

# Anmeldelser

---



Sten Møller og Nils Pedersen,  
18 løbske godsvogne og andre uheld  
ved De Bornholmske Jernbaner,  
William Dams Forlag/DBJ Museum,  
2021, illustreret, 143 sider,  
ISBN-13: 9788793286245

Kan det virkelig være passe? Det er en skepsis, som har draget denne anmelder mod Rigsarkivets læsesal. For kan det være rigtigt, at man er nødt til udelukkende at ty til gamle avisudklip og en kopi af en gammel bisidderrapport, hvis man skal beskrive de bornholmske jernbaners mest spektakulære jernbaneulykke? Passer det, at den gamle auditørrapport i sin tid er blevet destrueret, så sandheden kunne skjules for omverdenen og eftertiden? Og kan sandheden skjules? Det er derfor, at undertegnede anmelder venter inde på Rigsarkivets læsesal, mens en af arkivets medarbejdere er gået i magasinnet for at hente en brun arkivæske. Baggrunden for arkivbesøget er nogle oplysninger i bogen *18 løbske godsvogne og andre uheld ved De Bornholmske Jernbaner*.

Adskillige steder i Danmark findes en meget aktiv lokalhistorisk bevægelse, som giver sig udslag i talrige bøger, foredrag og artikler skrevet både af

professionelle historikere og passionerede lokale borgere ofte med fødderne solidt plantet i egnens forhistorie. Et af de vel nok mest produktive steder i landet er formentlig Bornholm, hvor der findes en meget dyb interesse for øens historie. I Nexø finder man tilmed et privat museum om De bornholmske Jernbaner, og foreningen bag museet har igennem adskillige år udgivet talrige bøger om øens jernbanehistorie (f.eks. Nils Pedersen og Hans-Henrik Frentz, *Fra Skagen til De Bornholmske Jernbaner og andre historier* af 2015, Bent Boesen, *Holdstederne ved De Bornholmske Jernbaner*, 2017, Ove Nielsen, *Fra min tid ved banen: historier og anekdoter fra De Bornholmske Jernbaner*, 2019 og Erik Andreasen, *Den sidste trafikelev ved De Bornholmske Jernbaner*, 2019). Det til trods for at der kun eksisterede jernbaner på øen i knapt 68 år fra åbningen af Rønne-Nexø Jernbane i 1900 og frem til lukningen af selv samme bane i 1968. I årene 1913-1953 havde Rønne også jernbane-forbindelse til Gudhjem, ligesom Rønne-Allinge Jernbane eksisterede i perioden 1916-1956. Man kan således sige, at de bornholmske jernbaner havde en kort, men intens historie.

Det er netop nogle af de mest intense begivenheder i banernes historie, som er omdrejningspunktet for Sten Møllers og Nils Pedersens bog om uheld og egentlige ulykker på de bornholmske jernbaner krydret med et sidespring i beretningen om De born-

holmske Jernbaners indkøb af motormateriel i 1930'erne. Hovedfortællingen er dog en spektakulær begivenhed, som fandt sted på klippeøen en varm sommerdag onsdag den 22. juli 1936. Som så mange gange før var et af de store svenskbyggede damplokomotiver først på eftermiddagen afgået fra Rønne med en last af godsvogne mod Allinge. Lokomotivfører Oluf Vibe, fyrbøder Gotfred Schou og togfører Carl Petersen var det tjenestegørende personale på toget, der undervejs skulle sørge for at afsætte godsvogne på mellemstationerne og tilsvarende optage godsvogne andre steder langs banen. Ved 13-tiden nåede toget frem til Nyker Station, hvor ekspeditrice Johanne Holm tog imod og gav besked om, at der var fri bane mod Klemensker. Kort efter fortsatte godstoget sin rejse videre nordpå. Undervejs mod Klemensker Station skulle godstoget standse på fri bane for at udveksle godsvogne på sidesporet ind til Nyker Mejeri. Da toget nåede frem til sidesporet omkring kl. 13.15, sprang togfører Carl Petersen derfor af toget for at stille sporskiftet. Inden sporskiftet blev omstillet, trak han dog i håndbremsen på et par af godstogets vogne, så lokomotivet kunne kobles af togstammen for at udveksle vognene på sidesporet.

Lidt længere sydpå sad Johanne Holm med kaffekoppen i hånden inde på stationskontoret i Nyker ved 13.30-tiden, da hun pludselig hørte et tog

nærme sig fra nord. Det var mærkværdigt, tænkte hun, for hun havde jo netop givet signal til det nordgående godstog mod Allinge. Øjeblikket efter så hun gennem vinduet en række godsvogne passere forbi på vej ned ad banen mod Rønne. De ellers afbremsede vogne i godstoget havde sat sig i gang ved inertiens og tyngdelovens kraft, og susede nu af egen kraft ned ad bakken mod Rønne. Ved stationen Rønne N holdt et fyldt persontog netop på det spor, som godsvognene var på vej nedad. Kort efter at godsvognene havde passeret, så Johanne Holm endnu et besynderligt syn. Godstogets lokomotiv kom i fuld fart gennem stationen i et forsøg på at indhente de løbske vogne. Forrest stod togfører Carl Petersen klar til at koble lokomotiv og vognene sammen, når – eller nærmere hvis – de nåede at indhente de løbske godsvogne. Dramaet var i fuld gang. Katastrofen syntes uundgåelig.

Som læser bliver man draget ind i historien om de 18 løbske godsvogne, og kan følge begivenhedernes gang nærmest minut for minut. Beretningen om de vel nok mest intense 45 minutter i De bornholmske Jernbaners historie er dramatisk og begivenhedsrig. Det skal ikke i denne anmeldelse afsløres hvordan forløbet endte, men ordene katastrofe og mirakel kunne sagtens anvendes i den samme sætning, hvis man skulle beskrive de videre begivenheder. Både dengang og i dag rygtes tingene hurtigt på Born-

holm, og i timerne efter begivenheden strømmede bornholmerne mod banegården i Rønne. Det blev en episode, som lagrede sig i den bornholmske bevidsthed og øens historie. Selvom man absolut kan have flere kritiske indvendinger mod bogens noget rodede opbygning med mere eller mindre væsentlige sidehistorier fra hist og her og om dit og dat, manglende stringens og dramaturgi, så får man en grundig indføring i historien om de løbske godsvogne. Ulykken beskrives i detaljer og med en række trykte bilag, vognoversigter og avisartikler. De to forfattere kunne dog med fordel havde indarbejdet deres to selvstændige bidrag til en samlet fortælling, så man som læser ikke sidder tilbage med en noget forvirrende publikation.

Men hvorfor sidder denne anmelder egentlig på Rigsarkivets læsesal efter at have læst bogen. Jo, det skyldes udgangspunktet for bogen, nemlig at forfatterne fortæller, at de har måttet sammenstykke historien fra løsrevne kilder. De forklarer flere gange undervejs i bogen, at driftsbestyrer Milner og De bornholmske Jernbaners ledelse søgte at dække over ulykken. De opkøbte en smalfilm, der blev optaget på banegården i Rønne efter katastrofens – eller miraklets – indtræden, og de gentager påstanden, om at baneledelsen destruerede auditørrapporten efter endt sagsbehandling. Med andre ord skulle man hverken i samtiden eller eftertiden kunne svælge i den drama-

tiske katastrofe. Der var med andre ord revet nogle oplysninger ud af den fælles bornholmske historiebog. Samtidig fremhæver forfatterne dog det held, at togfører Carl Petersen i forbindelse med auditørundersøgelsen efter katastrofen fik sin bisidder til at udarbejde en rapport med dennes opfattelse af situationen. Bisidderapporten havde, forstår man, mirakuløst overlevet udsmidning hos Carl Petersens efterkommer, og var i stedet i afskrift afleveret til jernbanemuseet i Nexø. Bisidderapporten gengives in extenso som bilag og danner sammen med avisudklip baggrund for bogen. Det er ikke første gang, at det hævdes, at De bornholmske Jernbaners ledelse forsøgte at slette i historien. Således gengiver en af banernes tidligere medarbejdere, Svend Lund-Petersen, i sin bog *Med dampen oppe. Rønne N-Sandvig. Aakirkeby-Gudhjem* (Gornitzkas Forlag 1989), at han heller ikke har kunnet finde oplysninger om de større uheld eller episoden om de 18 løbske godsvogne i banens efterladte arkiv: *”De må simpelthen være fjernet, før arkiverne blev overdraget til Bornholms Centralbibliotek, og det enten på befaling af bestyrelsen eller direktøren. Der måtte ikke være noget, der kunne kaste et uheldigt lys over DBJ eller dens ledelse. Det må være den konklusion, man kan drage af det”,* jf. bogens side 20. Denne fortælling videregiver Sten Møller og Nils Pedersen i deres bog, og bruger postulatet som løftestang til at fortælle

hvordan de nærmest som detektiver har gravet enkelte brikker frem i puslespillet om de løbske vogne, fordi auditørrapporten er blevet destrueret.

Men kan det være rigtigt? Det kan sagtens være at auditørrapporten ikke længere findes i De bornholmske Jernbaners efterladte arkiv, men hvad så med auditørens eget arkiv? I begyndelsen af 1900-tallet havde man ved Statsbanerne fået en auditør, der uafhængigt af ledelsen undersøgte såvel større som mindre forseelser ved jernbanerne. Lige fra rapseri fra stationernes pengekasser over episoder hvor de ansatte sov over sig og mødte for sent, til deciderede jernbaneulykker. Når der indtraf lignende episoder på privatbanerne, havde de enkelte baner mulighed for at trække på Statsbanernes auditør. Det beskriver Sten Møller og Nils Pedersen også var tilfældet i sagen med godsvognene på Bornholm, og i den gengivne bisidderrapport kan man se, at sagen har journalnummeret privatbanesag 2/1936-37. Formodningen om at auditørrapporten stadig eksisterer, bekræftes da også, efter at en af Rigsarkivets medarbejdere har afleveret en brun arkivæske hvor man på siden kan læse teksten "1407 Auditøren under Trafikministeriet, 1914-1959, Disciplinærsager vedr. privatbanepersonale 1936-37, pakke 5". Ganske rigtigt: heri ligger et fyldigt læg med alle auditørens dokumenter. Lige fra afhøringsrapporter over de enkelte jernbanemænd og -kvinder, der giver deres

egne beskrivelser af, hvordan de oplevede forløbet og de begivenhedsrige minutter til auditørens samlede rapport og konklusion. Hvis man i forbindelse med udarbejdelsen af bogen havde haft fat i auditørsagen, ville man således have undgået den fejlagtige konklusion, at der ikke kunne udtales kritik overfor godstogets personale. Det kan godt være, at bisidderrapporten naturligt nok frikender Carl Petersen for ansvar i episoden, men i den uafhængige auditørrapport kan man læse en helt anden konklusion. Således sendte driftsbestyrer Milner på baggrund af auditørrapporten i december 1936 en misbilligelse til Carl Petersen, hvori der blandt andet står: *"Efter at Auditøren og Jernbanens Bestyrelse for deres vedkommende nu har afsluttet Sagen [...] skal jeg i Henhold til Auditørens Indstilling og Bestyrelsens paa Grundlag deraf trufne Vedtagelse herved udtale, at nævnte Uheld kunde have været undgaaet, hvis De i højere Grad end Tilfældet var havde afbremset Togstammen, f. Eks. ved at have benyttet de i Togstammen værende Skruebremseser, hvilket De i lignende Tilfælde fremtidig vil have at iagttage"*. Samtidig ville forfatterne også have fået den nuance med, at ekspeditricen ved Nyker Station, da hun så de løbske godsvogne komme ind på stationen, i første omgang havde troet, at det var hele toget, som kom rangerende tilbage på stationen, for at afvente en overhaling med et modkørende tog. Hun

havde ikke i sin vildeste fantasi forestillet sig, at der var tale om løbske godsvogne. Forfatterne havde også fået den væsentlige oplysning med, at banernes ledelse havde set gennem fingrene med den uautoriserede afbremsning af godsvogne, der var i modstrid med banens politireglement. Forfatternes postulat om at auditørrapporterne udarbejdedes, så de kunne anvendes ved behandling af sagerne hos domstolene, er også forkert. Naturligvis kunne en auditørrapport anvendes ved en retssag, men auditørens opgave var at komme med en indstilling til baneledelsen. Skulle den ansatte frikendes, var der noget at påtale, eller var forseelsen så alvorlig, at den pågældende skulle afskediges. Det var den indstilling, som auditøren skulle afgive, og som baneledelserne så rettede sig efter. I sagen om de 18 løbske godsvogne kom auditøren dog også med en indstilling om, at flere medarbejdere skulle have en belønning for deres farefulde indsats for at standse de løbske godsvogne.

Samlet set er der tale om en fin lokalhistorisk bog med en interessant fortælling, der dog i den grad lider under en noget rodet og ufokuseret opbygning, og ikke mindst ville bogen have vundet meget ved, at forfatterne havde haft kendskab til, at den omfattende auditørsag faktisk befinder sig i Rigsarkivets samlinger.

Lars Bjarke Christensen