

Skagen - Havn eller bane?

Indledning

Året er 1887. Jernbanen er udbredt til store dele af Danmark, og i Skagen ønsker borgerne sig også at få en jernbane til byen. Men Skagen har også stærkt brug for en havn - især til fiskeriet. Både borgerne og fiskerne har altså samme mål: At få adgangsvejen til byen forbedret på en permanent måde, der kan sikre byen en fremtid både for fiskeriet og for borgernes behov for varer og for at rejse.



Målgruppe

Mellemtrinnet

Fag

Historie

Formål

Formålet med dette forløb er, at eleverne gennem arbejde med kilder og baggrundstekst skal konstruere en historisk fortælling. Fortællingen om, hvordan Skagensbanen blev til, er et eksempel på udviklingen i dansk infrastruktur og på hvilke interesser, der kan være i spil.

Mål

Kompetence-område	Kompetence-mål	Færdigheds- og vidensmål	Læringsmål	Tegn på læring
Historiebrug	Eleven kan perspektivere egne og andres historiske fortællinger i tid og rum	Konstruktion og historiske fortællinger Eleven kan konstruere historiske fortællinger Eleven kan forklare historiske fortællingers sammenhæng med fortidsfortolkninger og nutidsforståelser	Eleven kan i samspil med andre skabe en dialog med afsæt i historisk viden om skagboernes dilemma om jernbanens tilkomst i slutningen af 1800-tallet	Eleven deltager med andre i en dialog med afsæt i historisk viden om skagboernes dilemma om jernbanens tilkomst i slutningen af 1800-tallet

Indhold

Eleverne skal med afsæt i en introduktionsfortælling (baggrundstekst) og få kilder konstruere en historisk fortælling, hvor de argumenterer overfor hinanden i grupper for og imod en jernbane til Skagen. Omdrejningspunktet bliver dilemmaet: havn eller jernbane?

Eleverne inddeles i et lige antal grupper, f.eks. to eller fire, og hver gruppe får et argumentkort, så gruppen enten repræsenterer Skagen Byråd eller Skagen Fiskeriforening. Ud fra viden fra kilderne, baggrundsteksten og argumentkortene skal eleverne lave et dialogisk skuespil, hvor de argumenterer for deres sag og gruppens egne interesser.

Grupperne sættes derefter sammen, så de kan argumentere overfor hinanden. Grupperne må meget gerne digte til, så de selv finder replikker og argumenter, de skal give sig selv navne og roller, og de skal gøre brug af den viden, de har fra baggrundstekst, introduktion og kilder.

Varighed

Ca. 1½ time. Forløbet er tænkt til at vare ca. 1½ time, og det foregår i udstillingen på Danmarks Jernbanemuseum.

Eleverne må gerne vælge en location til deres skuespil i udstillingen; f.eks. mellem spor 2 og 3 eller ved godsvognen F2804.

Tid (vejledende)	Indhold	Hvem
15 min.	Introduktion og præsentation af dilemmaet "Havn eller jernbane til Skagen?" v. museumsformidler	Fælles
45 min.	Argumentskuespil skrives og øves	Elever i grupper
25 min.	Vi ser hinandens skuespil. Grupperne sættes sammen to og to og argumenterer overfor hinanden.	Fælles
5 min.	Afrunding og kort evaluering	Fælles

Argumentkort

Argumenter for havn / imod jernbanen Skagen Fiskeriforening Rekvisitter: Fiskere – sydvest	Argumenter for jernbane / imod havnen Skagen Byråd Rekvisitter: Byboere/borgerskab/hotelejer/kunstnere – vest, hat
<p>"Skagen er et fiskersamfund"</p> <p>"En havn vil være mere sikker for skibene at være i"</p> <p>"Reden kan ikke nås i dårligt vejr"</p> <p>"Vores afsætningsmuligheder er for dårlige"</p> <p>"Vi skal efterlade vore fiskerbåde helt i Frederikshavn"</p> <p>"Priserne på varer er for høje"</p> <p>"En jernbane vil hele tiden sande til pga. sandflugt"</p> <p>"Fiskene bliver dårlige ved den lange transport uden køling"</p> <p>"Frederikshavn kan nås hurtigt med dampbåd"</p>	<p>"Rejsetiden bliver helt anderledes"</p> <p>"Skagen er også for kunstnere og turister"</p> <p>"En fast forbindelse vil give resten af landet adgang til Skagen"</p> <p>"Priserne vil falde"</p> <p>"Vareforsyningen bliver stabil"</p> <p>"Afsætningen af fisk bliver nemmere"</p> <p>"Jernbanen er fremtiden, for den er hurtigst"</p> <p>"Tunge materialer kommer meget lettere frem såsom mursten og tømmer"</p> <p>"Vedligehold af havnen er for dyr"</p>

Indhold

Kilde 1

Godstransport til Skagen, 1885 – før jernbanen

Godstype	Transportform	Mængde i tons
Samlet mængde	Skib	2000
- Tagsten og mursten	Skib	700
- Kul	Skib	100
- Tømmer	Skib	80
Samlet mængde	Over land, hestevogn (vinter)	2400-2450
- Korn og foder – mel og kartofler	Hestevogn	2300
- Købmandsvarer (bl.a. kaffe, sukker mv.)	Hestevogn	100-150

Kilde 2

Pris for havn: 2,1 million kr. – plus vedligehold

Pris for jernbane: 780.000 kr. plus 25.000 kr. i årlig drift

Kilde 3

Afsætningspriser for fisk, 1885 – før jernbanen		Pris på 4 kg rugbrød, 1885 – før jernbanen	
10 øre pr. kg	Skagen	45 øre	Skagen
18-20 øre pr. kg	Frederikshavn	35 øre	Frederikshavn

Kilder: (Fra: Skagensbanen gennem 100 år, Dansk Jernbane-Klub, Plum og Wilche, 1990)

Kilde 4



Ageposten, Carl Locker, 1885 (Skagens Kunstmuseum)



Resens kort, o. 1680 (udlånt af Skagen Lokalhistoriske Forening)

Baggrundstekst

Skulle man til Skagen i anden halvdel af 1800-tallet, var turen til byen lang og besværlig. Transport på land til og fra Skagen foregik med hestevogn både på dårlige veje og i vandkanten, og ellers måtte man sejle. Men inden 1907 var der ikke en havn i Skagen, hvor større skibe kunne lægge til, så skibene måtte ankre op ud for byen – på en såkaldt red –, og folk måtte over i mindre både, der sejlede dem i land.

Vejen fra Ålbæk til Skagen var så dårlig, at den var kendt for det. Når rejsende tog turen til Danmarks nordligste spids, kunne de komme til Ålbæk på en udmærket vej. Men når de så skulle videre fra Ålbæk til Skagen, startede udfordringerne. Selv om der allerede i 1867 var kommet en ny vejlov, var problemerne kun blevet værre. Det var nærmest umuligt. Det var derfor få, der rejste til Skagen.

De tilrejsende, der i denne periode også talte en gruppe kunstnere, der allerede mens de levede, blev nogle af Danmarks mest kendte, var altså ret udfordrede ved at skulle rejse til og fra Skagen. Kunstnerne rejste derop, bl.a. fordi der var et særligt lys at male i, og fordi der opstod en særlig fascination af menneskene, der levede deres liv på disse øde og barske egne, hvor naturen og vejret var ret bestemmende for livet. Få andre rejste til Skagen og kun som handelsmænd eller i embede som f.eks. præst, lærer eller jurist. Dog var der ud over enkelte rige personer, der opholdt sig i Skagen om sommeren og deltog i kulturlivet, også strandene søfolk, der pga. dårligt vejr eller ligefrem skibsforlis opholdt sig på bl.a. Brøndums Gæstgiveri.

Jernbanen til Skagen

Indtil 1890 gik jernbanen kun til Frederikshavn. Ville man videre fra Frederikshavn til Skagen, kunne man komme med ageposten. Det var en hestevogn, der bragte post, og der var kun få afgangene om ugen. Der kunne kun rejse tre personer med ad gangen, og rejsetiden var på en god dag 6–8 timer. Ofte kunne man se de rejsende gå ved siden af hestevognen, fordi den kørte fast i sandet. Så i starten af 1880'erne begyndte man at forstå nødvendigheden af jernbane mellem Frederikshavn og Skagen, men hverken amt eller Indenrigsministeriet var særligt interesserede i projektet. Der blev diskuteret heftigt i Skagen om enten en jernbane eller en havn. Fiskerne i Skagen Fiskeriforening ville have en havn, og de havde fået undersøgt prisen igennem Indenrigsministeriet. Det ville koste 2,1 million kroner, som var enormt mange penge på det tidspunkt. På et møde i 1887 blev emnet "havn eller jernbane" derfor første gang diskuteret. Skagens Byråd ville hellere have en jernbane, og de havde fået oplyst fra klitinspektøren, at klitterne på Grenen nu var blevet tilplantet så meget, at sandfygning ikke ville give problemer for en jernbane. Så fronterne mellem fiskere og byråd var skarpe, men de havde begge samme mål: At få Skagen forbundet på en ordentlig måde med Frederikshavn og resten af Danmark. Efter at ca. 400 af byens borgere havde skrevet under på en aftale om at få en jernbane, blev en gruppe fra kommunen sendt til indenrigsministeriet for at søge hjælp.

Da forslaget om baneanlægget i 1889 var vedtaget i Rigsdagen, blev det ingeniørfirmaet Glud, Werner og Winkel, der kom til at stå for arbejdet med banen. Banen åbnede efter mindre end et år med kongens deltagelse og stor fest den 24. juni 1890. Nu blev rejsen mellem Frederikshavn og Skagen både enklere og mere behagelig. Skagensbanen var nu en realitet.

Landevejen mellem Ålbæk og Skagen blev først rigtig god i 1932, og Skagenfiskerne fik som sagt deres havn i 1907. Indtil da måtte de fortsat trække deres fiskerjoller op på stranden eller fiske fra kuttere fra Frederikshavn, men de blev hurtigt glade for jernbanen, fordi de nu kunne sælge deres fisk via banen til resten af Danmark.

Skagen - Havn eller bane?



Konsul
Chr. I. Fabricius



Distriktslæge
Herman August Larsen



Fisker
Andreas Iversen

Bilag

Medlemmer af byråd og fiskeriforening 1880'erne.

Skagen Fiskeriforening - bestyrelsen	Skagen Byråd
Konsul og købmand Chr. I. Fabricius - formand Distriktslæge Herman August Larsen Fisker Chr. Mathiesen Fisker Ingeman Sørensen Fisker Carl Eleonor Larsen Kunstner Michael Ancher	Johan Joachim Frich - Byfoged og borgmester, 1861-1892 Konsul Chr. I. Fabricius Fisker Martin Larsen Kaptajn P.K. Nielsen (bestyrer af redningsvæsenet 1909-22) Fisker Andreas Iversen Fisker Ole Chr. Christoffersen Tømrer Chr. Lønstrup Fisker Jensenius Petersen Justitsråd Lars Holst Avlsbruger Mads Raaberg Distriktslæge Herman August Larsen Kunstner Michael Ancher
Først i 1905 (foreningen blev stiftet i 1879) var det en fisker, der overtog formandsposten.	Byrådets sammensætning bestod af to halvdele, der blev valgt forskudt. Byfoged og borgmester var 1861-1892 Johan Joachim Frich. Han var udnævnt af kongen, først i 1919 blev byens borgmester folkevalgt.

Kilde: Skagen Lokalhistoriske Forening, 2019