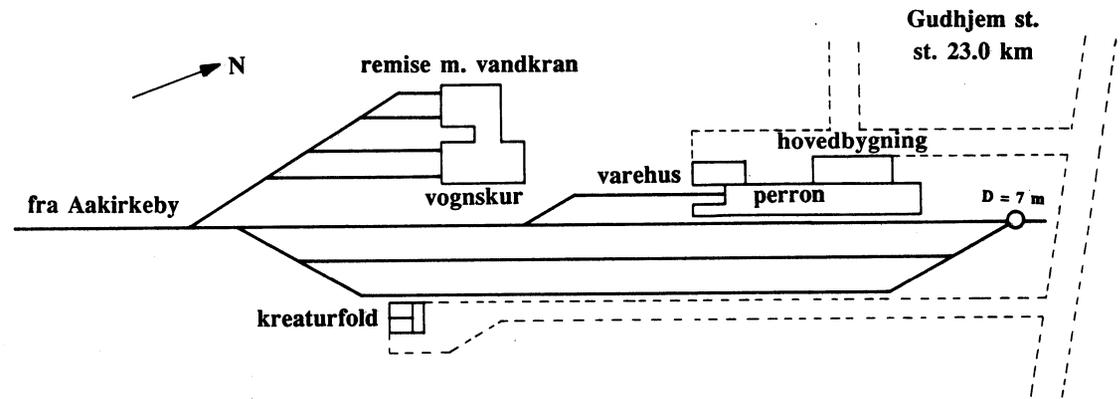
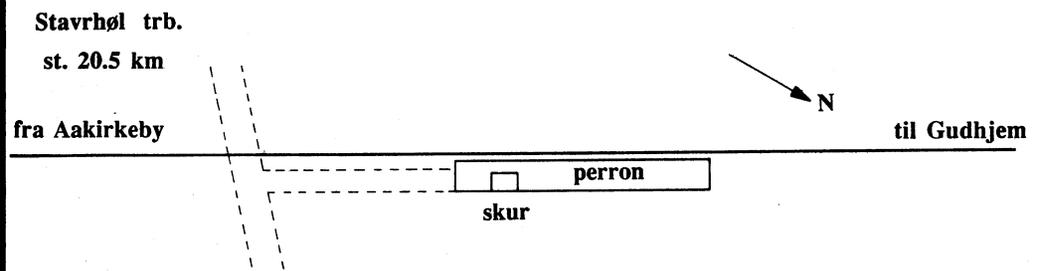
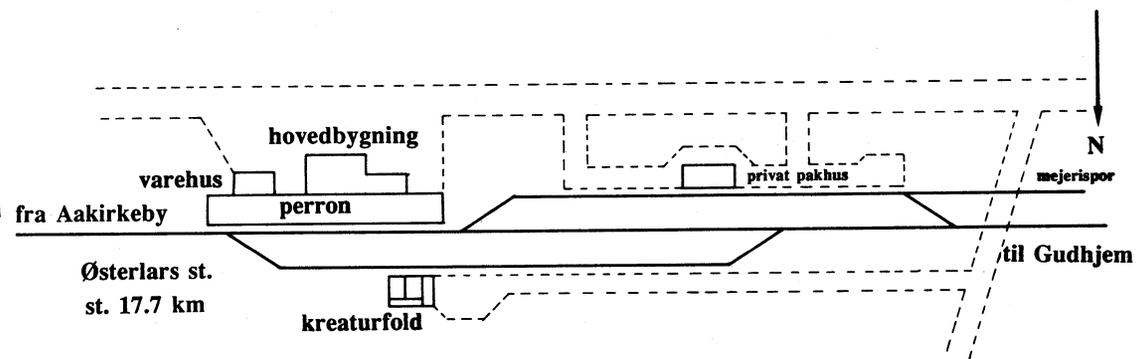
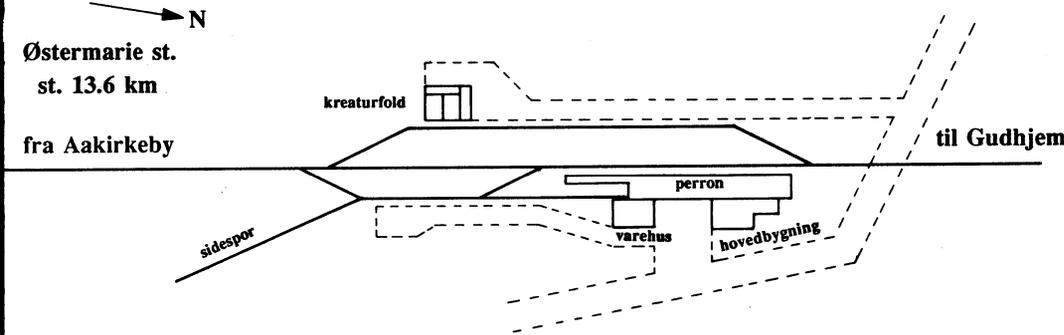
til Sandvig

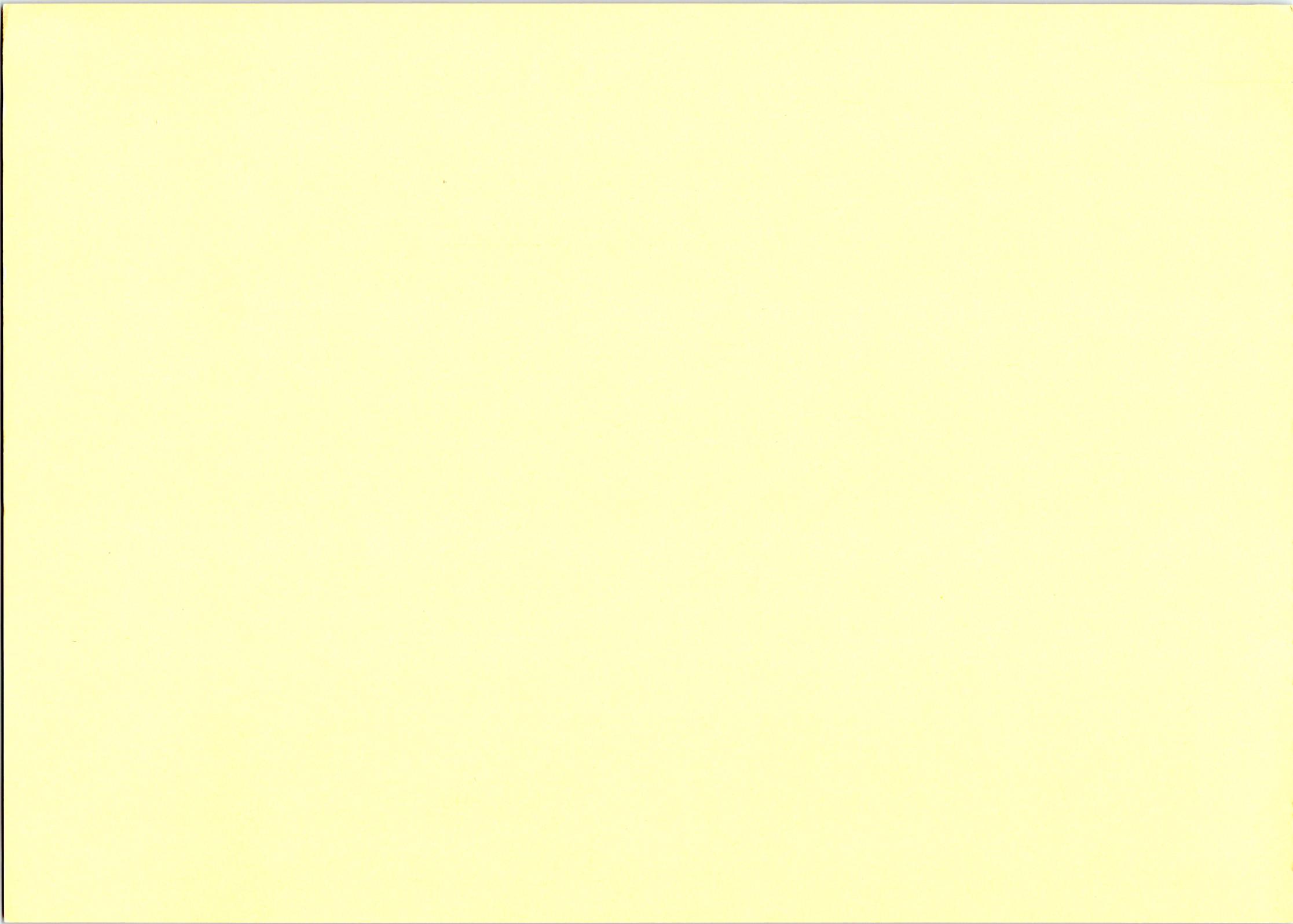


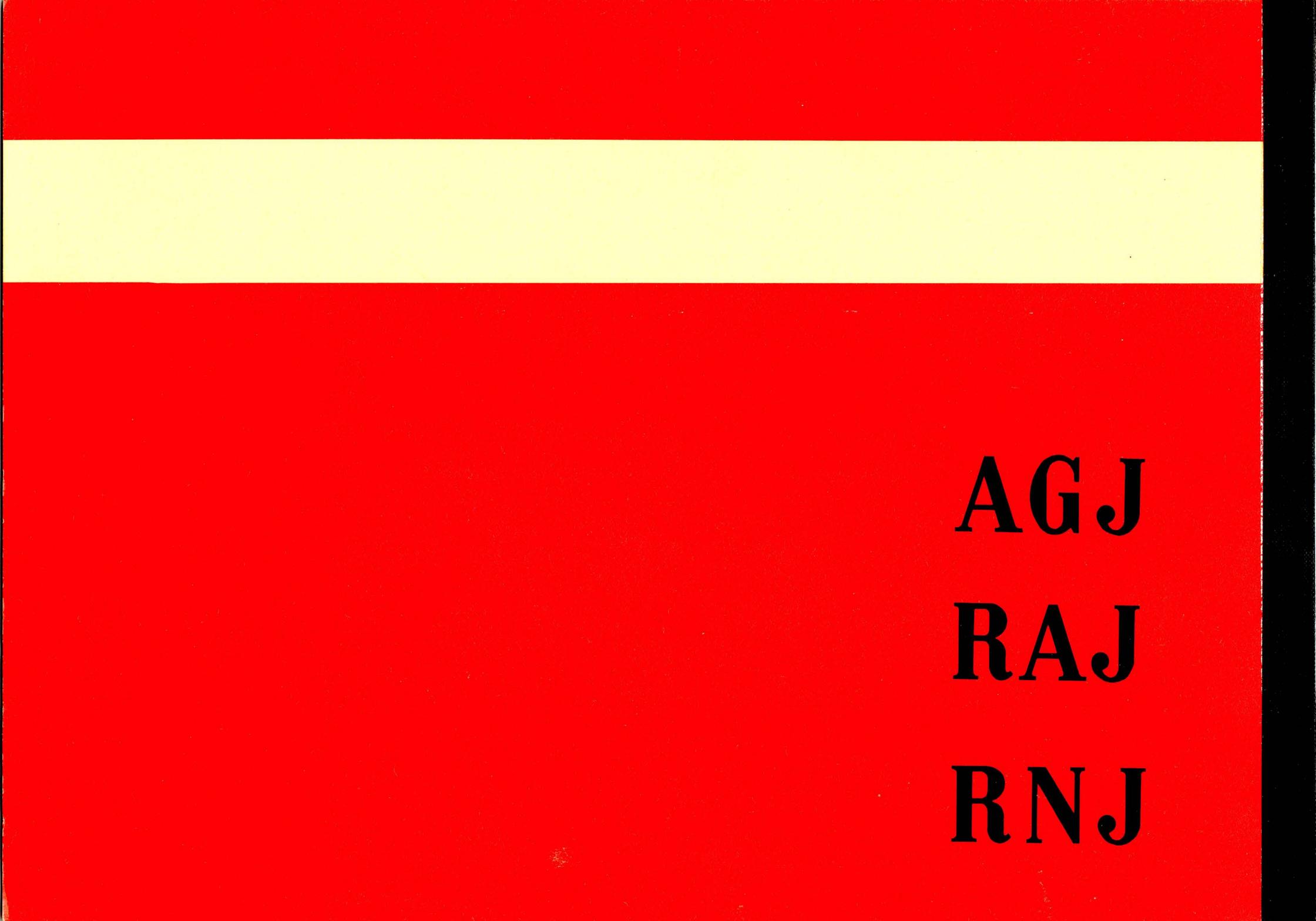












AGJ

RAJ

RNJ