

Da det var vinter på solskins-øen

Med Hansen, Henriksen, Rømer, Nydqvist & Holm på snerydningsopgaver og kanetur mellem Gudhjem, Åkirkeby og Nexø



Her bor Krolle-Bolle... Sandvig station ligger lige op til Langebjerg, og når sneen er fredelig, er det særdeles pynteligt med Hammeren i baggrunden. Stationsbygningen er udvendigt uforandret idag - og huser Pension Langebjerg.

Af Anders Riis

Bornholm - for de fleste af os »ovrefra« er det noget med solskin og badevand, varme klipper og DBJ-funktionæren Ludvig Mahlers »maskot« Krolle-Bolle luskende rundt i den lune sommernat omkring Langebjerg ved Sandvig station. Det eneste, der kunne minde om vinter i de flestes minder fra klippeøen, er en forfriskende »Krolle-Bolle« isvaffel, som de frem til 1976 blev fremstillet på Humledal mejeri ved Rø - siden i Kle-mensker.

Men der er også et Bornholm om vinteren - naturligvis. Det Bornholm er imidlertid stort set forbeholdt dens fastboende indbyggere.

Når ostenvinden piber, er det en særdeles vanskelig opgave at holde trafikken igang på klippeøen - og det var det også, da Bornholm kørte metersporet. Mere end én gang har DBJs trafikkontor sendt en venlig tanke til Nydqvist & Holm for deres dejlige, store damploko, men også de kunne gi' fortaot.

Jernbanens redaktion har besøgt De Bornholmske Jernbaners sidste togfører, Johannes Hansen, og fået lov til at kikke

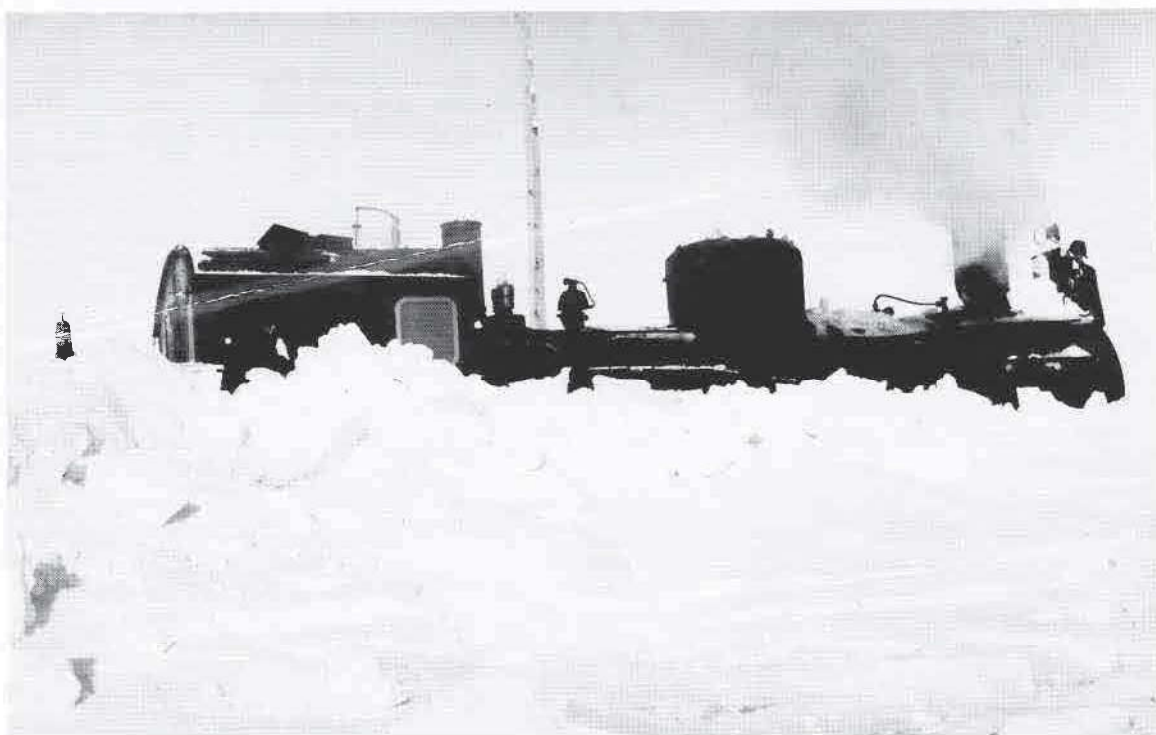
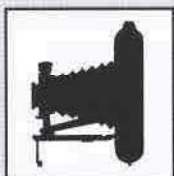
over skulderen i hans fotoalbum. Sne-optagelserne her er de første af en række bornholmske glimt, som vil fortsætte i de kommende numre af Jernbanen.

Startede i Rønne

Johannes Hansens tilknytning til DBJ begyndte i 1930'erne, og det var egentlig ikke meningen, at han skulle ud at køre:

- Ansættelsen gjaldt at være på pladsen på Rønne H. om vinteren - og så køre rutebil om sommeren. Men allerede året efter var jeg ude at køre tog.

De gamle fotos (19)



Nydqvist & Holm - i sne til halsen.

Min første opgave var at hjælpe med rangeringen på Ronne H. Jeg troede aldrig, jeg skulle lære det, konstaterer Johannes Hansen, der 1. april 1939 blev ansat som portør i Ronne.

- Jeg startede med at køre på Allingebanen. Så kom krigen, og i november 1940 fik jeg at vide: »Du ta'r til Nexø, min ven«. Jeg tænkte: Det kan ikke passe, men det var rigtigt nok: Alt det løse personale skulle ud, og så skulle jeg i stedet til Nexø, beretter Johannes Hansen.

At de løse medarbejdere ikke kunne undværes og derfor blev kaldt ind igen efter få uger, ændrede ikke i første omgang ved Johannes Hansens stationering, som betød ture »oen rundt« hver uge. Onsdag middag gik turen til Gudhjem, der var udgangspunktet frem til lørdag middag. Herefter var opgaven at assistere togføreren Aakirkeby-Ronne. Lørdag aften var han så med tilbage til Nexø som ekstra togbetjent, og søndag til tirsdag gik skiftevis med ture fra Nexø og fridage.

- En overgang i vinteren 1941 var det lige så sikkert som Amen i kirken, at når jeg viste mig på Gudhjem station, fød det: »Skal vi nu ha' snestorm igen...?«. De kom hver uge. En gang sad vi der onsdag, torsdag, fredag - og så ville vi hjem. Vi fandt ud af, at der gik en kane til Østermarie. Den tog vi, og derfra gik jeg til Nexø. Den uge blev der ikke ryddet igennem til Gudhjem.

I Gudhjem lå vi over om natten, men der var ikke noget overnatningsrum til os. Jeg lejede derfor en seng hos sadelmageren og satte den op i det gamle badeværelse i remisen. Det kunne være koldt...

Senere lejede Johannes Hansen sig ind hos fru Koch i en villa tæt ved banen - ivotrigt den stadig eksisterende Pension Koch, og så blev forholdene mere tålelige.

Men vinter blev det igen efter krigen. 1947 bød på masser af kulde, og Bornholm druknede i sne.

- Vi havde en stor udgravning ved Bodilsker, hvor sneen samlede sig. En gang, vi kørte fra Nexø, gik det fint gennem udgravningen: De havde krattet huller i sneen, og det gik nedad, så det kørte vi igennem som ingenting. Imidlertid havde de glemt at rense op på Kannikegård station, så der sendte toget sneen ind mod stationsbygningen, gennem ruderne og helt ind til den anden væg. Sikket et spektakel, vi fik!

Ansaret for balladen fik baneafdelingen - vi havde fået lov at køre i det. Den var jo gal.

Der stod vi

Så gik det hverken værre eller bedre, end vi skulle jo også den anden vej. De hængte så meget i kroge, at jeg sagde: »Vi kommer aldrig igennem med det tog, det må I regne med. Vi kommer aldrig igennem.«

- Jamen der var varer, der skulle igennem, sagde de.

- At i orden, sagde vi, vi kører... - men nu ved I det.

Vi kom faktisk op igennem Bodilskerbakken, mærkeligt nok, men vi har altså



Det indesneede tog ved Langemyr.

Nederst:
Langemyr T mellem Nexø og Aakirkeby - den ventende passager får læ af snedriverne...

Et vulkanudbrud?
Nej: Snerydning, når det går for sig ved Langemyr, DBJ. Bemærk skisporene i forgrunden...





Sneploven kunne ikke altid holde kursen, når skinnerne isede til. Da DBJ 1 blev »parkeret« på denne måde, skete det under snerydning med to af Nydqvist-maskinerne i forspand. Johannes Hansen stod på den bagerste maskine, og undrer sig den dag i dag over, at sneploven ganske enkelt koblede sig af under afsporingen; Begge koblingskroge blev løftet af, og derfor trak den ikke maskinerne med sig.

kort så hurtigt, at vi kom op dér. Så kørte toget sig uhjælpeligt fast i Langemyr.

Der stod lokomotivet på en tvæervej, der var is i sporet, så den stod bare stille og psst, hjulene spillede. Jeg kan huske, der var så meget sne, så jeg måtte *grave mig* ned under vinduerne og ned til kakkellovne for at holde dem varme.

Kul den ene vej - passagerer den anden

Så koblede vi maskinen fra og hakkede op i sporet, der var fuldstændigt sat til i is. Jeg sagde til togfører Henriksen: Du bliver nødt til at gå hen og sige, hvor vi er henne, for vi kommer ikke frem foreløbig. Så blev vi enige om at sætte hele toget på sporet. Vi kom fri ved at slippe alt, hvad vi havde i krogen, og kørte til Ugleenge. Så havde vi hverken kul eller vand.

Vi skulle gå og bære 3000 liter vand i spande til maskinen, og så måtte vi have bud til Åkirkeby for at få en kane ned med kul. Der hang vi i tre dage, og skulle holde fyr på lokomotivet, så det ikke fros. Passagererne kom afsted med den kane, som vi fik kul med, for toget holdt og ventede i Åkirkeby..

Som det er naturen med snestorme, klarede det atter op, og »Nydqvist & Holm« faldt atter i søvn inde i remisen i Rønne. 1947 var stort set enden på dampdriften på DBJ, der var velforsynet med motormateriel: Et stort og tre små diesellokomotiver,

fem solide Frichs-motorvogne og to Triangel-vogne betød, at dampen efter krigen kun kom frem som reserve, ved spidsbelastning og i snerydning.

I 1949 kom skinnebusserne og gjorde endeligt slut på damp-tiden, og efter få år kunne man endda også undvære »Triangler« og det store dieselloko, der blev hensat.

I DBJs sidste ti-år var snerydning en opgave for en af de store Frichs-dieselvogne - og når den gav op, indstillede man togtrafikken.

Sådan var det ikke, da Nydqvist & Holm regerede... □



Johannes Hansen ved det indesneede tog (i midten).

Til venstre banemester Romer.