

Japanske ubemandede El-tog

På en 1,5 km lang cirkulær prøvelinje har De japanske Statsbaner (JNR) prøvekørt to ubemandede elektriske tog, styret af elektroniske databehandlingsmaskiner, som resultat af fem års eksperimenter. Den japanske ambassades Japan Rapport benævner disse forsøg som de første, der med held er gennemført med elektriske tog af fuld størrelse.

Styringen ved hjælp af datamaskiner foregår på følgende måde: Fra toget udsendes med regelmæssige mellemrum signaler,

som modtages af databehandlingsmaskiner i instituttets kontrolcentral. På basis af disse signaler får datamaskinerne kendskab til togets position, baneliniens tilstand, togets art, dets hastighed og al anden nødvendig oplysning.

Maskinerne foretager derpå de krævede beregninger til bestemmelse af togets afgang, standsning og forskellige hastigheder. Disse beregninger sendes som radiosignaler til toget og udgør grundlaget for styringen af det ubemandede tog.

Østrigske og tyske el-lok

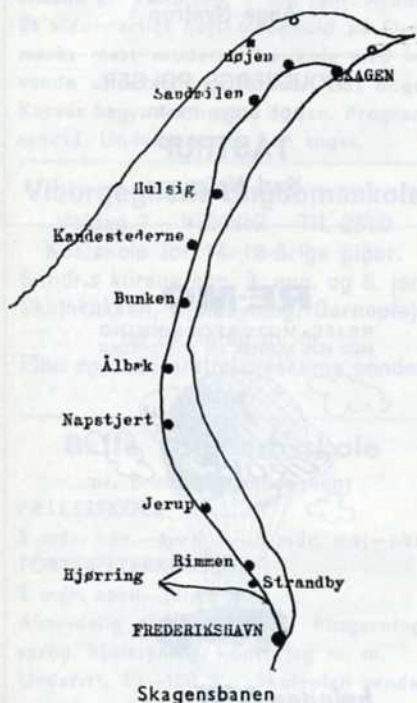
fremfører nu tog direkte mellem Wien og München og omvendt.

Holland

har nu fået sin første godsvogn, hvor hele vognkassen er udført helt i plastic. Det er en kølevogn bygget til 120 km/t. Men det nyeste ved denne vogn er tillige, at den ved hjælp af et specialaggregat ikke alene kan køle, men også varme med temperaturer mellem \div 25 gr til + 25 gr.

SKAGENSBANEN 75 ÅR

1890 — 25 juli — 1965



Historien om SB

eller forhistorien grundlægges i hvert fald allerede i 1879, idet der da fra en trafikmæssig set underudviklet landsdel lød et nødråb i form af ønske om enten en grundforbedret vej, eller – hellere – en let statsbane.

Dette nødråb, rettet til folketinget, som

det var, mødtes med afslag med den motivering, at »– et sådant anlæg (af den ene eller den anden art) umuligt kunne bevares for sandflugten«. Lidt mere end et negativt svar kom der dog ud af det rejste spørgsmål, nemlig nedsættelse af en sandflugtskommission i 1880.

Betænkning blev afgivet i 1882 med an-



Skagen station



Skagen station 1890—1924



Indvielsestoget 24. juli 1890

befaling af, at der blev bevilget statsydelse på 5.000 kr. årlig til dæmpningsopgaver.

Bevillingen gaves og tilplantningen begyndte, og samtidig med, at planterne spirede, spirede også baneplanerne.

De sprang oven i købet ud i fuldt flor, selv om kun folketinget sagde ubetinget ja. Landstinget nærrede betænkeligheder grundet forlydender om nedadgående fiskeri.

Lov af 18/5 1889 indeholdt følgende kalkule:

Længde 5,2 banemil à ca. 150.000 kr. pr. mil, ialt 780.000 kr.

Statskassen skulle heraf yde $\frac{2}{3}$, resten - 260.000 kr. - fra amt, kommuner og private.

50.000 kr. af sidstnævnte beløb kom til at mangle, men en resolut anlægsingeniør tegnede sig for beløbet, alt var så klar. - Udgifterne blev i øvrigt til ialt 813.750 kr.

12,5 kg stålskinner beregnet lagt på egesveller. Albæk skulle have station, og 7 mellemstationer forsynes med vogterhus med ventesal, samt de tre yderligere med sidespor.

Banens åbning

fandt sted d. 24. juli 1890 i overværelse af kong Chr. IX og kronprins Frederik. Da-

gen efter påbegyndtes regelmæssig trafik med to togpar i hver retning. Havnesporet i Frederikshavn blev dog først taget i brug den 13. august året efter på grund af vanskeligheder med at indføre det smalle spor i DSB's havnespor i Frederikshavn. Banens materiel bestod ved åbningen af 3 lokomotiver, 4 personvogne og 16 godsvogne.

Det var i de tider, hvor Skagen station forlangte et depositum på 5 kr., når der blev indgivet bestilling på et fiskesærtog. Der var særlig ekspedition på Skagen havn (over havnebanen befordredes f.eks. i årene 1897, 98 og 99 hhv. 239, 100 og 115 vgl!). I en snæver vending kunne publikum bydes plads i lukkede vogne med skydevinduer, ja sågar i åbne med telttag.

Nå, det blev hurtigt bevist, at banens anlæg var berettiget, transittrafikken var tidligt så stor, at gennemsnitstransportlængden var 27,9 km pr. rejse og 37,4 pr. t gods.

Efter at Skagens havn i årene 1906-07 kunne tages i brug, steg banens trafik stærkt, navnlig på grund af store fisketransporter, begyndte man at spekulere på at få den ombygget til normalspor, og hvad dette ville koste. På daværende tidspunkt var der tillige projekteret en jernbane mellem Hjørring og Albæk, men den kom aldrig længere end på papiret. Efter

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

Indskudskapital 20 mill. kr.
Telf. (086) *2 17 00



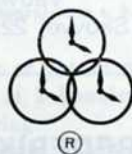
Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



ELEKTRISKE URE



Rimmen smalspor station

Sæt
pengene
i banken
og betal
med check

... tal med

**Aarhus
Privatbank**



Rejs

til DEN DANSKE RIVIERA

med

og de dejlige badestrande -

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-Banens tog og busser

Hillerød Privatbaner



GRIBSKOVBANEN

Hillerød—

Frederiksværk—

Hundested Jernbane

Tlf. (03) *26 01 23

Vi ønsker tillykke med Skagensbanens 75 års jubilæum



Skagensbanen

... et samfundsvigtigt transportled

HELMER LARSEN

aut. El-installatør
Sct. Laurentiivej 63, Skagen, tlf. 4 18 07

RIES VÆVESTUE

Marie Saxberg
Ø. Strandvej 33 A – SKAGEN – tlf. 4 17 57

Lad vaske ude ...

SKOVVEJENS VASKERI

Vådvaske – Færdigvaske
Skovvej 22, SKAGEN. Tlf. 4 12 13

SPAREKASSEN

for Skagen og Omegn

FREDERIKSHAVN VÆRFT & TØRDOK A/S

Banegårdsrestauranten FREDERIKSHAVN

Altid veltillavet mad
smørrebrød – øl – vine
Tlf. 2 24 61

HAARBY'S VASKERI

Rullevask – Vådvaske
Svanholmsvej 7, Frederikshavn, tlf. 2 19 45

Banegårdens blad- og tobakskiosk FREDERIKSHAVN

Alle dag- og ugeblade – lommeromaner
Køb Deres forbrug her – det er så nemt
Tlf. 2 15 98

LØNSTRUP FISKEEKSPORT

Lønstrup Jylland
Tlf. (08 91) 3

HIRTSHALS

RENSERI

ØSTERGADE 11
TELEFON 367



FARVERI
v/ HOLM MADSEN

De er altid velkommen hos ...

Deres TØJ-EKSPERT

Georg Kraglund
Hirtshals – Tlf. 430

HIRTSHALS ELEKTRO

Helmer Nørgaard
Tlf. Hirtshals 194

... stedet, hvor man handler



Tlf. 332.

HIRTSHALS ANDELSMEJERI

1. kl.s mejeriprodukter
Tlf. Hirtshals 8

første verdenskrigs ophør i 1919 kom der endelig gang i ombygningen.

Ombygningen til normalspor

var i 1916 anslået til at ville koste 2,7 mill. kr., men i 1919 måtte det anslås til 4,6 mill. kr. indbefattet købet af den smalsporede bane for dennes anlægssum. På grund af dyrtiden blev arbejdet først påbegyndt i 1922, og dette udførtes væsentlig uden anvendelse af entreprenører og uden forstyrrelse af driften.

Medens det var Skagen byråd, der havde koncessionen på smalsporbanen, blev det nu A/S Skagensbanen, der fra 1. april 1924 overtog bevillingen på driften af S B.

Fodtur på den nedlagte del af S B

At De studser er forståeligt, men overskriften er korrekt, på den måde, at da S B i 1924 blev ombygget til normalspor, lod den en hel egn baneøde, idet strækningen Jerup-Frederikshavn blev forlagt over ikke mindre end 11 km.

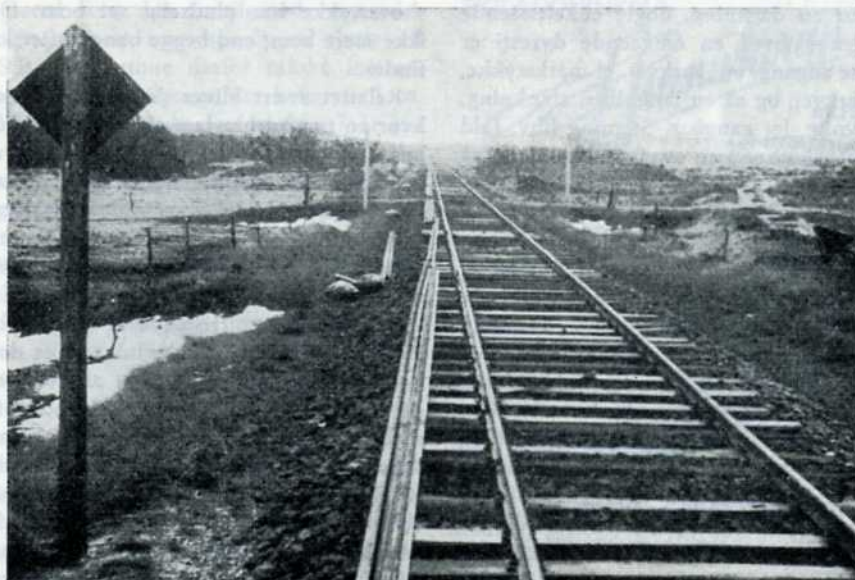
Mens man ellers i ombygningsperioden kørte på 3-strengt spor, kunne forannævnte strækning altså anlægges fra bunden, hvilket for alle parter selvsagt gav lettere arbejdsforhold.

A propos arbejdsforhold fik i øvrigt banens personale udbetalt en ekstra måneds løn i anledning af de med ombygningen forbundne vanskelige betingelser, hvorunder der var blevet arbejdet.

Forinden start på denne fodtur, der altså omfatter banenedlæggelse for mere end 40 år siden, og på et tidspunkt i 1924, hvor banenedlæggelse var et næsten utænkeligt emne, må vi vel ofre tid og spalteplass på at ridse lidt op af det, der er at fortælle om S B's smalsportid - næsten 34 år.

Udstigning fra S B's tog i Jerup, og havets nærhed giver sig udtryk i en barsk og karrig, men særpræget natur, der har givet S B anledning til som bomærke på lokoskorstenene at anvende blå-hvidt-blåt (hav-strand-himmel).

Det første stykke mod syd er de to baner identiske, men 500 m ude drejer mod højre, mod vest, en bred udfladet jordstribbe, der tydeligt skiller sig ud fra lyngbevoksede omgivelser. En retur til S B bliver straks nødvendig, idet passage af en bæk, hvor cementbrohovederne nu former



Skillepunktet syd for Jerup. S B med normal spor tv. Smalsporplanum t. h.

en slags sluse, ikke er tilstrækkelig hjælp, til at forcere vandet.

Via S B's bro samt engdrag atter på rette vej, hvilket vil sige en retlinet vold i græsmark. En sandvej på tværs og så løvtræstilplantet, men slet ikke så tæt en vegetation som på de andre sider af banegrøften, hvor arealet lidt efter lidt bliver

til mose. Værre er det, at moserne forbindes ved hjælp af 2 kanaler, der dog kan passeres pr. spring.

Markvej på tværs, vold i græsmark, atter markvej på tværs, og så kanal nr. 3 med overspringning, men noget nær det maksimale, hvad spring angår.

Efter et kort men tæt tilgroet stykke lig-



Elling st. Sporside til højre

— også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

Alle oplysninger hos HJEMMEVÆRNET - Sorgenfri Slot - Lyngby - 87 59 81

ger for en dæmning, nogle enkeltstående fyrretræer, hvor en omgående dyresti er letteste adgang, en markvej, et markstykke, en markvej, og så en lang åben strækning. Let synlig, let gangbar. Stigning hhv. fald ca. 0 0/00, vi er i en svag venstrekurve, så svag, at man uvilkårligt tænker på maksimal hastighed 140 km/t. Men dette var vel næppe aktuelt allerede da.

Efter et langt stræk, der er decimeret til et enkelt hjulspor, følger flere sideløbende hjulspor. Så lille – meget lille – dæmning fulgt af endnu et venstresving med stor radius. Stærk jordhunger er ikke aktuel her, store strækninger er udyrkede, kun pletvis er det under plov, der hvor vi nu går frem, langs Kragsskov hede, hvor en fængslende (undskyld udtrykket: Kragsskovhedelejren ligger nær) natur møder os.

Så atter i markjord, og her som en »bule«, og så meget større grund er der til at være iagttagende, som sideløbende rimmer og dopper (faktisk det »rifled« sand på forstranden set i stort format) camouflerer baneforløbet. En liden retlinet dæmningsrest med – i den varme årstid – mange løsgående kreaturer som færdselister, derom vidner »efterladenskaber« i høj grad.

Rimmen station

Med huse og haver på begge sider, men med banelinien fri, ender vi foran Rimmen station, beliggende t v for sporet. Hvad enten landsbyen nu kaldes Rimmen eller Nielstrup, så hed i datidige koreplaner stationen Rimmen, ganske som nu.

Gårdsplads, have samt lidt nåletræskrat visker ud, men straks derefter er banen atter klar, dog afbrudt af åbent gennemløb, der i en regnperiode tvinger til omkørsel. Nærmeste vejbro er dog kun 25 m borte.

Et lille stræk må nu benyttes sideløbende markvej, bevoksningen er for uigennemtrængelig, men en lyngtilgroet stribe i åbent terræn følger og fortsætter et stykke vej, inden den går over i en dæmning over en sænkning i terrænet, en af de få dæmninger, der her bærer betegnelsen med rette.

Stadig lyng med gyvel iblandt. Over mark, gennem nåleskov, forbi hus med en lidt rodet banerest og få meters omkørsel. Noget på vildspor bringer denne lille omkørsel os, idet forsøg på sand- og grusgravning har medført et minimånekraterlandskab. Et 2 gange 90° knæk på en vandfyldt grøft viser dog tydeligt, hvor banepassage var at finde, og derpå lutter lovord, atter en retlinet og yderst synlig forhøjning fremover.

Dyrket ind imellem udyrket areal, nogle steder er der gravet sand i banens planum, der synes at være rent sandstrand. Et nåle-

skovsstykke har pludselig sat bom. Dog ikke mere bom, end begge banegrøfter kan findes.

Relativt svært bliver det ved skovende, hvor en tømrer har lagt sig på tværs. Rent bogstaveligt, idet der på gårdspladsen arbejdedes ihærdigt på fremstilling af tagkonstruktioner. Efter et lille markstræk følger turens vanskeligste stykke, idet nåleskov er uigennemtrængelig dimensioneret.

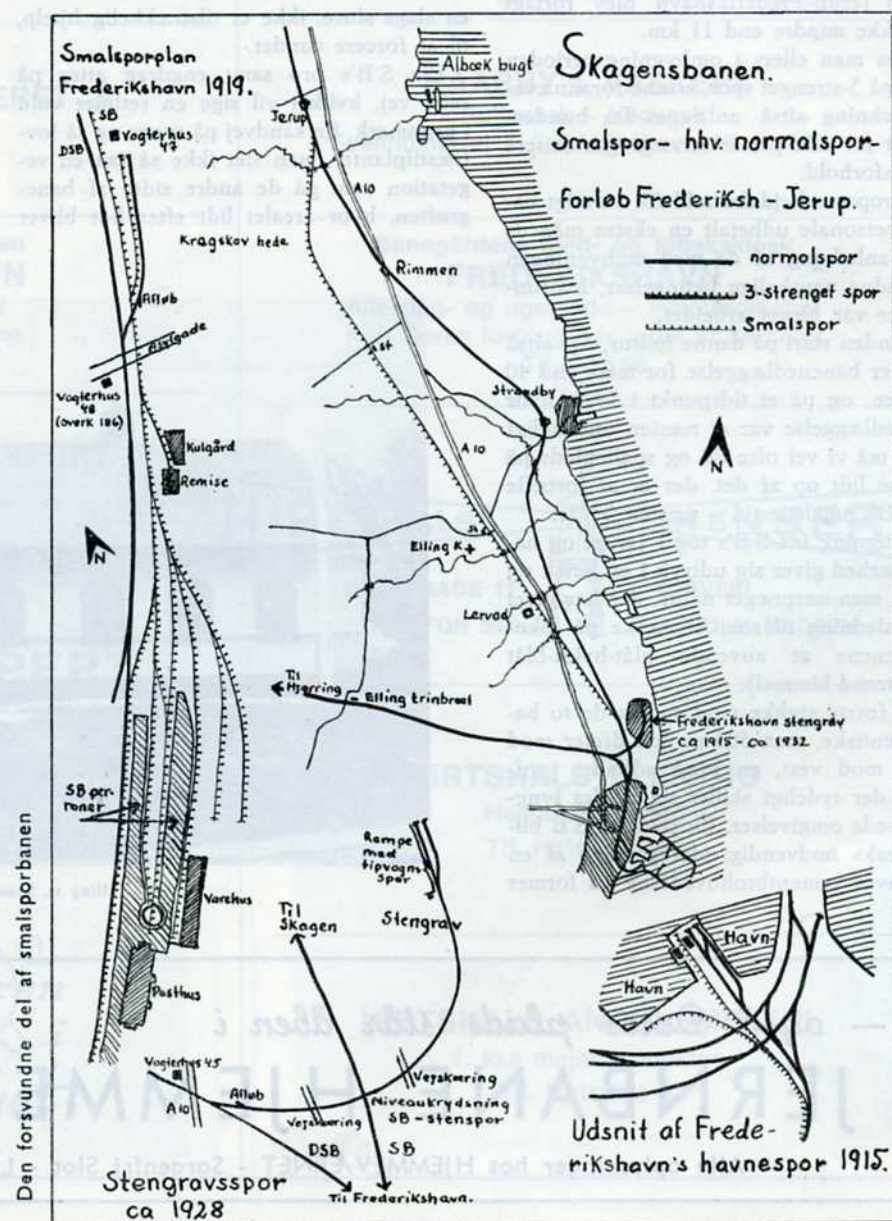
Selv om det er fristende at benytte hovedvej A 10, der forløber lidt t v, er dette helt efter aftalen, og et smut af hver eneste skovvej t h er da også nødvendigt for at holde samvittigheden i ro. Er så først skoven lagt bag, og den helt intakte strækning til Elling ligger for, ja så kan man ved tilbageblik ikke undgå at se den »sænkning« mellem trætoppene, der markerer, at en stribe er plantet senere end naboerne.

Elling station

når vi altså ubesværet. Blot de sidste 20 m breder nye huse med tillagte haver sig, men selve banegården, der har fået tilbygget længere, og nu virkelig er en bane»gård«, er formedelst udhæng og vinduer let at nikke genkendende til. Den er gul, modefarven i Elling tilsyneladende, 4 huse har lige så mange gule farver.

Stationen lå t. h. for sporet, og straks derefter passeres Ellingvejen, hvorefter banen fortsætter som dæmning over en lavning, og i denne dæmning er i et hul anbragt et transformatorårn. Ikke gult, men grønt. Stensætninger fra brohoveder ved en bæk er ikke overfartsmulighed, men hovedvej A 10 er stadig frelsende nær.

Et stykke relativt plan mark og atter en bæk at passere. Her er dog en anvendelig overgangsmulighed, idet en kloakledning med forsigtig balancekunst kan passeres. Ca. 100 m vest for A 10, men øst for EL-



ling Agård bevæger vi os, og iøvrigt lidt højere i terrænet end nuværende S B, der holder sig til strangene.

En større minkfarm bryder den rette og lette vandring umiddelbart forinden hovedvejen passerer. Fra denne skæring har vi nu retning mod S B, og kun såre lidt kan ses, indtil der, lige før mødet de to baner imellem, findes lidt jordrester.

Overfor tilslutningsstedet findes (ved hovedvejen) en bilkirkegård; også motor-køretøjerne må betale trafikens pris, men hvad, vi er jo et rigt folkefærd - rige i hvert fald, når dette gælder bilkøb!

Stengravsspor

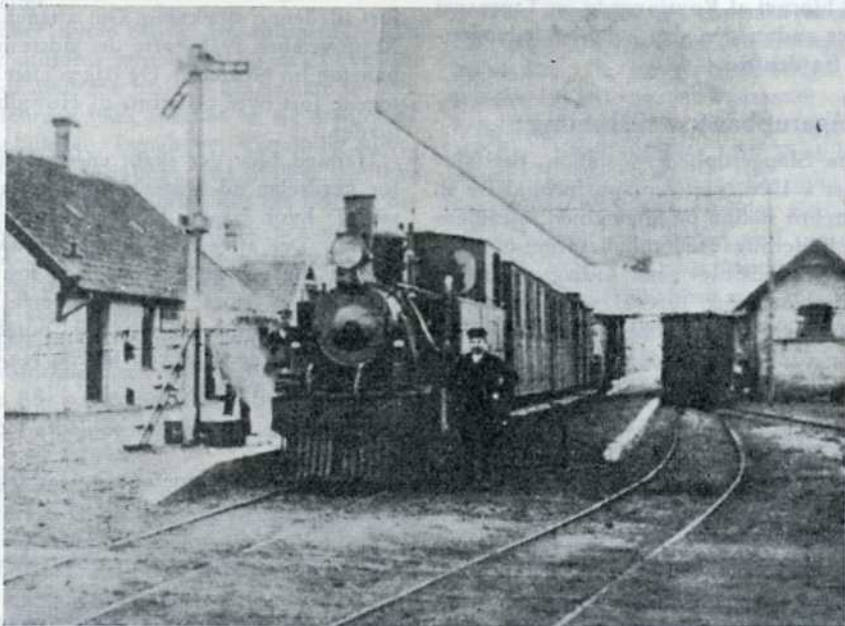
fra D S B til Frederikshavn stengrav - jf. sporskitsen - var anlagt på basis af en i 1915 afsluttet overenskomst mellem DSB og Frederikshavn købstad, men så vidt det i tilknytning til turen lod sig oplyse, blev der først etableret spor fra vogterhus 45 til stenarealerne ca. 1925, altså ikke i S B's smalsportid, og derfor denne fodtur uvedkommende.

Nu sås på normalsporvandringen ind

mod Frederikshavn tydeligt såvel skæringssted som den trætilgroede bue, der fører mod vest, hvor sporet var sluttet til D S B. Det kunne derfor måske interessere at høre, at sporet var bevaret til ca. 1932, og at der i de da forløbne 7 år ialt blev befordret ca. 40.000 m³ stenmaterialer over sporet, der startede i koe 13,24 (v. vogterhus 45), passerede S B i kote 8,335 og endte i kote 5,0.

Krydsningen bane/bane var på S B dækket af et dobbeltarmet signal, og side-sporet var endvidere forsynet med aflåste afløbssporstifter, et på hver side af S B.

Nok om dette i og for sig uvedkommende spor, men har De lyst til at gøre fodturen efter, så passer kilometertallet for enhver blot nogenlunde habil fodgænger, og udbyttet - det, De finder af den 40-årige bane - står absolut i rimeligt forhold til anstrengelserne. Men agt vel på, at dersom De begiver Dem ud på slige opgaver, så bliver glosen original, eller pænere sagt - ener let hæftet på Deres ryg. Vi mennesker er hårde, når det gælder om at dømme, og især om at dømme andre!



Ålbæk station ca. 1905

SKRÆDDERFIRMA

Aarslev

ÅRHUS 4/5

ALT I HERRE- OG
DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE
PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSSKRÆDERI
Konto oprettes gerne



— ogsaa Deres flamme

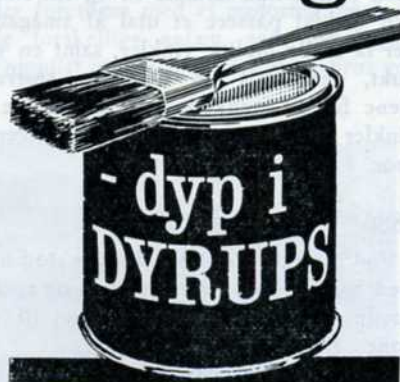
BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

UWE BOHNSACH

Special optiker
Store Torv - Holstebro
Tlf. 2 30 90

**- mal på
lørdag**



Byg SVENSK på DANSK

Forlang brochure over
fritids- og helårshuse

RINGLINGHUS

KALUNDBORG - tlf. *1800

NB. Se fritidshusene ved JKL-færgen i Kalundborg