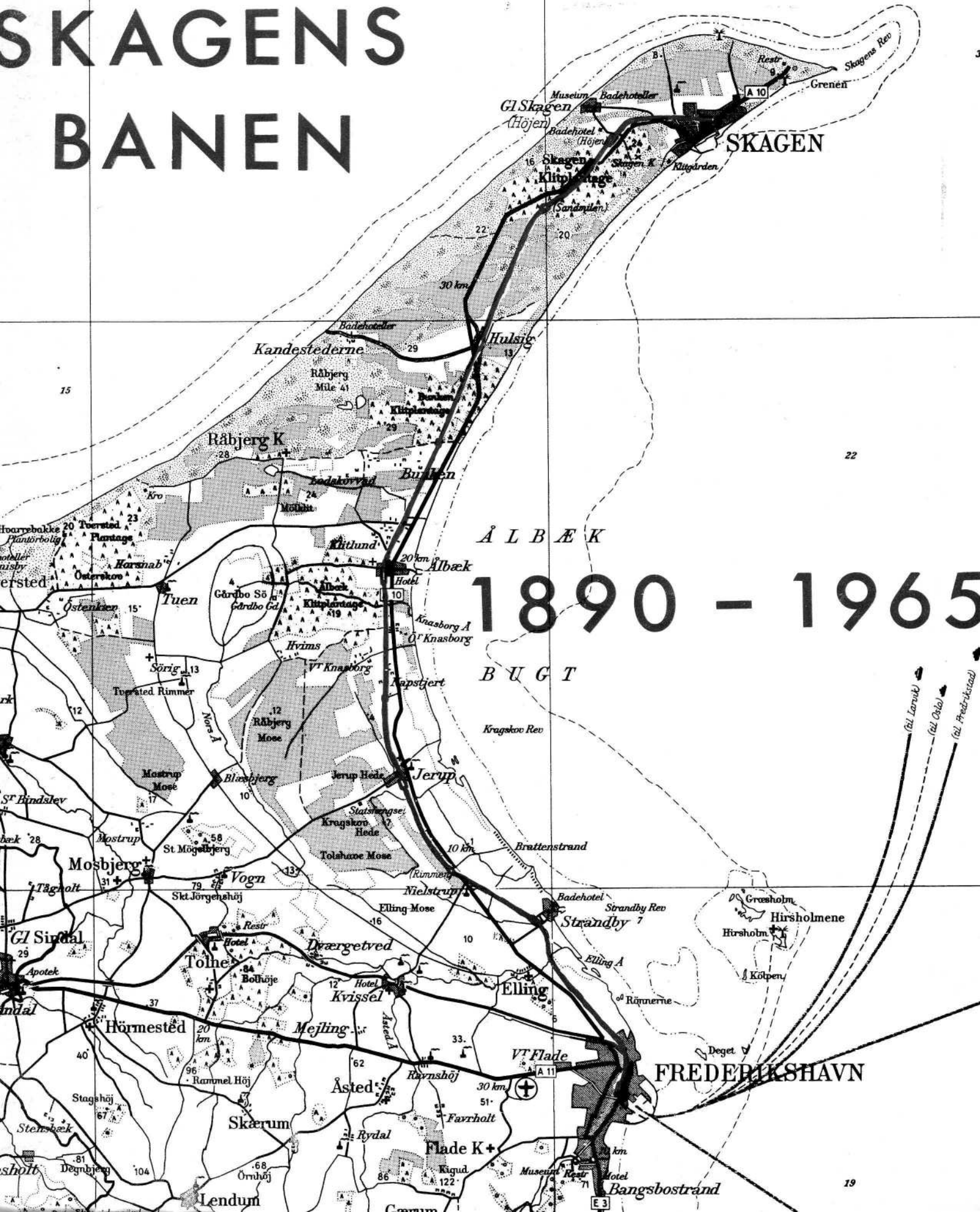


# SKAGENS BANEN



VOGNFABRIKKEN

**SCANDIA**

AKTIESELSKAB

**RANDERS**

GRATULERER MED

75 ÅRS JUBILÆET



Jernbanehistorisk Selskab har ønsket at markere Skagensbanens 75 års jubilæum den 24. juli 1965 med dette skrift.

Skagensbanen har sin egen og interessante historie. Som Danmarks nordligste privatbane beliggende fra Frederikshavn langs Ålbækbugten, gennem Elling og Råbjerg kommuner og Skagen landsogn til Skagen by passerer den gennem noget af vort lands skønneste og mest særprægede natur.

På baggrund af det forløbne åremål siden baners ombygning i 1924 fra smal- til normalsporet bane har mange nødvendige fornyelser nu meldt sig som et samlet krav. Banens spor fra 1924 bliver således i disse år ombygget til et nyt, fuldt moderne spor, der kan opfylde tidens krav til bæredygtighed m.v., og i forbindelse med de forestående sporombygninger på stationerne etableres nye, fjernstyrede sikrings- og signalanlæg samtidig med, at der anskaffes radioanlæg til kontakt med togene til udveksling af de i sikringsmæssig henseende nødvendige meldinger.

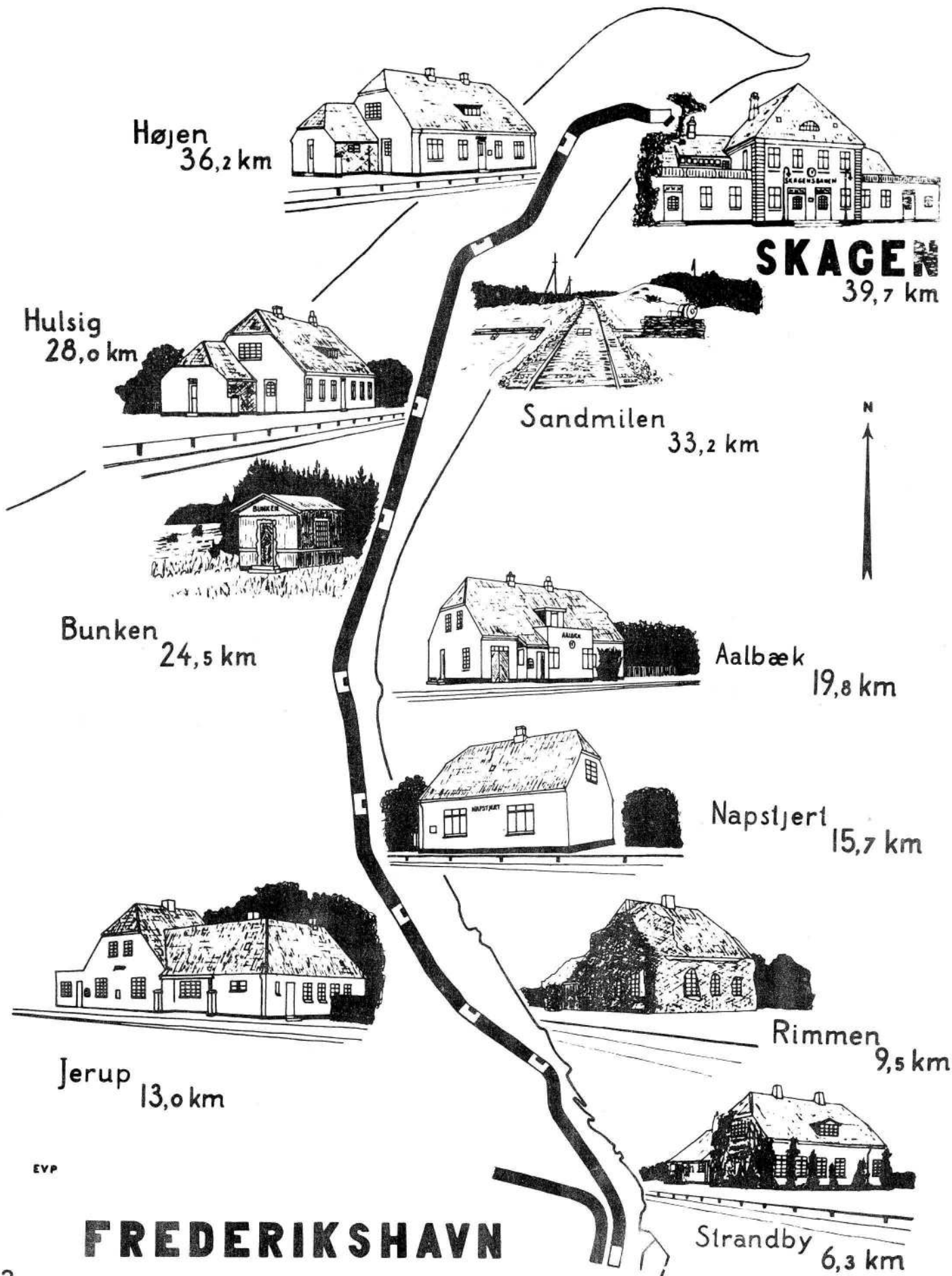
Anskaffelse af nyt rullende materiel har i mange år trængt sig stærkt på, men dette betydningsfulde problem påregnes at finde sin løsning i den nærmeste fremtid.

Visse bygningsændringer og -moderniseringer agtes gennemført, og indenfor et par år vil banens samlede moderniseringsprogram være afsluttet.

Købstæderne, Frederikshavn og Skagen, banens endepunkter, er inde i en rivende udvikling, ligesom de mellemliggende, driftige stationsbyer vokser stærkt. Gennemførelsen af banens moderniseringsforanstaltninger har - bortset fra den simple nødvendighed - det formål at byde publikum et moderne trafikapparat - hurtig godsbefordring - tidssvarende komfort i moderne, hurtige tog, og samtidig medfører disse foranstaltninger en betydelig rationalisering, der fremover vil påvirke driftsøkonomien i gunstig retning.

Jernbanehistorisk Selskab, de medlemmer, der har udarbejdet og redigeret dette skrift, samt øvrige, der har bidraget til dets udgivelse, bedes modtage den bedste tak for udvist interesse for Skagensbanen.

J. Verner Petersen



EVP



# SB gennem 75 år

Af Gregersen, Holtrup og Hermind

## JERNBANEHISTORISK SELSKAB

### Forhistorie og tilblivelse

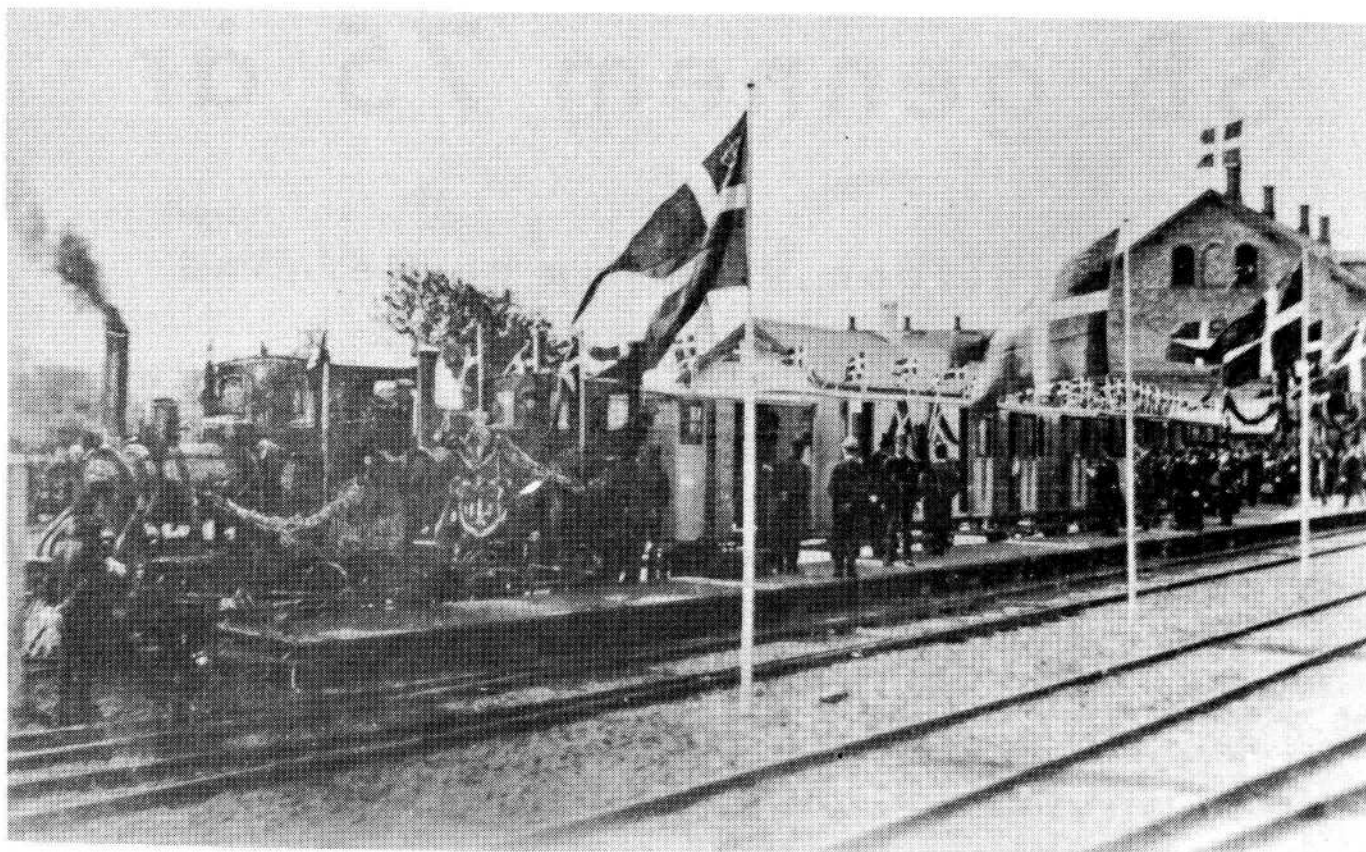
Omkring årene 1850-60 begyndte Danmarks jernbanenet så småt at tage form, dels som anlagt bane, dels som faste planer om banestrækninger, og fra landets forskellige egne fremsattes overfor myndighederne planer og ønsker, der mest skulle tjene lokale interesser. En af de baner, der gav anledning til den voldsomste diskussion, var den jydsk stambane. Alle både større og mindre øst- og midtjydske byer ønskede den, men kun én ting kunne man enes om, nemlig at Ålborg skulle være dens endestation syd for Limfjorden. Banens linieføring videre op gennem Vendsyssel måtte så udgå herfra, og allerede ved lov af 31. juli 1853 blev det vedtaget, at der skulle anlægges en bane fra Ålborg over Limfjorden, Nørre Sundby og Hjørring til Frederikshavn. men bortset fra lidt opmålinger i 1856 og 1857 blev det ikke til mere på grund af "landets dårlige økonomiske situation", og den ny jernbanelov af 10. marts 1861 medtog slet ikke Vendsysselbanen, til stor skuffelse for beboerne i Vendsyssel; man følte, at man kunne tilside-sættes, fordi man boede så fjernt fra hovedstaden - men man gav ikke op af den grund.

Landevejen mellem Nørre Sundby og Frederikshavn var nyanlagt og efter den tids forhold god, og det gav købmand E.C.C. Christiansen i Frederikshavn den idé at etablere kørsel gennem Vendsyssel med et landevejslokomotiv. I England var flere af disse køretøjer i drift, de var ganske vist behæftet med adskillige bør-

nesygdomme, men man købte et 12 t svært loko af Rickett i Buckingham. Det blev af leverandøren landet i København og efter besigtigelse og godkendelse sejlet til Frederikshavn. Dette noget aparte køretøj, der havde 3 hjul - foran et styrehjul og bagest to drivhjul - kunne på stigninger indtil 1:14 trække 15 t. med en hastighed af 1 mil i timen. Det blev døbt "Vendsyssel", men fik på grund af sit klodsede udseende straks kælenavnet "Elefanten", og efter adskillige genvordigheder blev det landsat i Frederikshavn i oktober 1862. Det skulle køre 3 rundture om ugen, men havde mange nedbrud, var meget besværligt at manøvrere og var på grund af sin støjende adfærd årsag til mange løbskkørsler. Efter en kort tid ophørte kørslen og lokomotivet blev returneret til England.

Ved lov af 24. april 1868 blev det vedtaget at anlægge en statsbane Nørre Sundby-Hjørring-Frederikshavn. Denne banestrækning åbnedes den 15. august 1871, men fik først direkte forbindelse med det øvrige jernbanenet da jernbanebroen over Limfjorden blev taget i brug den 7. januar 1879.

Men for egnen nord for Frederikshavn var trafikforholdene stadig lige fortvivlede. Skagen havde i realiteten ingen blot nogenlunde brugelig forbindelse med Frederikshavn, idet der kun var en elendig vej fra Frederikshavn til Hulsig. Den var om sommeren dækket af et tykt lag løst sand, medens den om vinteren var et næsten uigennemtrængeligt æl-



Frederikshavn station 1890, indvielsestoget.

te. Ad denne vej opretholdtes en ugentlig forbindelse mellem Frederikshavn og Skagen, den såkaldte Agepost, der foruden posten kunne medtage 3 passagerer. Nord for Hulsig foregik kørslen i strandkanten og den blev her ofte stærkt generet af højvande eller storm. Det var således ganske almindeligt at både kusk og de eventuelle rejsende (alle 3 pladser var yderst sjældent besat) på det sidste stykke af turen måtte gå ved siden af vognen. Foruden denne forbindelse, der under de heldigste omstændigheder tog 6-7 timer, var der et par gange om ugen en vandrende post mellem Frederikshavn og Skagen.

I midten af 1850'erne begyndte man at forbedre vejen op til Ålbæk, men det tog sin tid at nå så langt, og vejen kom ikke længere end hertil. Noget senere blev der anlagt en vej fra Skagen ud gennem landsognet. Den gik mange steder over milerne og fæg ofte til så den blev

praktisk taget ubrugelig. Det var derfor nødvendigt at forspænde lastvognene 4 heste og arrangere en slags konvojkørsel så man i givet fald kunne assistere hinanden, men meget ofte foretrak man at køre langs strandkanten når vejret var nogenlunde roligt.

Vendsysselbanens åbning i 1871 bevirkede en stærk stigning i trafikken, navnlig for så vidt angår fisketransporterne fra Frederikshavn sydpå. Opkøberne kom imidlertid også til Skagen, men den der landede fisk kunne vanskeligt klare sig i konkurrencen, da den grundet de dårlige samfærdselsforhold mellem Skagen og Frederikshavn ofte kom modtagerne i hænde i en dårligere tilstand end fisk landet i Frederikshavn. Der rejstes derfor snart krav i Skagen byråd om at der toges initiativ til at søge en forbedring tilvejebragt i de bestående kommunikationsforhold, da en sådan måtte anses for at være af afgørende betydning for

byens videre udvikling.

I 1874 indsendte byrådet et andragende til amtet om at få vejforholdene forbedret, men da det blev afvist, lod man året efter dette andragende gå til indenrigsministeriet, der imidlertid også afviste det. I 1876 undersøgte ingeniørløjtnant Dalgas på byrådets foranledning muligheden for at anlægge en vej fra Ålbæk til Skagen, men trods en direkte henvendelse til daværende indenrigsminister Skeel, der lovede at behandle sagen velvilligt, skete der intet.

Disse bestræbelser førte dog til, at amtet lod vejen mellem Napstjert og Skagen istandsætte. Det var en forbedring, men den løste langt fra egnens trafikale problemer. Derfor indsendte byrådet i 1879 et andragende til rigsdagen om at staten bekostede anlæg af en grundforbedret vej, en sporvej eller let jernbane mellem Frederikshavn og Skagen. Dette andragende blev af folketingsmand Nyholm den 12. januar 1880 indbragt for rigsdagen støttet af 347 borgere i Skagen. Mod disse projekter kom man med den indvending, at de på grund af faren for sandflugt ville være umulige at realisere - men byrådet gav dog ikke op. I april 1880 bad man klitinspektionen foranledige, at sandflugtskommissionen for Skagen og omegn foretog de fornødne undersøgelser og udarbejdede planer for de dæmningsarbejder, der måtte blive nødvendige for at sikre et kommende vej anlæg, samt at give overslag over omkostningerne herved.

Klitinspektøren svarede herpå, at han ikke uden ministerens billigelse kunne foretage sig noget i sagen, og en henvendelse til indenrigsministeriet blev mødt af et afslag: "... at ministeriet vel må anse det for nødvendigt, såfremt det besluttet at tilvejebringe en bedre vejforbindelse til Skagen, at der forinden foretages en undersøgelse af sandflugtens betydning for samme, men at man ikke forinden finder anledning til at foretage videre i sagen, da ministeriet, i anledning af det i andragendet meddelte, af folketinget til samme henviste andragende fra beboerne i Skagen om tilvejebringelse af en hensigtsmæssig vejforbindelse mellem Skagen og det øvrige land, har resolveret, at man såvel af

hensyn til de betydelige udgifter, det vedkommende anlæg ville medføre, som til de med anlæggets udførelse og vedligeholdelse forbundne særdeles store vanskeligheder måtte nære betænkkeligheder ved at bringe i forslag, at statskassen skulle overtage udgifter, man efter de meddelte oplysninger heller ikke har troet at burde påtage sig".

Men når nøden er størst er hjælpen nærmest! Vejen gennem klitterne blev ufarbar ved, at Kjaalklitten lagde sig på tværs af amtsvejen, og det tvang amtet til at tage affære.

En kommission undersøgte Skagen og Råbjerg miler, og den foreslår en bevilling på 5.000 kr. årlig til dæmningsarbejder for at sikre et anlæg af en vej eller en jernbane - som foreslået af ingeniørløjtnant Dalgas. Betænkningen bliver forelagt i rigsdagen og det foreslåede beløb bevilget.

I første halvdel af 1880'erne svandt interessen for landevejen til fordel for en let jernbane, og i sommeren 1884 undersøgte ingeniørløjtnant J. Jensen, løjtnant Wanscher og landinspektør Lunø forholdene og indsendte et forslag om linieføring og beliggenhed af stationer til ministeriet, men derefter hørte man intet til sagen.



Første Højen station.





Skagen station 1890, indvielsestoget.

Trods et stærkt stigende krav om en bane, og trods afholdelse af mange møder derom, viste hverken ministerium eller amt nogen interesse for sagen. Det førte til, at man i Skagen i 1885 begyndte at interessere sig foren fiskerihavn. Imidlertid blev der stort røre i byen, da man hørte, at Vandbygningsvæsnet anslog udgiften til en havn til ca. 2.100.000 kr., og på et møde i Skagen den 24. marts 1887 anbefalede fhv. proprietær Beyer fra Dansk Fiskeriforening i København, at man i Skagen nøjedes med at interessere sig for enten banen eller havnen – og af disse projekter det, der havde den største mulighed for at blive gennemført. I maj 1887 indberettede klitinspektøren til ministeriet, at klitterne nu var tilplantet i en sådan grad, at der ikke ville være fare for at sandflugt ville genere et jernbaneanlæg mellem Frederikshavn og Skagen.

Den 20. maj samme år tilstilledes byrådet et af 395 beboere i Skagen underskrevet andragende om fremdeles efter bedste evne at virke for et baneanlæg til byen, og man erklærede sig villig til at bære sådanne ofre, som kunne svare til kommunens og skatteydernes økonomiske vilkår. Den 1. juni vedtog byrådet snarest muligt at indsende et andragende til regeringen, ledsaget af det statistiske materiale, der var bragt til veje, navnlig ved toldforvalter Lavritsens og Fiskeriforeningens bestræbelser. Der blev forfattet et andragende som af to delegerede blev overbragt til indenrigsminister Ingerslev.

Deputationen indsendte adressen med bilag til ministeren og fik foretræde den 11. juni 1887, hvor ministeren gav følgende svar: "Jeg har gjort mig bekendt med den modtagne adresse og de den ledsagende oplysninger, hvilke jeg påskøn-

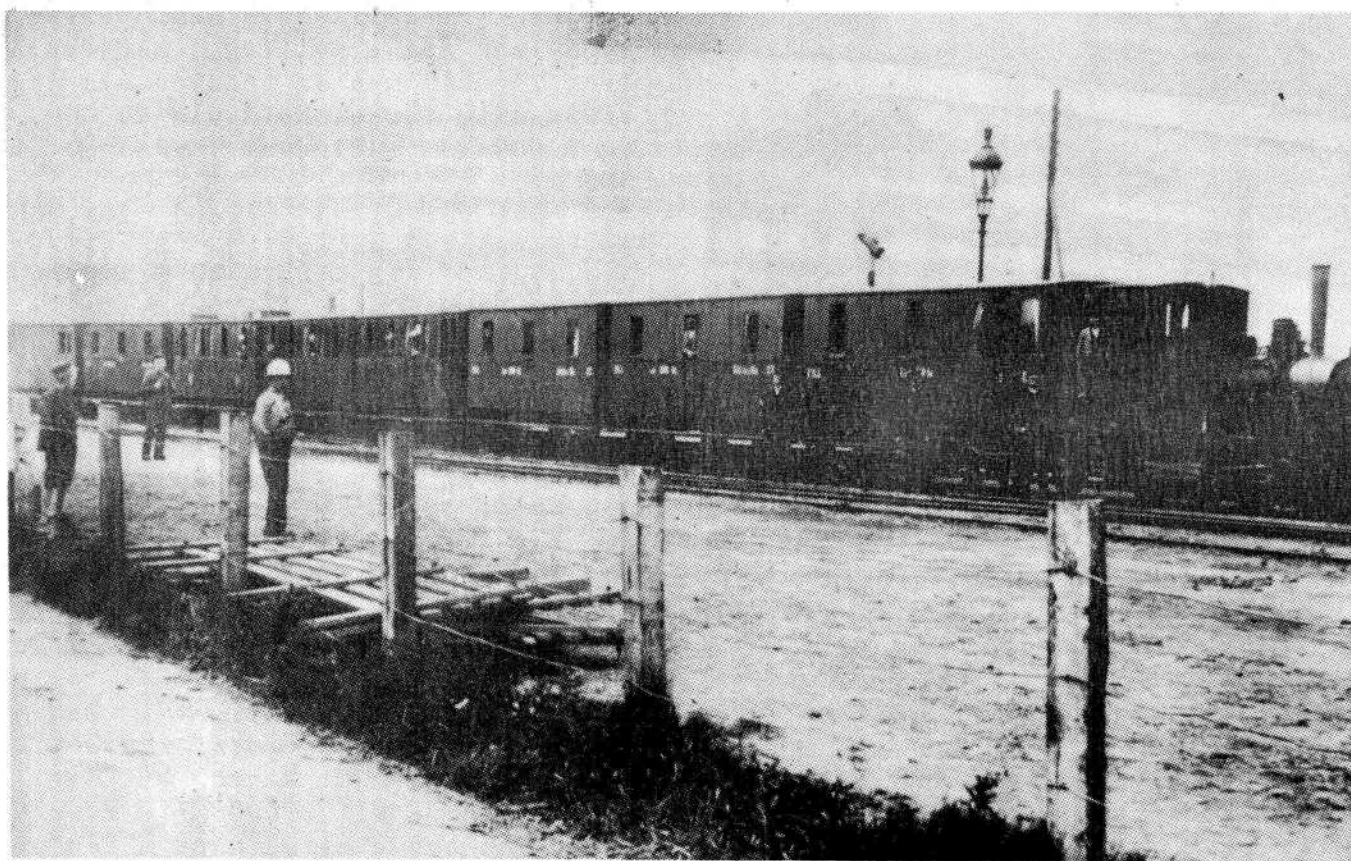
ner, ligesom jeg anerkender den i adressen fremsatte udtalelse om, at man i Skagen, til øjemedets opnåelse, er villig til at bære sådanne ofre, som kunne svare til kommunens og skatteydernes vilkår.

Det er utvivlsomt, at Skagen er uheldigt stillet i retning af forbindelse udadtil. Efter de omfattende undersøgelser, der er anstillet, må det antages, at der ikke kan blive spørgsmål om at skride til havneanlæg ved Skagen, hverken i større eller mindre stil. Der bliver da alene spørgsmålet om at tilvejebringe en forbedret forbindelse ad landevejen.

Om en sådan forbindelse rettest bør iværksættes ved et forbedret vejanlæg, ved et jernbaneanlæg eller på anden måde, er endnu et åbent spørgsmål. Jeg har i afvigte rigsdagssamling, på given foranledning, meddelt, at det efter mit skøn må erkendes, at staten havde al mulig grund til at tage sig af dette spørgsmål

og medvirke til dets løsning. Jeg lovede derfor at lade en undersøgelse foretage. Det er allerede for en tid siden blevet pålagt overingeniøren for nye statsbaneanlæg at foretage en sådan, men andre arbejder har hidtil hindret dens iværksættelse. Først når resultatet af en sådan undersøgelse foreligger, vil jeg være i stand til at udtale mig nærmere om, hvorvidt det vil være muligt og forsvarligt, gennem positive forslag at give et bidrag til spørgsmålets løsning."

Den 5. august 1887 ankom overingeniør Tegner med flere sagkyndige til Skagen for at undersøge den af kaptajn Jensen foreslåede jernbanelinie fra Skagen til Frederikshavn. Næste dag samledes borgmester Frich, byrådsmedlemmerne toldforvalter Lavritsen, kaptajn P. K. Nielsen, L.C.Christensen, Michael Ancher og L. Holst med kommissionens medlemmer, hvor overingeniør Tegner gjorde dem bekendt med den af kaptajn Jensen i 1884



Plantog omkring 1892.



afgivne betænkning, den projekterede retningslinie og stationsplads, hvorimod man intet fandt at erindre. Omkostningerne ved anlægget af en normalsporet statsbane ville andrage 1.500.000 kr. og den årlige drift ville koste 100.000 kr. Kommissionen påpegede, at jernbanespørgsmålet formentlig kun kunne løses på den måde, at der anlagdes en billig bane, som blev drevet på en så økonomisk måde, at den kunne betale driften. Kaptajn Jensen havde under hensyn til den egn, banen skulle passere, anslået den årlige driftsindtægt til 36.000 kr., Tegner mente, at man kunne sætte den til 40.000 kr. Byrådets medlemmer fremhævede anlæggets nødvendighed for byens eksistens, og erklærede, at man selvfølgelig måtte finde sig i den løsning, som måtte findes forsvarlig, og man tilbød sin offervillighed i forhold til byens økonomiske evne.



Ålbæk station, postkort omkring 1910.

Samme dag blev linien igennem klitten og til Ålbæk besigtiget af kommissionen. Denne udtalte sine bedste ønsker og tilrådede at fortsætte det mangeårige arbejde for spørgsmålets heldige løsning.

Den 2. juli 1888 meddelte amtet byrådet en fra ministeriet modtaget skrivelse, hvorved dette meddelte, at der nu var udarbejdet projekt og overslag til en smalsporet jernbane mellem Frederikshavn og Skagen. Omkostningerne var anslået til 150.000 kr. pr. banemil og banens

længde til 5,2 mil, så at samtlige udgifter ved baneanlægget ville andrage 780.000 kr.

Ministeriet erklærede sig derefter villig til at foreslå, at de  $\frac{2}{3}$  af dette beløb, altså 520.000 kr. skulle udredes af staten, medens resten, 260.000 kr. ville være at skaffe tilveje af kommunerne og andre interesserede og imod, at der stilledes garanti for, at staten sikredes mod tilskud til driften.

I byrådet var der stemning for, at man skulle tilskyde 50.000 kr. til baneanlægget, og der var altså 210.000 kr. der skulle skaffes til veje på anden måde. Der blev valgt to delegerede til at forhandle med amtmanden og amtsrådsmedlemmerne og de forskellige kommuner og private. Ved støtte af amtmand Rump, amtsrådsmedlemmerne Lassen og Nyholm stod sagen ret godt i amtsrådet, man bevilgede 120.000 kr. til banen, men ville ingen andel tage i driftsgarantien.

Godsejer Jørgen Larsen til Gårdbo-gård tilbød straks at tage 10.000 kr. i aktier, Frederikshavn kommune var i begyndelsen noget uvillig, Råbjerg og Elling ligeså, men de tegnede sig dog tilsidst alle for henholdsvis 20.000, 3.000 og 5.000 kr., ligesom landsognet bidrog 500 kr.

Der var altså tegnet 208.500 kr., og byrådets delegerede henvendte sig derefter til overingeniør Tegner med anmodning om at assistere byrådet for at få sagen gennemført med de forhåndenværende midler, da man ikke så nogen udvej til at kunne skaffe yderligere bidrag.

Hr. Tegner meddelte da, at han havde modtaget et tilbud fra ingeniør Winkel, hvorefter denne ville overtage anlæg og bygning af Skagensbanen for overslagssummen, og hvad der manglede, ca. 50.000 kr., ville han tage i præferenceaktier. Hr. Winkel, der kom tilstede, tilbød endvidere at stille en drifts- og under-skudsfond på 20.000 kr. til banens disposition og overtage driftsgarantien for banen i 10 år samt sikre, at der hvert år blev indbetalt 3.000 kr. i reservefond. Man havde altså nået målet og fået den af ministeriet forlangte kapital sikret, der stod kun tilbage at skaffe den driftsgaranti, som alle aktionærerne bestemt havde nægtet at deltage i, skønt

Skagen havde tilbudt at tage broderparten af den.

Man underrettede derefter ministeriet om det af ingeniør Winkel afgivne tilbud og om, at når denne overdroges anlægget, var kapitalen tegnet, og byrådet tilbød at garantere banens drift, idet man, såfremt den foreslåede overenskomst approberedes, var garanteret i 10 år og stod derefter med et reservefond af 30.000 kr. foruden drifts- eller fornyelsesfonden eller dele deraf.

Ministeriet indvilligede i at fremlægge lovforslaget, og dette kom på et heldigt tidspunkt til Folketinget. Der var penge nok i statskassen, og forslaget gik forholdsvis let igennem tinget og blev samme efterår sendt over til Landstinget, hvor det blev henvist til udvalg.

I julen modtog borgmesteren meddelelse fra et af udvalgets medlemmer (Rump) om, at forslaget var kørt fast, og at der ikke var videre gode udsigter for dets gennemførelse. Der var underhånden tilflydt udvalget meddelelse om, at fiskeriet ved Skagen var i aftagende, og at stemningen i byen afgjort var for et havneanlæg.

Så blev der den 2. januar 1889 sammenkaldt til et borgermøde i Skagen, hvor der fra byrådets side blev gjort rede for jernbanesagen og oplyst, på hvilket stadium den nu befandt sig. Man ønskede derefter en udtalelse fra byens borgere, om de ikke sammenstemmede med byrådet i, at der burde arbejdes foret baneanlæg og i, at byen var villig til at påtage sig de derved foranledigede byrder. Mødet var besøgt af ca. 300 mennesker, og det blev vedtaget med alle stemmer mod én, at man skulle opfordre byrådet til at gøre sit yderste for at få det fremlagte lovfor-slag vedtaget.

Byrådet sendte så 2 delegerede til København for at konferere med Landstingsudvalget, de gav udvalget de faktiske oplysninger, det ønskede, og berigtigede de indløbne misforståelser og vrangforestillinger.

I februar blev sagen behandlet i rigsdagen, og den 30. marts 1889 blev loven om anlæg af Skagensbanen endelig vedtaget i Landstinget. Koncessionen blev givet den 27. juni 1889 og den blev

udstedt til Skagen byråd, dog med ret til at overdrage driften til andre under forudsætning af, at vedkommende overholdt koncessionsbestemmelserne.

#### PROTOKOL vedrørende

anlægget af en jernbane fra Frederikshavn til Skagen i henhold til lov af 30. marts 1889.

År 1889 den 16. maj afholdtes på rådhuset i Frederikshavn under ledelse af amtmand Rump et møde til fastsættelse af forholdet imellem de forskellige kommuner og private personer, der har erklæret sig villige til at yde bidrag til anlægget af en jernbane fra Frederikshavn til Skagen i henhold til lov af 30. marts 1889.

#### Mødte var:

Hjørring amtsråd ved amtmand Rump, proprietær Lassen, Hørbylund og proprietær Buhl, Tveden.

Skagen byråd ved købmand L. Holst og kaptajn P.K.Nielsen.

Frederikshavn byråd ved borgmester Tvede, købmand M. Lund og boghandler M.G. Engsig.

Skagen landsogns distriktsråd ved gårdmand J. Hesselholt.

Råbjerg sogneråd ved sognerådsformand W. Wolff og sognerådsmedlem Christen Jensen.

Elling-Tolne sogneråd ved gårdejerne Christiansen, Napstjert, P. Christensen, Nørtved og Nicolajsen, Dvergetved.

Ejeren af Gårdbogård Jørgen Larsen, Ingeniør Winkel i Hillerød.

Repræsentanterne for de forskellige kommunale råd producerede deres fuldmagter til at tage bindende bestemmelse for deres respektive råd, hvilke fuldmagter alle befandtes i behørig orden.

Skagen byråds delegerede fremlagde foreløbig udkast til en med ingeniør Winkel, under forudsætning af, at byrådet erholdt koncession på anlæg og driften af banen, afsluttet overenskomst, hvorefter hr. Winkel dels overtager jernbaneanlægget for en betaling af 780.000 kr., heraf 730.000 kr. kontant og 50.000

kr. i præferenceaktier, og, hvis banen bliver længere end 5,2 mil, mod endvidere at erholde præferenceaktier for den del af den forholdsmæssig forøgede anlægssum, som ikke dækkes ved statstilskud, dels på visse nærmere betingelser overtager driften af jernbanen i 10 år.

Mod at Skagen byråd som eventuel koncessionshaver afslutter en kontrakt af det forannævnte indhold, fandtes intet at erindre.

De mødte vare enige i, at de herefter til banens anlæg udover statstilskudet fornødne kapitaler ville være at tilvejebringe på følgende måde: Med en længde af 5,2 mil beregnes den samlede udgift til 780.000 kr., hvoraf statens tilskud efter reglerne i loven af 30. marts 1889 andrager 520.000 kr., af de øvrige 260.000 kr. tilvejebringes de 210.000 kr. som følger:

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| Hjørring amtskommune tilskyder | 120.000        |
| Skagen købstadkommune          | - 51.500       |
| Frederikshavn                  | - 20.000       |
| Skagen landkommune             | - 500          |
| Råbjerg kommune                | - 3.000        |
| Elling-Tolne kommune           | - 5.000        |
| Proprietær Jørgen Larsen       | - 10.000       |
|                                | <u>210.000</u> |

De resterende 50.000 så vel som hvad der i tilfælde af, at banen bliver længere end 5,2 mil iøvrigt udfordres udover statens tilskud, udredes som ovenfor anført af hr. Winkel.

Lodtagerne indbetale til Skagen byråd deres tilskud efterhånden som udgifterne ved anlægget gør det fornødent, enhver med samme kvota af hans hele bidrag. Enhver af lodtagerne er berettiget til at forlange 14 dages varsel forud for de enkelte indbetalinger. Hvor meget der hver gang skal indbetales, fastsættes af statens kontrol med baneanlægget. Hvad der ikke er indfordret inden december termin 1889, bliver uden videre påkrav at indbetale i denne termin.

.....

Således vedtaget som verbindende for samtlige interesserede og bekræftet ved nedenstående underskrifter.

Rump, A.G. Larsen, C. Buhl, L. Holst, P. K. Nielsen, N. Tvede, Michael Lund, M.G. Engsig, Janus J. Hesselholt, W. Wolff,

Niels Chr. Jensen, Christiansen, Peder Ch. Christensen, A. Nicolaisen, Jørgen Larsen, S. Winkel.

- - - - -

Overslaget over anlægsudgiften var:

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| 1. til selve anlægget             | kr. 580.000        |
| 2. til driftsmateriel og inventar | - 100.000          |
| 3. til grunderhvervelse           | - 100.000          |
|                                   | <u>kr. 780.000</u> |

eller ca. 150.000 kr. pr. mil, d.v.s. ca. 100.000 kr. billigere pr. mil end andre lokalbaner.

- - - - -

Banens bygning blev overdraget ingeniørfirmaet Gluud, Werner og S. Winkel, idet sidstnævnte som tidligere nævnt havde tilbudt at tegne for 50.000 kr. præferenceaktier og derudover stillet et underskuds- og driftsfond på 20.000 kr. til rådighed, samt overtaget garantien for driften i 10 år.

Banen skulle anlægges som en let bane med en sporvidde på 1 m. Skinnerne var stålskiner med vægt 25 lbs/yard, og de blev lagt på egesveller. Man gik straks igang med anlægsarbejderne. Alle-rede den 20. april 1889 var linien udstykket og nivelleringen blev påbegyndt. I august samme år blev jordarbejderne sat igang nord for Frederikshavn, ved Jerup og syd for Skagen. Der blev snart lagt sveller og i september begyndte man at lægge skinner. Den 16. marts 1890 var sporlægningen fuldført.

Som det første af det rullende materiel ankom lokomotiv nr. 1 den 25. november 1889 og den 8. februar 1890 ankom S/S Baldur til Frederikshavn med 10 lukkede godsvogne fra Skabo i Norge. I de næste måneder leveredes det resterende materiel.

Til Taksatorer og suppleanter for disse ved ekspropriationerne til banen valgtes:

Af indenrigsministeriet: etatsråd Bruun, Viborg og proprietær Lorentzen, Fredericia, suppleant godsejer Ahlmann,



Langholt.

Af Hjørring amtsråd: Proprietær Olesen, Asdal og gårdejer Nielsen, Lophauge, suppleant gårdejer Hans Madsen, Skærum Hede.

Af Frederikshavn kommune: konsul Kall og købmand M. Olesen, suppleant skibsbygger N. Olsen.

Af Skagen kommune: forpagter J.P. Pedersen og avlsbruger Søren Chr. Nielsen, suppleant møller J.C. Sørensen.

Ledende landinspektør S.N. Schmidt, Sæby.

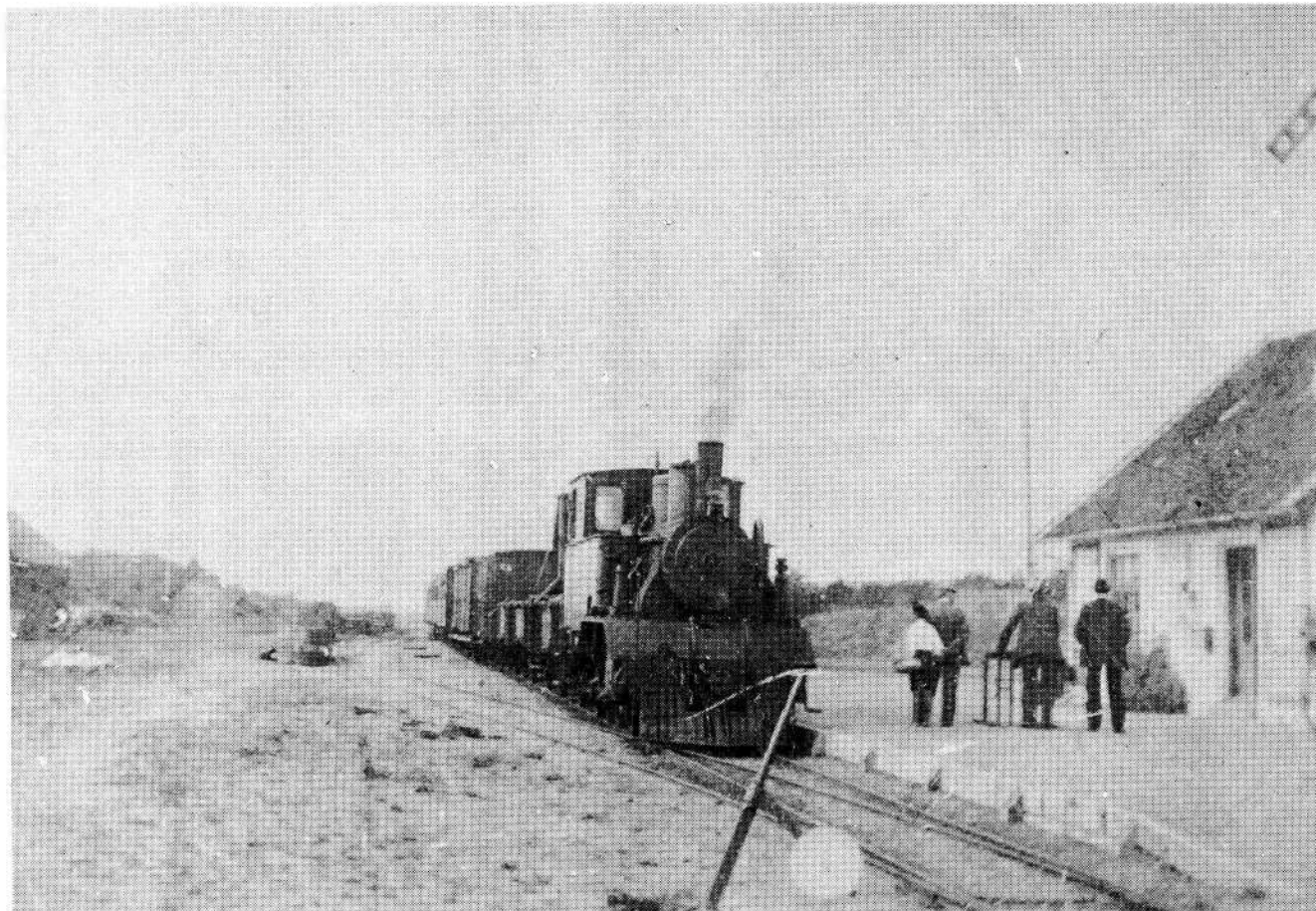
Ekspropriationen fandt sted i maj måned og der opnåedes hurtigt fuld enighed overalt. Ekspropriationen var helt afsluttet 21. juni 1890.

Skagensbanens indvielse fandt sted den 24. juli 1890 i overværelse af Hs. Maj. Kong Kristian d. 9., Hs. Kgl. Højhed Kronprinsen, Hs. Excellence indenrigsminister Ingerslev m. fl. Festsdel-

gerne kørte i flagsmykket særtog forspændt to lokomotiver fra Frederikshavn kl. 9.00 og ankom til Skagen kl. 10.45. Her blev serveret frokost for de mange indbudte gæster i vognremisen, og her var der i dagens anledning foretaget en interimistisk tilbygning. Dagen efter åbnedes banen for regelmæssig drift med to plantog daglig i hver retning.

Det rullende materiel var mærket F.S.B., men F.S.J. har også været brugt, det viser bl.a. inskriptionen på en gammel petroleumslygte, der opbevares i banens arkiv. Vognene var malet i lyse farver: godsvognene grønne, personvognene gulbrune og forsynet med vingehjul og med Skagen byvåben.

Banen beskrives i den 1. årsberetning således: "Der er anlagt en endestation ved Skagen, en landstation ved Ålbæk, og 4 vogterhuse, forsynede med ventesale, er opført ved holdepladser med læssespor. Desuden haves 3 stoppe-



Plantog på Højen station, smalsporstiden.

steder med ventesale. Ved Frederikshavns statsbanestation, fra hvilken personekspe-  
ditionen besørger, er tilbejebnagt det  
fornødne i retning af sidespor m.m., li-  
gesom der er bygget et varehus til god-  
sets ekspedition."

Koncessionen blev som tidligere  
nævnt overdraget Skagen byråd, men med  
bemyndigelse til at overdrage driften til  
andre, og denne ret benyttede byrådet  
sig af ved at slutte overenskomst med et  
nystiftet A/S Skagensbanen. Denne aftale  
er konfirmeret i byrådet den 30. marts  
1892 og dokumentet er underskrevet af  
følgende byrådsmedlemmer:

Julius Meyer (est), L. Holst, Lavritsen,  
M. Larsen, Carl Johansen, O.C. Christof-  
fersen, M. Raaberg, P.K.Nielsen, Chr. I.  
Fabricius og A. Iversen.

Lige indtil 1904 løb der kun 2  
planmæssige togpar om dagen, men selv

denne beskedne drift har været et så  
stort fremskridt for det lille samfund,  
at vi vist idag har meget svært ved at  
forestille os dets betydning. Man fik nu  
daglig og regelmæssig person- og post-  
forbindelse med det øvrige land, og hvad  
der var allervigtigst, man kunne daglig  
få fisken afsendt på betryggende måde.  
Modsat kunne man med en lethed, der hid-  
til havde været ukendt få fremskaffet de  
ting man selv havde brug for, f.eks.  
grejer til fiskeriet, industrivarer, byg-  
gematerialer og levnedsmidler.

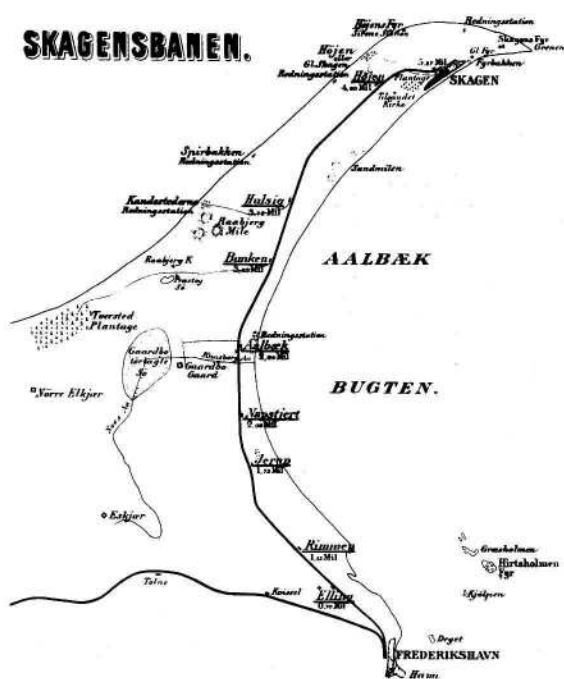
I foråret 1891 betyndte man at an-  
lægge et ca. 1400 m langt havnespor i  
Frederikshavn, men da det var ret be-  
sværligt at få det indpasset i statsba-  
nernes spornet, blev det først færdigt  
til brug den 13. august 1891. Det viste  
sig dog hurtigt, at dette anlæg havde  
været besværet værd, idet der i de føl-  
gende år førtes store godsmængder fra  
havnen til Skagensbanen.



Hulsig station, smalsporstiden (postkort).



## Linieføring



Kort fra den tidligste tid.

Linieføring og stationer.

Banens udgangspunkt var Frederikshavn med direkte tilslutning til statsbanestationen, beliggende i byens nordlige ende. Her havde Skagensbanen i hele smalsporsperioden sit eget sporareal, der var indrettet så man på den lettest mulige måde kunne foretage de fornødne omladninger, og herfra havde man også det tidligere nævnte spor til havnen i Frederikshavn. Herfra løb banen forbi Elling og Rimmen, tæt vest om Jerup, syd for hvilken by den skar landevejen, gennem Napstjert, derefter vest om Ålbæk og videre til Bouvetsbro, hvor den igen skar landevejen (ved Hulsig), over fladen mellem de to milerækker - Stokmil og Kirkemilen imod øst og Engelsrendemilen og Spirbækmlen imod vest - dernæst i det væsentlige følgende landevejen vest og nord om Kirkemilen, tæt nord om Skagens plantage og kirken med station ved byens hovedgade, lige nord for den

nybyggede gæstgivergård.

Banens stignings- og kurveforhold var yderst gunstige, idet den maksimale stigning kun var 1:200 og den mindste kurveradius ca. 3.000 fod. Banens længde blev 39,7 km (5,27 mil). Foruden endestationen i Skagen var der kun én egentlig station, nemlig Ålbæk, medens der i Rimmen, Jerup, Hulsig og Højen var holdepladser med læssespor og vogterhuse forsynet med ventesale. Desuden var der stoppesteder med ventesal i Elling, Napstjert og Bunken. Endelig oprettedes i 1916 et trinbrædt ved Sandmilen mellem Hulsig og Højen. Napstjert og Elling er i tidens løb ændret til holdepladser med læssespor.

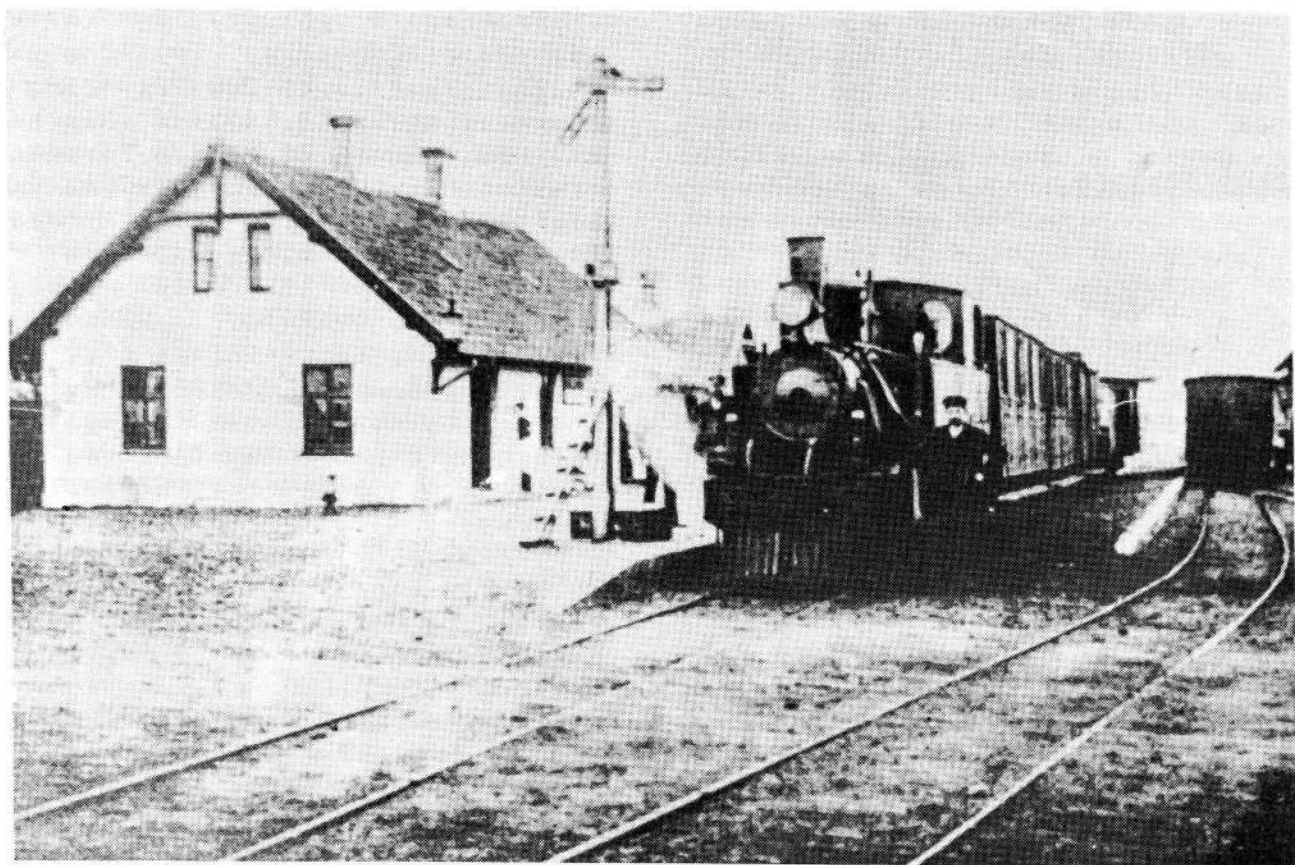
Banens opland var yderst tyndt befolket da banen åbnedes. Skagen havde da kun ca. 2.500 indbyggere og det øvrige opland, der fik direkte nytte af banen havde mellem 3.000 og 4.000 beboere. Dertil kommer, at banen løber meget nær kysten og således kun har opland til den ene side, og at dette oplands nordlige halvdel er ganske smalt og gennemløber en egn, der for en stor del dækkes af moser, miler og klitter. Det er absolut ingen overdrivelse at påstå, at egnens enorme udvikling alene skyldes banen, og uden den i heldigste tilfælde først var begyndt 30-40 år senere.

Som det vil fremgå af afsnittene om banens toggang og trafikmængde viste banen sin store berettigelse ikke alene



Ny Skagen station, forpladsen.





Ålbæk station omkring 1910.

ved en stadig stigende trafik, men også ved det opsving, som erhvervslivet både i Skagen og oplandet blev delagtig i.

De svage skinner som banen var anlagt med (25 lbs/yard = 12,5 kg/m) måtte på grund af den stærkt stigende trafik og det tungere materiel udskiftes, og i årene 1912 til 1914 blev strækningen Skagen-Ålbæk omlagt til 18 kg/m skinner, og årsberetningen fra 1916/17 nævner, at strækningen Skagen-Højen nu har 22,5 kg/m skinner. Fra Ålbæk og sydpå fortsattes sporfornyelsen i 1916, hvor 2 km spor omlagdes til 24,8 kg/m skinner på normalsporede sveller, og i 1920-22 fortsatte man til Jerup, her dog med 24,4 kg/m skinner. De sidste 13 km til Frederikshavn forblev uforandret på grund af banens forestående ombygning til normalspor. På den smalsporede bane var maksimalhastigheden 30 km/time.

Banens arkitekt gennem mange år, Ulrik Plesner, forestod i 1914 en betydelig udvidelse og ombygning af Skagen station. Stationsbygningen fik herved i

hovedsagen samme udseende som idag, og i forbindelse med ombygningen af banen til normalspor i 1924 skete yderligere ændringer.

Med den stærkt stigende trafik var det ganske naturligt, at spørgsmålet om Skagensbanens ombygning til normalspor blev rejst. Det var især den sene og kostbare omladning i Frederikshavn, og navnlig omladningen af fisken, der kom for sent frem og derved forringedes væsentlig i værdi, der gjorde spørgsmålet aktuelt. Første gang sagen blev rejst var i ingeniørforeningens tidsskrift "Ingeniøren" den 10. august 1912, men der kom først gang i sagen, da fiskeeksportør S.J.Bødker i 1916 rejste sagen i Skagens byråd. Der blev nedsat et udvalg, der skulle arbejde videre med sagen, bestående af Bødker, fisker A. Kruse Nielsen, fiskeeksportør Jacob Thomsen og borgmester Iver Christensen. Året efter, den 23. februar 1917 nedsattes et forretningsudvalg med følgende medlemmer:

For Skagen: S.J.Bødker og Iver Christensen,  
for Hjørring amtsråd: Jørgen Larsen og Niels Pedersen,  
for de øvrige kommuner: E. Andersen, Frederikshavn.

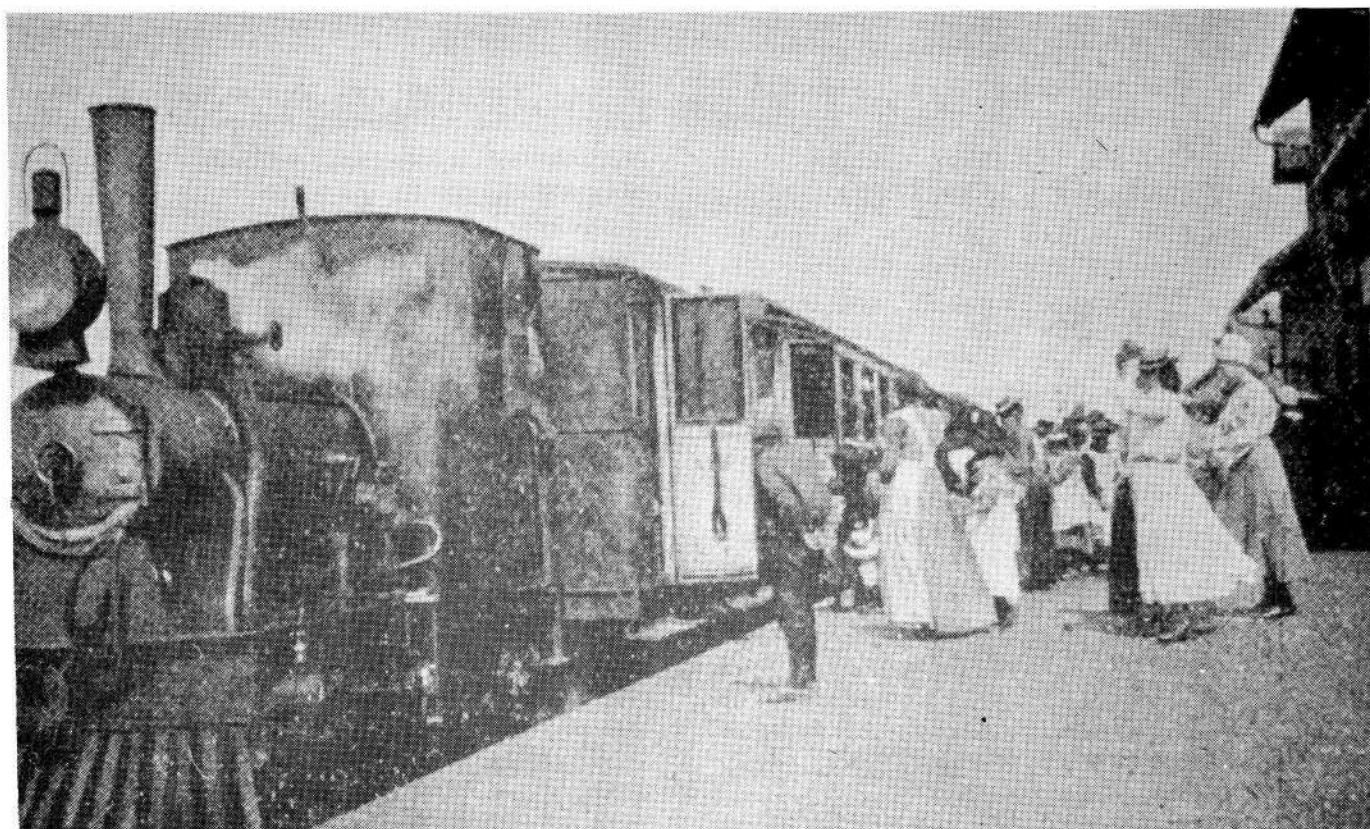
I løbet af 1916 og 1917 var planerne for ombygning og sporforlægning samt tegning af den fornødne aktiekapital tilendebragt, og den 20. marts 1918 blev loven om Skagensbanens ombygning vedtaget i rigsdagen. Den 3. november 1919 udstedtes eneretsbevilling til ombygning af den eksisterende bane og til drift af den normalsporede bane til:

Fiskeeksportør S.J. Bødker, Skagen, formand,  
Etatsråd Jørgen Larsen, R., til Gårdbo-gård,  
Gårdejær, amtsrådsmedlem Niels Pedersen, Flade,

Sparekassedirektør, borgmester Elius Andersen, R., Frederikshavn,  
Vådbinder, borgmester Iver Christensen, Skagen.

Efter at Iver Christensen og Elius Andersen var afgået ved døden, indvalgte i deres sted lærer Jacobsen og bankdirektør N.G.Nielsen. Som anlægsingeniører valgtes foruden banens driftsbestyrer, civilingeniør M.T. Hansen, civilingeniørerne A. Utkov, Geismer og Colding.

Man havde i 1916 kalkuleret med en pris på ca. 2,7 millioner kroner for banens ombygning. Den meget stærke prisstigning, der satte ind i krigsårene - fik bevillingshaverne til at tøve med ombygningen, men efter pres fra Skagens byråd påbegyndtes ombygningen i foråret 1922. Udgifterne til banens ombygning kom helt op på 4,2 millioner kroner plus godt 800.000 kr. for overtagelsen af den smalsporede bane. Fordelingen af anlægs-



Smalsporstog på Skagen station.

summen blev: 67% afholdt af staten, 17% af Hjørring amt, 11% af Skagen kommune, 2½% af Frederikshavn kommune og 2½% af landkommunerne og private.

Den 1. april 1924 overtoges det gamle selskab af det nye aktieselskab.

Den sidste bestyrelse i smalsporstiden:

Valgt af ministeriet:

Borgmester J.G.Hassing, R., Frederikshavn,  
Gårdejer Niels Jensen, Jerup,  
Borgmester Iver Christensen, Skagen.

Valgt af Skagen byråd:

Købmand S.Møller (bestyrelsens formand),  
Overlærer Carl Jacobsen, R.,  
Lærer J.P. Jacobsen.

Valgt af de øvrige aktionærer:

Etatsråd J.Larsen, R., p.p., Gårdbogård,  
Amtsrådsmedlem N. Pedersen, Flade,  
Bankdirektør N.G.Nielsen, Frederikshavn.

Den første bestyrelse i normalsporstiden:

Valgt af ministeriet:

Fiskehandler S.J. Bødker, R., Skagen,  
(formand),  
Købmand S. Møller, Skagen,  
Dommer C.H. Styhr, Frederikshavn.

Valgt af finansministeriet:

Rentier Niels Jensen, Jerup,  
Borgmester I.G. Hassing, R., Frederikshavn,  
Forretningsfører Zachariasen, Frederikshavn.

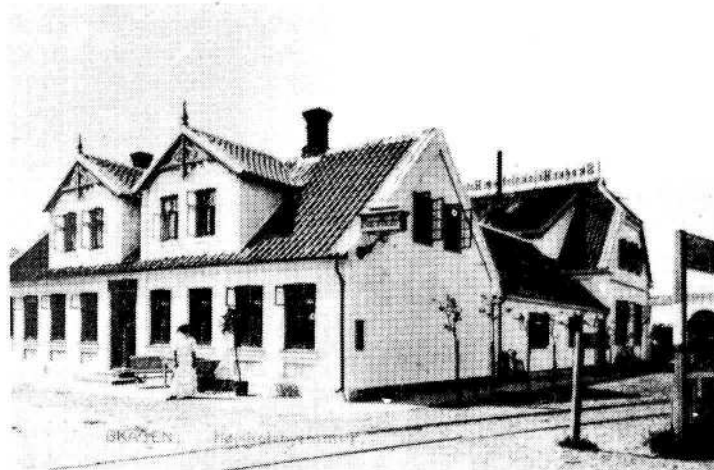
Valgt af Hjørring amtsråd:

Etatsråd Jørgen Larsen, R., p.p. Gårdbogård, Ålbæk,  
Amtsrådsmedlem N. Pedersen, Flade,  
Amtsrådsmedlem J. Jensen, Skjølstrup, Sæby.

Valgt af Skagen byråd:  
Fiskehandler Th. Geisnæs, Skagen,  
Borgmester J.P. Jacobsen, Skagen,

Valgt af de øvrige aktionærer:

Bankdirektør N.G.Nielsen, Frederikshavn.



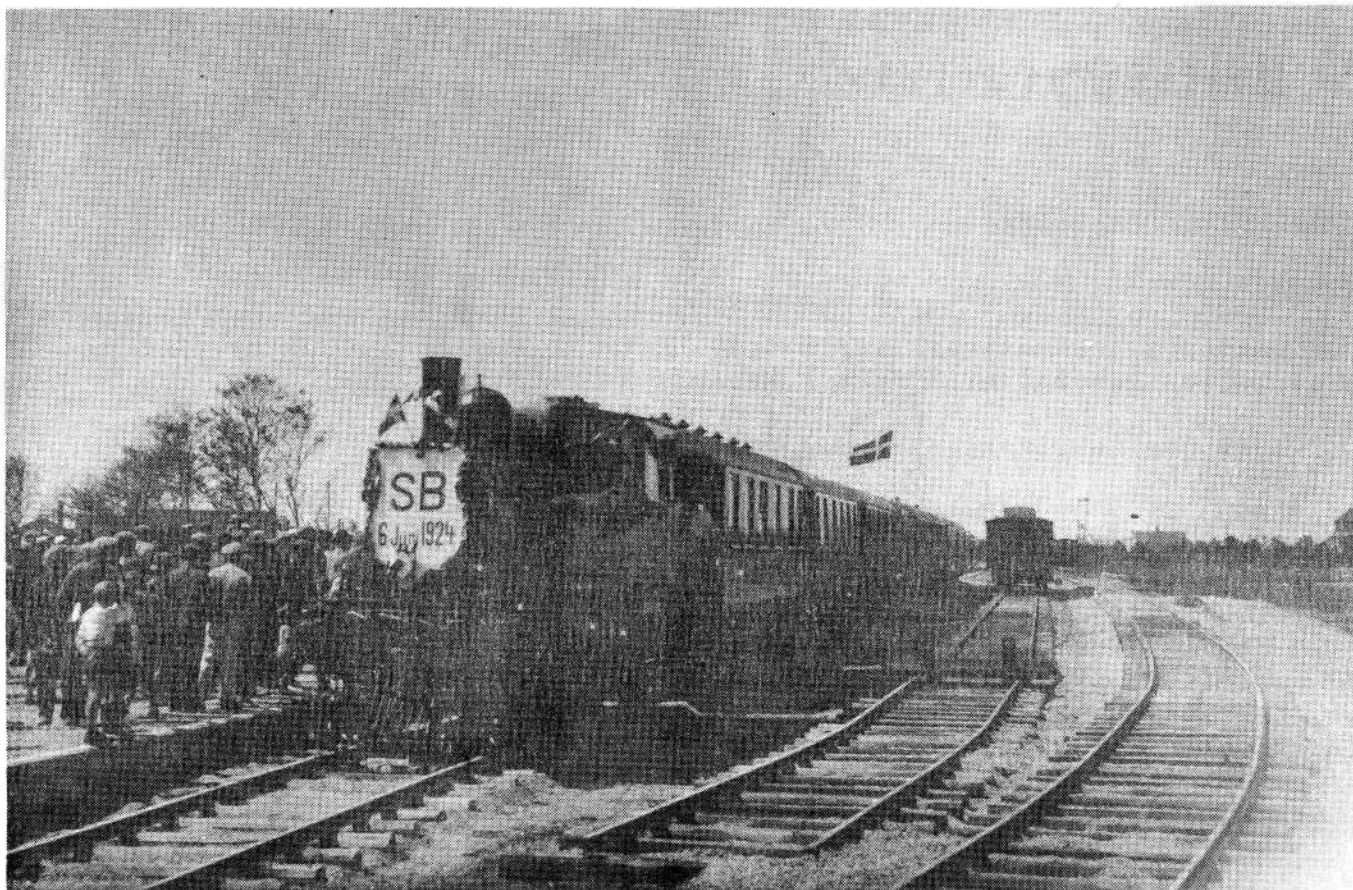
Banelinien ved Skagen højskolehjem

Ombygningen fandt naturligvis sted under fuld normal drift, og blev kun i ringe grad udført ved hjælp af entreprenører. En af de få entreprenører man benyttede, sinkede arbejdet ved uheldige dispositioner. Som ledende landinspektør antoges landinspektør A.L. Birk, Hjørring, og som arkitekt for nyopførelse og ombygning af bygninger arkitekt Ulrik Plesner.

En del af jordarbejderne blev udført som nødhjælpsarbejde, hvad der sparede en del i anlægsudgifter. Fra Frederikshavn (bortset fra det første ganske korte stykke) og til Jerup, ialt 13 km, blev banen forlagt mod øst, hvorved Elling mistede sin holdeplads og pladsen i Rimmen flyttedes mod øst. Til gengæld opførtes en helt ny station i Strandby. Fra Jerup til ca. 2 km syd for Skagen skete der ingen ændring i linieføringen, og på denne strækning havde man en tid trestrengt sporanlæg. De nordligste 2 km blev forlagt i vestlig retning med bibeholdelse af den gamle station, der blev betydeligt udvidet, både hvad angår lokaler og sporareal.

Den gamle linieføring i Skagen kan ret let følges. Fra stationen, hvor spo-





Indvielsestoget 6. juni 1924.

rene og perronen tidligere lå parallelt med stationsbygningen, medens begge dele nu går i en vinkel på ca.  $45^{\circ}$  ud fra den, løb banen der, hvor man nu har Christian X Alle, vest om plantagen indtil den tilslutter det nuværende anlæg. På mange af de nye villaveje mellem stationen og plantagenses endnu den smalsporede banes arealer ligge ubenyttet hen som en strimmel ingenmandsland. Den ny bane - der blev betegnet S.B. - blev også 39,7 km lang, den blev anlagt med 24,39 kg/m skinner på underlagsplader på imprægnerede fyrretræssveller og i skærveballast. I Frederikshavn fik Skagensbanen sin egen perron med blindspor og drejeskive samt omløbsspor. Hele stationstjenesten besørges her af DSB. Foruden stationerne i Skagen og Ålbæk er der holdepladser med krydsningsspor og læssespor i strandby, Jerup, Hulsig og Højen; holdeplads med læssespor i Rimmen og stoppesteder i Napstjert, Bunken og Sandmilen. Fra 1925 til 1929 var der desuden læssespor i

Napstjert og fra 1944 betegnes både Strandby, Jerup, Ålbæk, Hulsig og Højen som stationer, og Rimmen, Napstjert, Bunken og Sandmilen som stoppesteder. Fornylig er Højen degraderet til stoppested.

I 1937 indførtes et nyt og stærkt forbedret signal- og sikkerhedssystem (lyssignaler). I 1960 påbegyndtes en udskiftning af sporet med 37 kg/m skinner, der med elastiske spiger fastgøres på imprægnerede bøgesveller og med anvendelse af gummiunderlagsplader ved skinnernesamlingerne. Denne sporudveksling vil efterhånden blive gennemført over hele strækningen, bortset fra det korte banestykke lige nord for Frederikshavn, der skal forlægges i forbindelse med ombygningen af Frederikshavn station. Til disse nye sporarbejder har Skagensbanen i 1962 anskaffet en moderne svellestopmaskine og på banens værksteder har man bygget en stor motordreven arbejds- og tilsynsvogn til baneafdelingen.

# Driftsmateriel

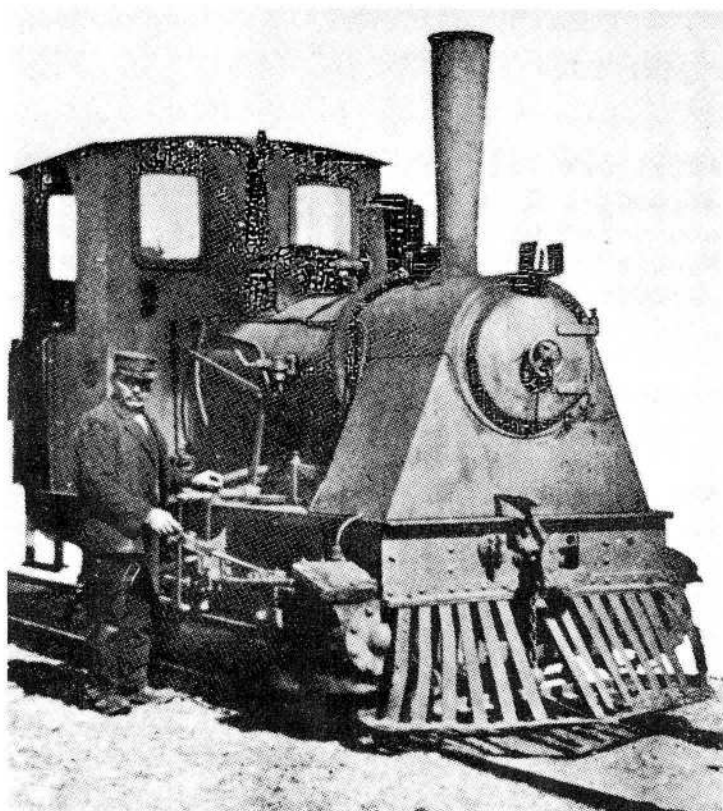
Det smalsporede materiel:

Damplokomotiver.

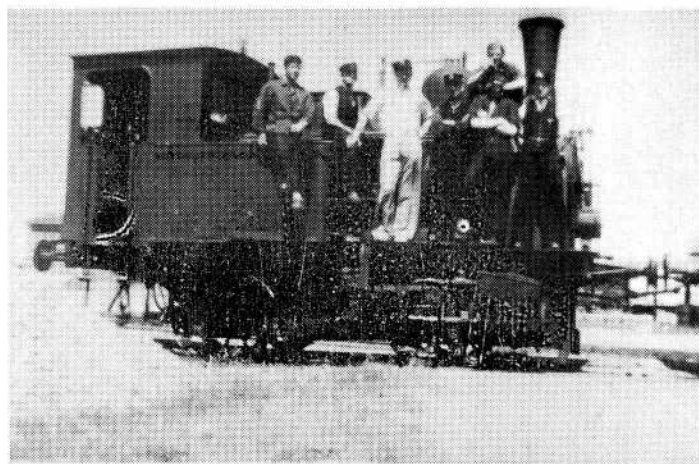
De første 4 lokomotiver var B-tenderloko, alle leveret af Krauss i München.

|       |        |                        |      |
|-------|--------|------------------------|------|
| Nr. 1 | i 1889 | som fabrikationsnummer | 2247 |
| - 2   | i 1890 | -                      | 2327 |
| - 3   | i 1890 | -                      | 2328 |
| - 4   | i 1899 | -                      | 3907 |

Disse maskiner er de mindste, der har været benyttet til strækningskørsel på nogen dansk jernbane, og indtil banen i 1904 anskaffede væsentlig større maskiner, bestred de hele dens trafik. Men det var da også tit nødvendigt at anvende forspandskørsel, hvad der selvsagt er meget uøkonomisk, idet det kræver dob-



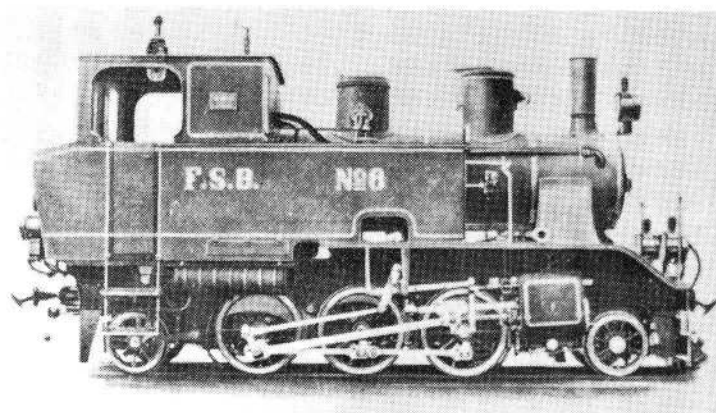
Skagensbanens ældste smalsporslokomotiv.



Smalsporslokomotiv nr. 4.

belt personale, og med et eventuelt mindre godt samarbejde også giver et dårligt økonomisk resultat. Det ret store antal særtog på banen viser også, at maskinerne var for små; men det er vist kun i begrænset omfang, man kan bebrejde banens ledelse at have været for nøje-regnende. Trafikken blev nemlig meget større end forventet.

Da nr. 1 ikke egnede sig til forspandskørsel med de to andre loko nr. 2 og 3, anskaffede man i 1899 nr. 4. Den var i det store og hele som de tre første, men burde nok have været større. Nr. 1 blev herefter anvendt meget lidt,



Smalsporslokomotiv nr. 6.





endnu ikke var overstået, havde stålfyrkasse.

Nr. 5 blev udrangeret i 1924, medens de 3 andre kom til Bornholm, hvor de fik uforandrede numre (6, 7 og 8). De blev der brugt i den lettere strækningskørsel og til rangering. Nr. 6 og 7 blev udrangeret i 1950 og nr. 8 i 1937.

Bag i heftet finder De en skematisk oversigt over disse loko. (Side 57).

#### Person-, post-, rejsegods- og bænkevogne:

Til den nyåbnede bane leverede den norske vognfabrik, Skabo, i 1890 4 personvogne og 2 kombinerede post- og rejsegodsvogne. Personvognene var 2-akslede og havde 4 kupéer i fuld vognbredde med én II. klasse kupé mellem 3 III. klasse kupéer. Der var en dør med vindue og 2 små vinduer i hver vognside i hver kupé. Akselafstanden var 3600 mm og totallængden 5960 mm. Der var ialt 18 pladser på II. klasse og 104 pladser på III. klasse. Post- og rejsegodsvognene havde et postrum på 1800 mm og rejsegodsrummet var 4075 mm. De havde et vindue og en dør med vindue i postrummet og en fløjdør med vindue og vindue i rejsegodsrummet. Akselafstanden var 3300 mm og totallængden 5960 mm.

I 1891 blev en III. klasse kupé omdannet til II. klasse, og samme år anskaffedes 2 bænkevogne, hvorom der i årsberetningen for 1891/92 skrives følgende: "De nye lukkede Vogne have samme Længde som Post- og Personvognene og ere forsynede med 3 Skydevinduer på hver Side. Foruden at benyttes til Godstransport, ere disse Vogne bestemte til i Sommertiden, særlig om Søndagen, at tjene som Bænkevogne i Stedet for de tidligere anvendte almindelige lukkede Godsvogne, idet de ere betydelig bekvemmere end disse".

I 1892 anskaffedes atter 2 bænkevogne, der ligesom de 2 første var bygget i Frederikshavn. I den ene af disse var indrettet en II. klasse kupé. I 1895 anskaffede man den 5. personvogn og banen rådede nu over 36 pladser på II. klasse og 120 pladser på III. klasse.

Skagensbanens første boggievogn blev anskaffet i 1900 fra Hannover Waggon Fabrik. Det var et stort fremskridt og noget usædvanligt til brug i person- og blandede tog på den tid. Denne vogn havde midtgang og 3 II. klasse og 3 III. klasse kupéer. Hver kupé havde et dobbeltvindue i hver vognside. Den havde åbne endeperroner og var pladebeklædt. Akselafstanden var i boggien 1200 mm og mellem boggiernes drejetappe 6450 mm. Totallængden var 10.400 mm.

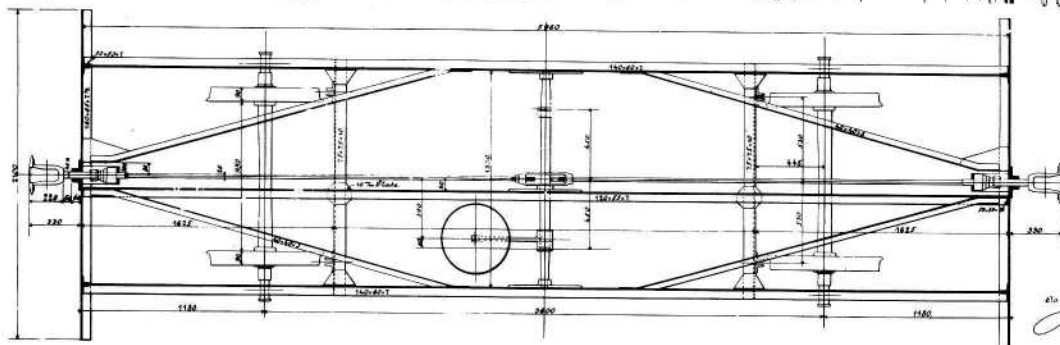
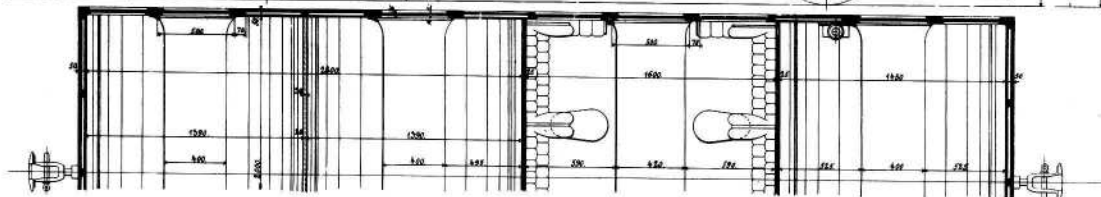
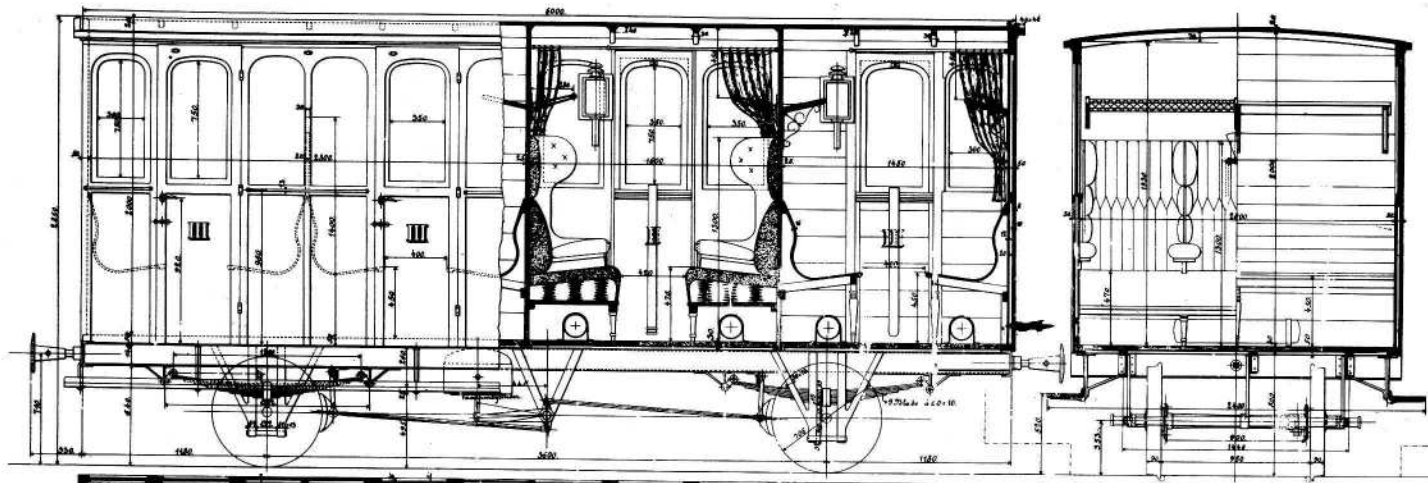
Den ene bænkevogn (med II. klasse kupé) blev i 1901 ombygget til post- og rejsegodsvogn og fra 1902 ophørte iøvrigt foreløbigt benyttelsen af bænkevognene.

2 nye boggievogne blev leveret af Scandia i 1905 og 1908, litra E 2 og 3. Det var midtgangsvogne med åbne endeperroner og med tagryttere. E 2 havde 15 smalle vinduer i hver vognside. Den havde 20 pladser på II. klasse og 32 på III. klasse og den var forsynet med 1 toilet. Akselafstanden i boggien var 1500 mm, mellem drejetappene 9800 mm og totallængden 13.420 mm. E 3 havde 14 smalle vinduer i hver vognside, den havde 12 pladser på II. klasse og 33 på III. klasse. Den havde 2 toiletter. Akselafstanden næsten som E 2: 1500 og 9700 mm, totallængden 13.420 mm.

I 1911 blev de 2 post- og rejsegodsvogne omdannede til rene postvogne og den tredje til ren rejsegodsvogn. I 1913 byggede Scandia 2 person- og godsvogne, F 1 og 2, til banen. Disse vogne havde i midten i hver side en dobbelt fløjdør med vinduer, og til hver side for den 4 smalle vinduer. Til hver vogn hørte 8 løse bænke med plads til 36 rejsende. Akselafstanden var 3600 mm og totallængden 7400 mm.

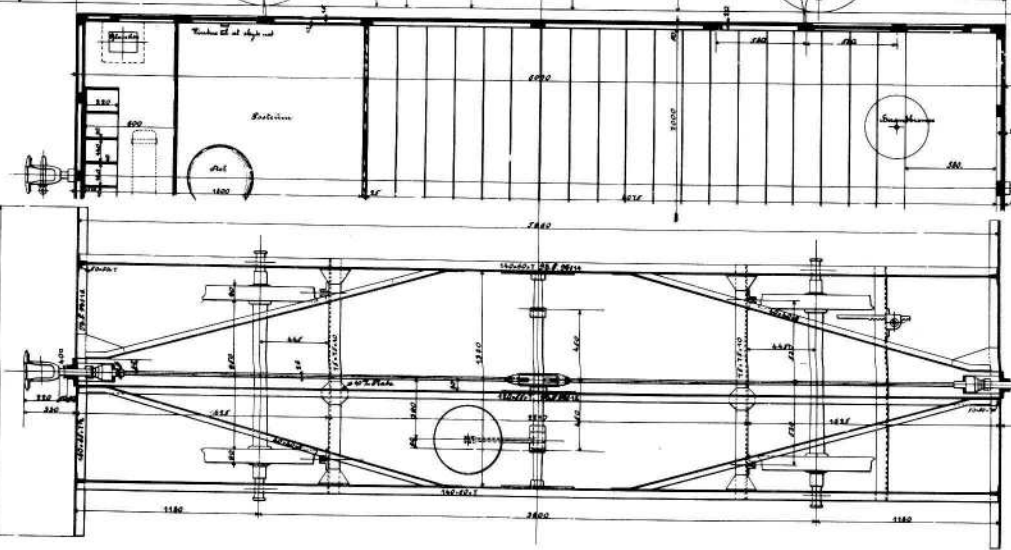
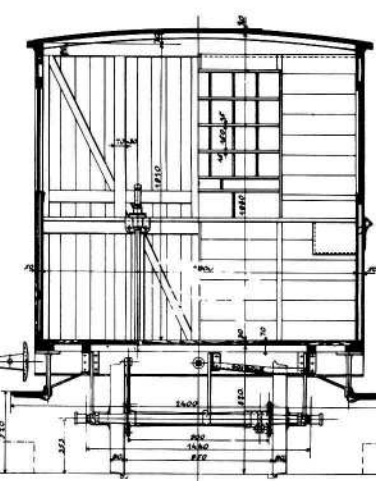
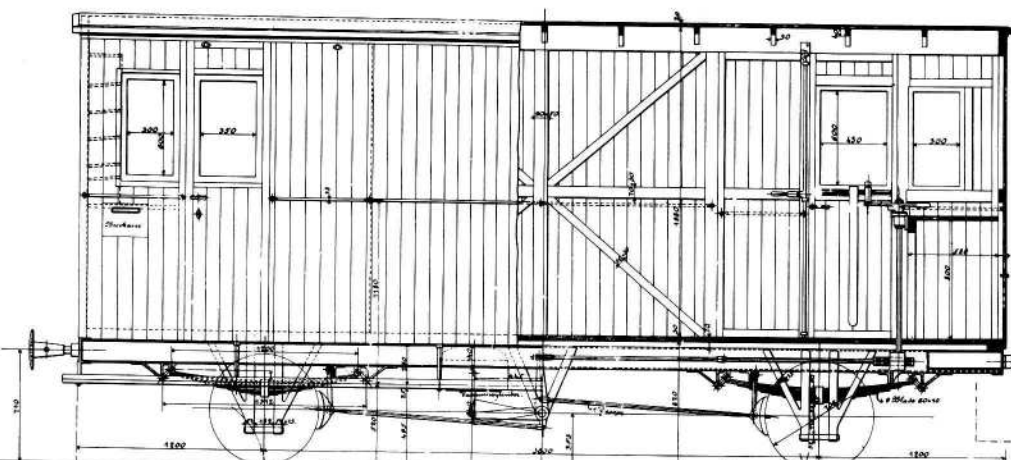
#### Godsvogne:

Ved banens åbning rådede man over ialt 4 lukkede og 10 åbne godsvogne, alle med 3,5 t lasteevne og alle leveret af Skabo. I de følgende år anskaffedes jævnligt godsvogne til den hastigt stigende godstrafik, en del blev bygget i Frederikshavn, 41 hos Scandia og i 1908 købtes 12 grusvogne brugt. I 1918 havde



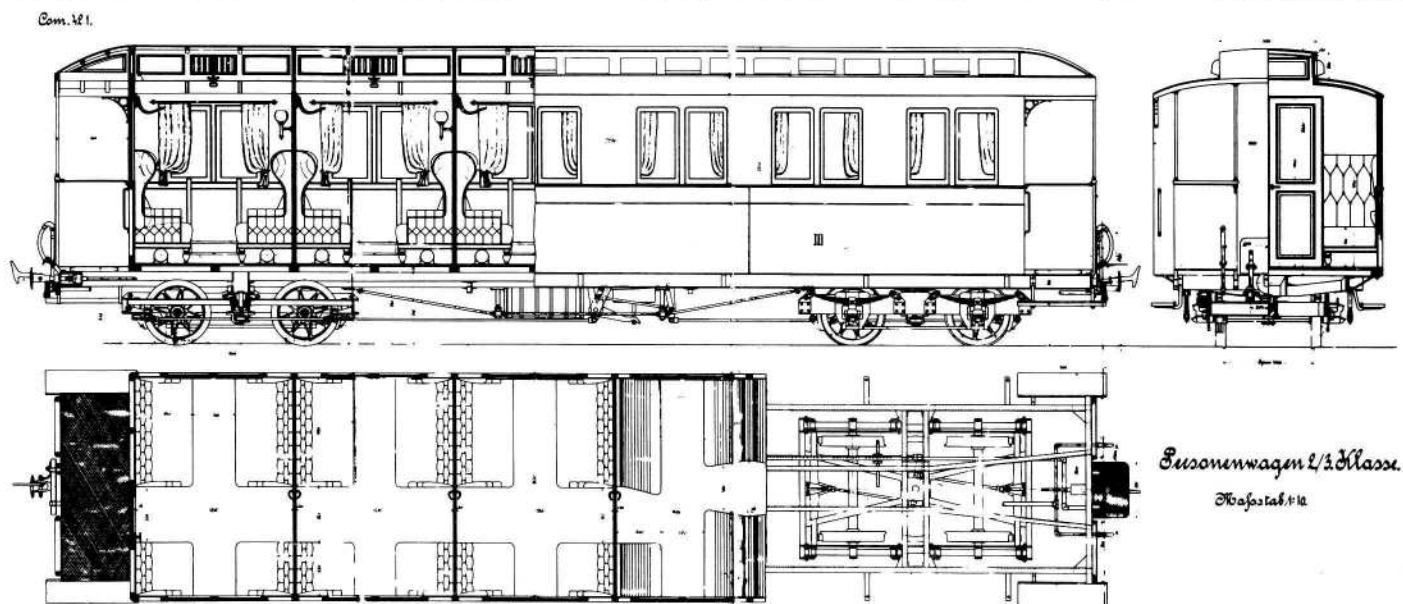
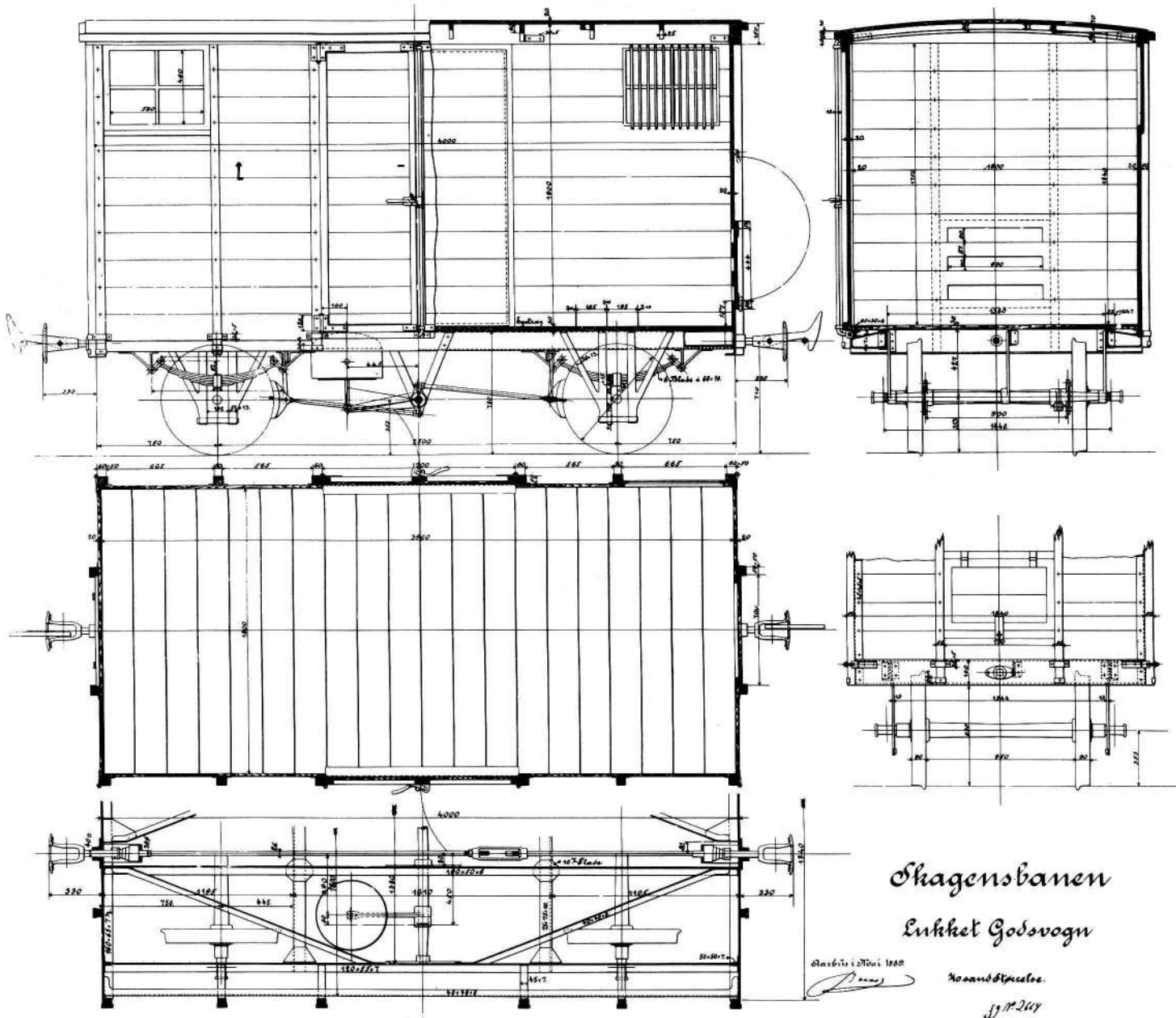
Skagensbanen  
Sæsonvogn

Skagensbanen  
Sæsonvogn  
København  
1897

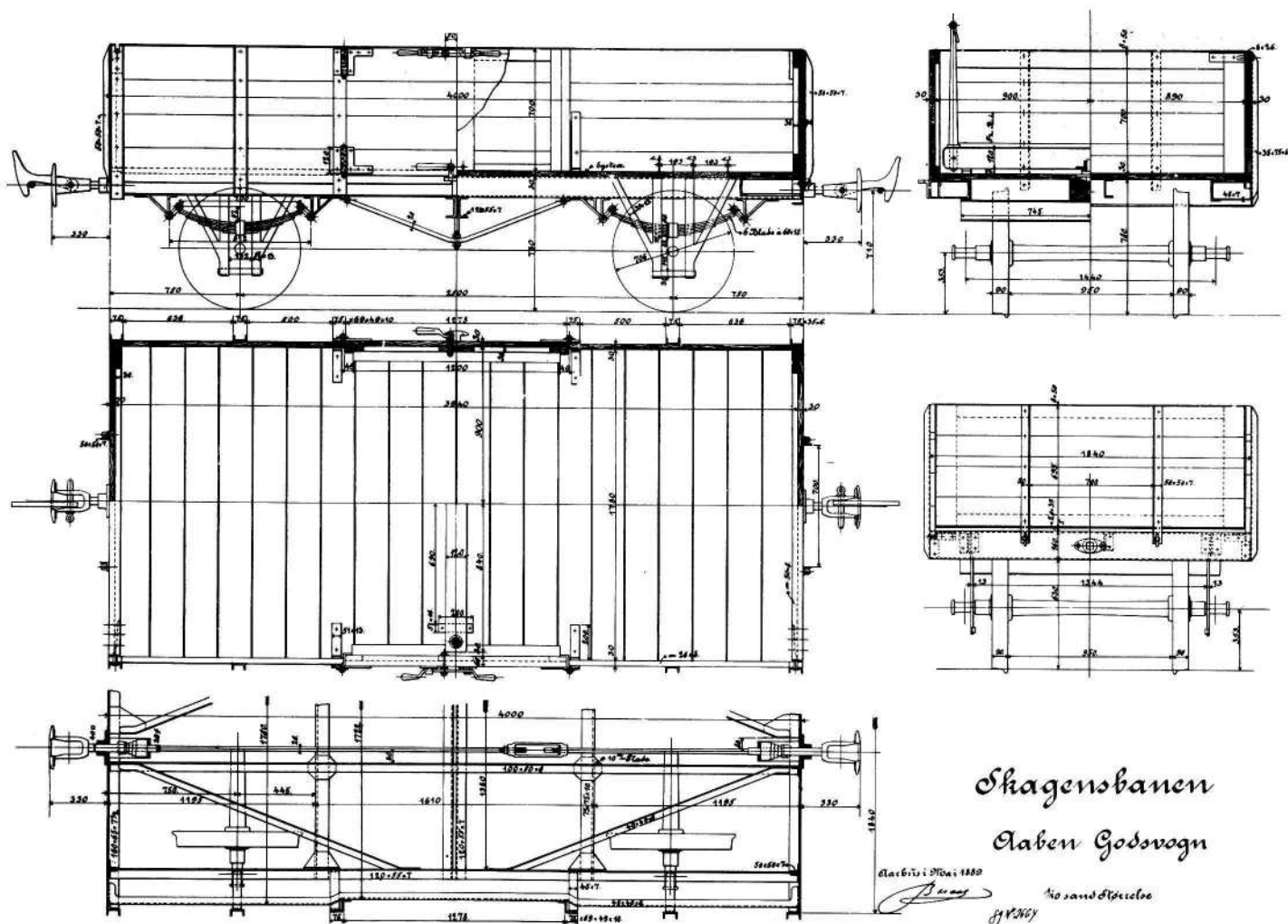


Skagensbanen  
Bost-og Bagagevogn

Skagensbanen  
Bost-og Bagagevogn  
København  
1897







banen ialt 90 godsvogne, heraf 23 stk. med 3,5 t og resten med 5,25 t lasteevne.

I skemaet side 57 bringes for smalsporstiden en oversigt over antallet af godsvogne og deres lasteevne. Der er ikke anskaffet godsvognsmateriel efter 1918.

Scandia har ialt leveret 41 vogne:

|       |       |          |                     |
|-------|-------|----------|---------------------|
| 25/4  | 1903, | C 9,     | lukket,             |
| 6/6   | 1904, | C 10-11, | lukkede,            |
|       |       | D 21-22, | åbne, skruebremse,  |
|       |       | D 23-28, | åbne, tømmerskammel |
| 7/4   | 1905, | D 29-32, | åbne,               |
|       |       | C 12,    | lukket,             |
| 21/11 | 1906, | C 13-14, | lukkede,            |
| 28/5  | 1914, | C 21-22, | lukkede, håndbremse |
|       |       | C 23-24, | - skruebremse       |
| 8/6   | 1914, | F 1-2,   | person- og gods,    |
| 2/12  | 1915, | C 28-30, | lukkede, håndbremse |
|       |       | C 25-27, | - skruebremse       |

31/3 1917, D 32-36, åbne, håndbremse,  
 16/5 1917, C 31-32, lukkede, håndbremse  
 C 38-40, -  
 18/5 1917, C 33-37, - skruebremse  
 Godsvogne litra C 21-40 var lukkede vogne med dobbelt fløjddør og 4 lemme i hver side. Nr. 23 - 27 og 33 - 37 havde akselafstand 3400 mm, totallængde 6170 mm og bremsekupe med skruebremse. Nr. 21 - 22, 28 - 32 og 38 - 40 havde en akselafstand på 3000 mm og en totallængde på 5400 mm.

Godsvogne litra D 21-28 var åbne godsvogne med 0,7 m høje sider, akselafstand 3000 mm og totallængde 5400 mm. Nr. 21 og 22 havde højtsiddende bremsehus med skruebremse.

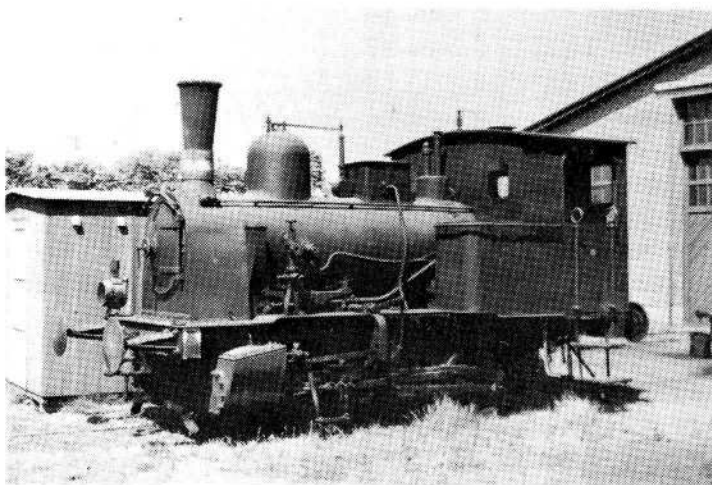
Alt det smalsporede materiel var forsynet med midterpuffer og centralkobling.

## Det normalsporede materiel:

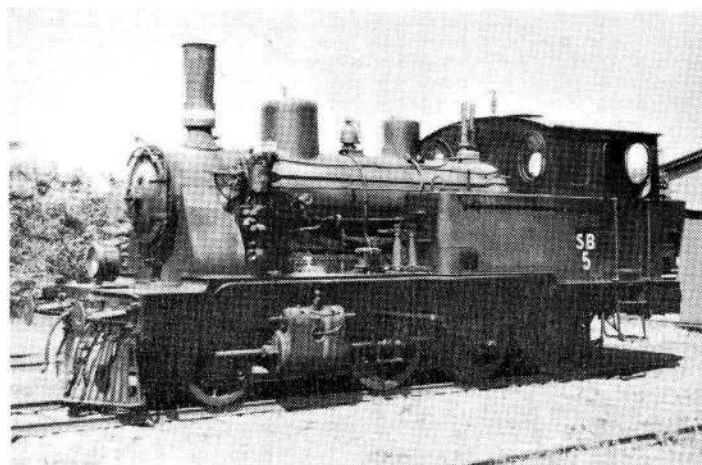
### Damplokomotiver.

#### Nr. 1, 2 og 3:

Til den ombyggede bane leverede Henschel & Sohn i Cassel i 1924 tre 1Bl tenderlokomotiver, fabrikationsnumrene var 20227-229. Man har fra banens side været yderst tilfreds med disse maskiner, både hvad angår konstruktionen og udførelsen. De har desuden været meget økonomiske i drift, været driftssikre og været i stand til fuldt ud at bestride banens trafik. Konstruktøren har forstået at give dem et harmonisk ydre, kedlen ligger ret højt, dom og sandkasse er glat afrundede, vandkasserne er skråt afskårne fortil (der findes tillige en vandkasse mellem rammen), førerhuset kan lukkes helt og er bagtil forsynet med en kulkasse til 2 t kul. De 2 løbehjulsæt er anbragt i Bisselstel, kobbelhjulene sidder tæt sammen og er anbragt foran fyrkassen, men ved hjælp af stabiliseringsfjedre har man opnået at give maskinerne et meget roligt løb. Cylindrene har rundglidere, det bageste kobbelhjul sæt er drivhjul, og de udvendige Heusingerstyringer bevæges af en skiftearm. Med en kedel, der har ca. 60% større heflade og 50% større risteareal end tilsvarende lokomotiver leveret til Sydflenske Jernbaner, opnåede man at få en maskine, der kunne tåle den hårde kørsel,



Normalsporslokomotiv nr. 4.



Normalsporslokomotiv nr. 5.

en så flad bane som Skagensbanen kræver.

Kravet om motorisering og de høje kulpriser har bevirket, at disse udmærkede loko nu er hensat. Nr. 2 og 3 står på et depotspor i Skagen - og bliver vel snart solgt til ophugning, medens nr. 1, der fik ny fyrkasse i 1952, er hensat i remisen i Skagen som reservemaskine.

#### Nr. 4:

Var et lille B tender loko, der blev bygget i 1903 af Borsig i Berlin (fabrikationsnummer 5200) til Ålborg Privatbaner, og det overtoges af Skagensbanen den 20. november 1924. Det havde ved APB nr. 17 og anvendtes til rangering i Ålborg og Nørresundby, men efter at APB havde anskaffet store tre-koblede rangermaskiner, overgik den til SB. Den havde fået ny fyrkasse i 1922 og denne blev atter fornyet i 1948. Ved Skagensbanen anvendtes den til rangering i Skagen indtil man fik traktorer, hvorefter den har været hensat som reserve-loko.

#### Nr. 5:

Et 1C tenderloko, bygget i 1911 af Henschel & Sohn (som fabrikationsnummer 10696) til Kolding Sydbaner, nr. 3, blev overtaget af Skagensbanen i 1949 efter at Kolding Sydbaner var blevet nedlagt. Denne maskine, der er en typisk dansk privatbanemaskine, har i de få år, den har været i drift på SB, vist sig at

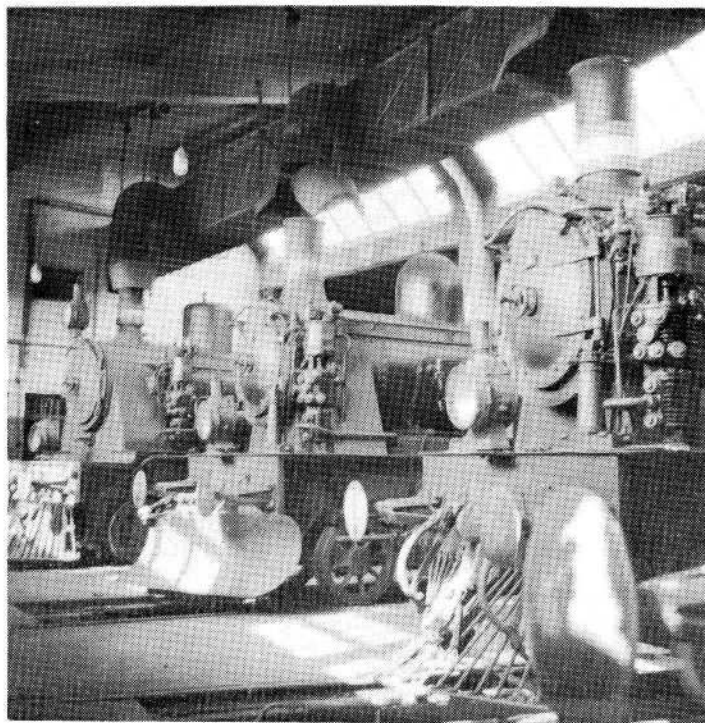
være velegnet til banens større tog, men det kan nu ikke være synderlig meget, den har kørt (se antal dampkilometer i togkilometerdiagrammet), og også den står nu - som nr. 1 og 4, i Skagen remise som reserveloko. Det skal siges til værkmeesterens og det øvrige personales ros, at alle 3 loko holdes i en stand, der kunne tjene som forbillede for de baner (deriblandt DSB), hvor ordet "damp" er et uartigt ord.

#### Normalsporede damplokomotiver:

| Nr.           |                | 1-3      | 4    | 5      |
|---------------|----------------|----------|------|--------|
| type          |                | 1'B1'h2T | Bn2T | 1'Ch2T |
| cylinderdia.  | mm             | 340      | 295  | 380    |
| slaglængde    | mm             | 520      | 400  | 550    |
| drivhjulsdia. | mm             | 1300     | 900  | 1190   |
| løbehjulsdia. | mm             | 850      | -    | 840    |
| kedeltryk     | atg            | 12       | 12   | 12     |
| risteareal    | m <sup>2</sup> | 1,3      | 0,6  | 1,25   |
| hedeflade,    |                |          |      |        |
| kedel         | m <sup>2</sup> | 53,1     | 36,1 | 54,54  |
| overheder     | m <sup>2</sup> | 26,1     | -    | 15,37  |
| total         | m <sup>3</sup> | 79,2     | 36,1 | 69,91  |
| vand          | m              | 4,5      | 2    | 5      |
| kul           | t              | 2        | 0,5  | 1,25   |
| vægt,         |                |          |      |        |
| tom           | t              | 21,0     | -    | 30,2   |
| adhæsion      | t              | 29,4     | 19,2 | 29,8   |
| tjenstf.      | t              | 37,6     | 19,2 | 38,3   |
| længde over   |                |          |      |        |
| puffere       | mm             | 9040     | 5406 | 9205   |
| akselafstand, |                |          |      |        |
| fast          | mm             | 1550     | 2000 | 2900   |
| total         | mm             | 6000     | 2000 | 5150   |

#### Motormateriel:

For at undersøge om Skagensbanen var egnet til motortog og for om muligt at finde en anvendelig type, lejede SB i oktober 1924 hos Maribo-Torrig Jernbane M 2, en 4-akslet dieselmotorvogn, for en periode af 4 måneder. I denne tid kørte den normalt 3 dobbeltture dagligt. Der blev desuden i et kortere tidsrum foretaget forsøgskørsler med benzinmotorvogne og ialt blev der i året 1924/25 kørt 19.937 km med fremmede motorvogne.



I remisen, Skagen. Lok. 2, 1 og 5.

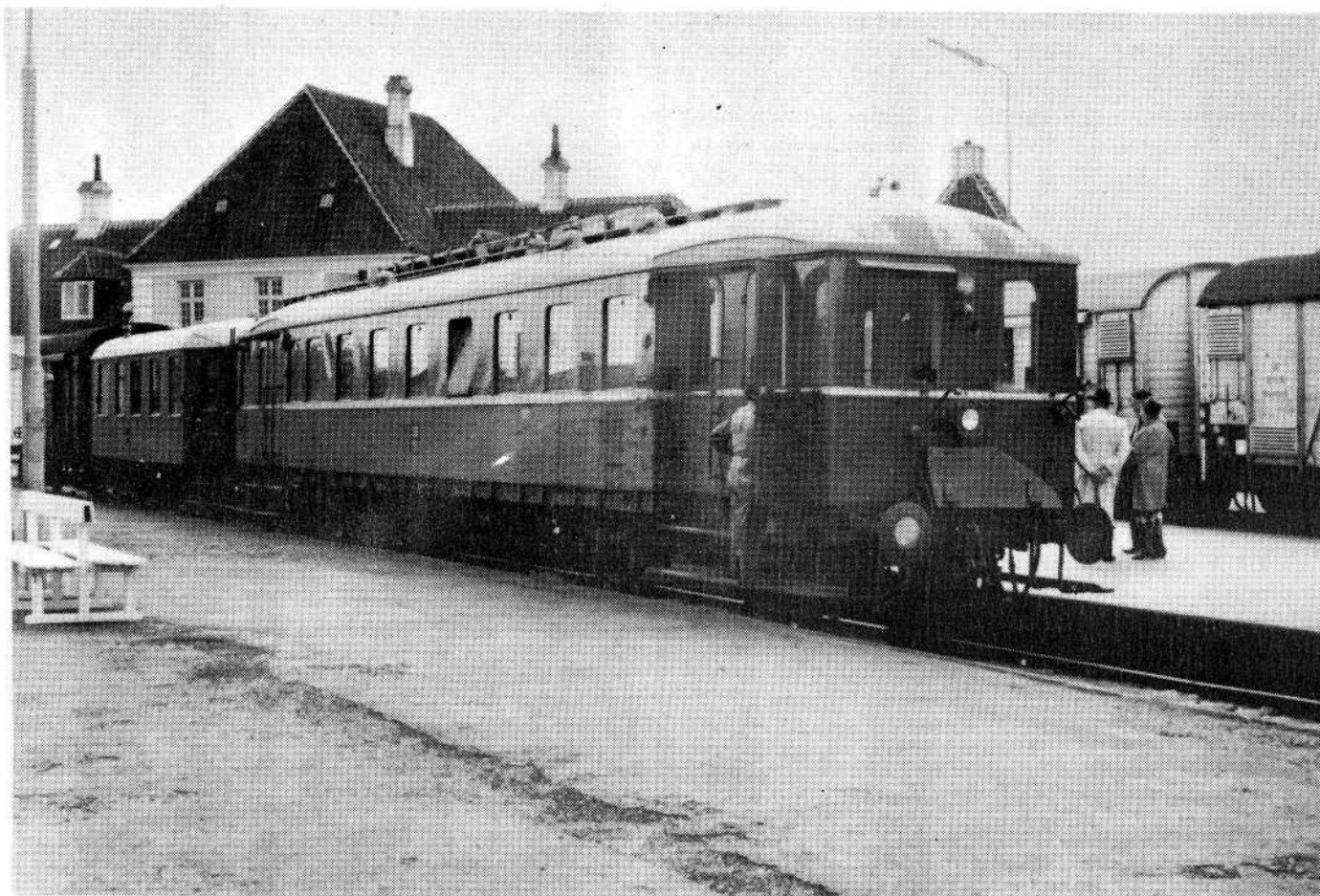
#### M 1:

Blev leveret den 13. juni 1927 af "Eisenbahn Verkehrsmittel A/S", Berlin, i daglig tale kaldt en EVA vogn. Vognen, der er en boggievogn, er i motorenden snævret ind, og indeholder foruden motorrum, 2 midtgangsaftdelinger til II. kl. (oprindelig III. kl.) med 24 + 20 pladser, derefter en sidegang med 2 kupéer - 1 I. kl. og 1 postkupé, og vognen er forsynet med førerrum i begge ender. Boggiecenterafstanden er 16.915 mm, total længden er 20.040 mm og taravægten 41 t.

Oprindelig var M 1 forsynet med en 6-cylindret Maybach dieselmotor på ca. 150 Hk og med mekanisk overførsel af motorkraften til de sammenkoblede hjul i motorboggien. I 1950 blev vognen forsynet med en ny 175 Hk Hercules dieselmotor, men man bibeholdt den gamle gearkasse.

Der blev i slutningen af 1920'erne anskaffet ialt 4 vogne af denne type her i landet, idet Skagensbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane hver fik én og Mariager-Fårup-Viborg Jernbane to. M 1 er endnu i daglig drift, omend den må siges at have overlevet sig selv, thi den er både udslidt og umoderne. Man





Motorvogn M 1 på Skagen station.

kommer dog ikke udenom, at denne motorveteran har klaret sig godt og altså stadig passer sin dont. De tre andre af samme type voldte bestandig besvær og de har alle forlængst endt deres dage som motorvogne.

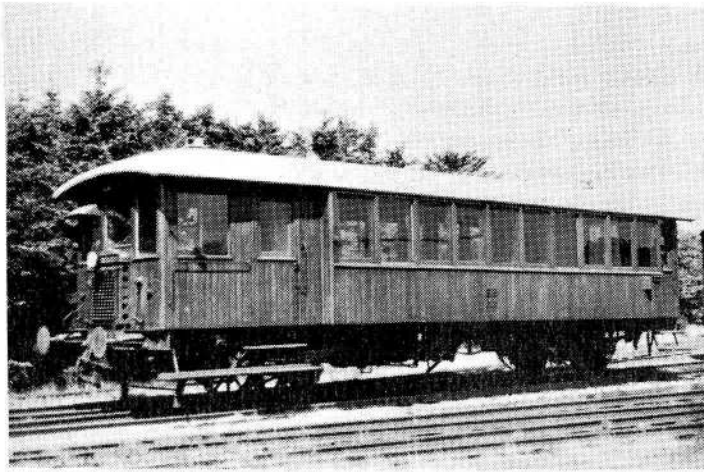
#### M 2:

I slutningen af 1920'erne krævede banens køreplan et damploko og en motorvogn. Man havde to damploko i reserve, men til afløsning på udvaskerdage og på motorvognens eftersynsdage (den havde visse børnesygdomme) og til fremførelse af et ret stort antal særtog, var denne reserve lovlig lille, især da alle SBs tre damplokomotiver forfaldt til kedelprøve omtrant samtidig. Det var derfor naturligt, at man søgte at få en reservemotorvogn, men da man ikke havde brug for et større antal pladser i motor- og personvognsparken end hidtil, besluttede man at ombygge en af banens personvogne til motorvogn.

Man valgte den ene af sommerpersonvognene, C 42, til formålet og den sendtes i 1928 til Scandia i Randers for ombygning. Her blev den forsynet med en 6-cylindret Continental benzinmotor, leveret af De forenede Automobilfabrikker i Odense. Motoren udviklede 100 Hk ved 2000 omdr./min., cylinderdiameteren var 115 mm og slaglængden 146 mm. Vognens akselafstand forblev uændret 7220 mm, men totallængden øgedes til 13.095 mm og den tjenstfærdige vægt blev 15,6 t.

Selve vognen blev uforandret midtgangsvogn, men antallet af pladser reduceredes fra 56 til 46, og samtidig indrettedes en postkupé. I 1961 blev motoren udskiftet med en 125 Hk Leyland motor (sat i drift 5. marts 1962).

M 2 har i de forløbne år været anvendt som afløsning for de store motorvogne, samt til ganske små persontog. I de seneste år har den kun været lidt anvendt i regelmæssig trafik.



Motorvogn M 2.

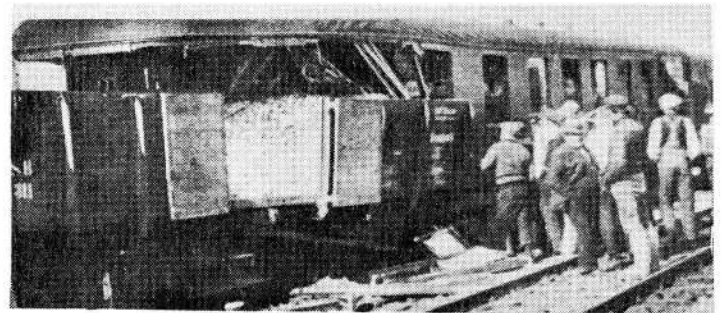
#### M 3:

For at skaffe endnu en stor motorvogn til banen - og for at spare en del af udgifterne til anskaffelsen - besluttede man i 1931 at ombygge boggiepersonvognen B 6 til motorvogn. Ombygningen blev foretaget af Scandia og gjorde B 6 næsten ukendelig. B 6 var før ombygningen en sidegangsvogn med åbne endeperroner, havde toilet, 3 II. klasse og 5 III. klasse kupéer og endnu et toilet. Der foretoges følgende ændringer ved vognkassen: I II. klasse enden påmonteredes en ny lukket, tilspidset gavl, der indeholdt styrerum, og dernæst en lukket platform med dør i hver side. Her var også toilet og adgang til sidegangen. Alle 3 II. klasse og de 3 III. klasse kupéer blev bibeholdt, men anvendt som 1 I. klasse kupé med 6 pladser og 5 III. klasse kupéer med 50 pladser, medens de to sidste III. klasse kupéer blev omdannet til rejsegodsrum. Det sidste toilet blev fjernet, og der tilbyggedes et langt, smalt motorrum med styrerum - af udseende som for M 1. Den ene boggie blev bibeholdt og under motorenden blev anbragt en ny maskinboggie.

Motoren var en 6-cylindret Maybach dieselmotor, der udviklede 175 Hk ved 1400 omdr./min. Cylinderdiameter 140 mm og slaglængde 180 mm. Vognens tjenstvægt blev 40,4 t, akselafstanden 15.380 mm + boggier 2100/3800 mm og totallængden

22.500 mm. M 3 blev ligesom M 1 anvendt i de lette persontog, og på skift med M 1. M 3 fik som M 1 i 1950 en ny 175 Hk Hercules motor.

Den 11. april 1934, da M 3 fremførte tog 11, tørnede den på grund af fejlstillet sporskifte på Hulsig station ind i nogle godsvogne på stationens læssespor. M 3 blev en del beskadiget og togets fører, lokomotivfyrbøder Carl Grønbeck, blev så hårdt kvæstet, at han afgik ved døden. Af de rejsende blev et rejsebud, Jens Olsen, hårdt kvæstet, medens de øvrige rejsende slap uskadt eller med lettere kvæstelser.



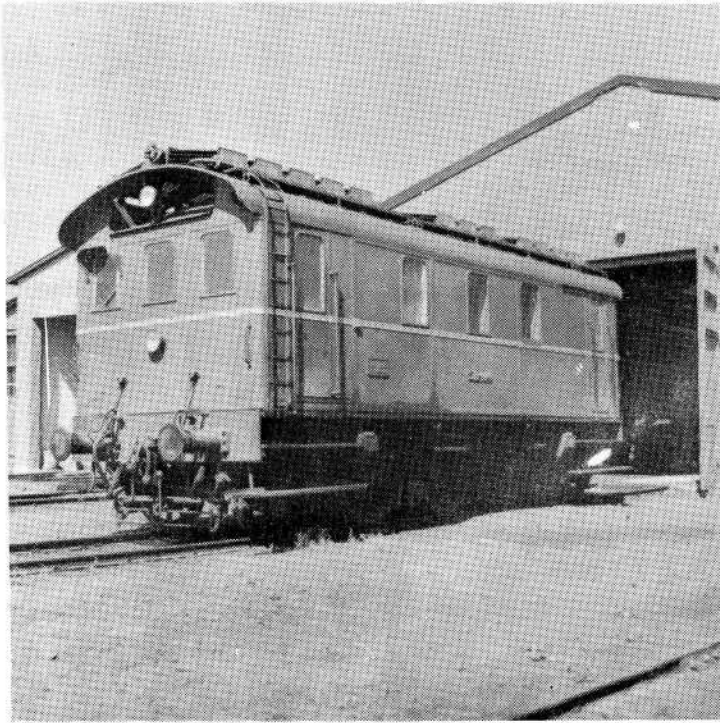
Uheldet 11. april 1934.

Efter et motorhavari i 1963 blev M 3 "degraderet" til personvogn og den fik efter ombygningen litra B 10. Som sådan toges den i brug den 18. december 1963. Motorrummet anvendes nu som rejsegodsrum, det gamle rejsegodsrum er omdannet til postrum, et stykke af sidegangen med 3 II. klasse og 1 I. klasse kupé er bibeholdt, medens de to sidste kupéer blev omdannet til en midtgangsafdeling med 20 siddepladser og toilet. Boggierne blev bibeholdt, men maskinboggien, på hvilken kobbelstængerne blev fjernet, bærer tydelige spor af sit oprindelige formål.

#### M 4:

Til Skagensbanens sværere trafik, der hidtil udelukkende havde været bestridt med damploko, anskaffede man i 1935 et 1'C'1' Frichs diesellokomotiv. Den 6-cylindrede motor udvikler ved 650 omdr./min. 500 Hk, cylinderdiameteren er 285 mm og slaglængden 330 mm. Lokoet har en akselafstand på 6600 mm og totallængden er 9.440 mm. Den tjenstfærdige vægt udgør 53 t.





Motorlokomotiv M 4.

Dette motorloko er et af privatbanernes bedste. Der har været meget lidt vrøvl med det, vel fordi det er overlegent i styrke, og det har siden anskaffelsen kørt langt de fleste af de større tog. Det kører normalt 3-4 rundture dagligt og gør stadig god fyldest. Det bør vel for en ordens skyld nævnes, at da det i 1935 var på vej fra Frichs til Frederikshavn, afsporede det undervejs, vist på grund af for stor hastighed, men det tog ingen synderlig skade deraf.

#### M 5 (ex RØHJ M1):

I 1926 blev fra Scandia med Frichs motor leveret 2 ens motorvogne til Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane som denne banes M 1 og M 2. (Et loko med samme motortype blev samtidig leveret til Hads-Ning Herreders Jernbane). Motoren var en 6-cylindret dieselmotor med cylinderdiameter 240 mm og slaglængde 270 mm. Den udviklede ved 500 omdr./min. 210 Hk. Akselafstanden var 7000 + 1810 mm, totallængden 13.950 mm og tjenstvægten 42 t.

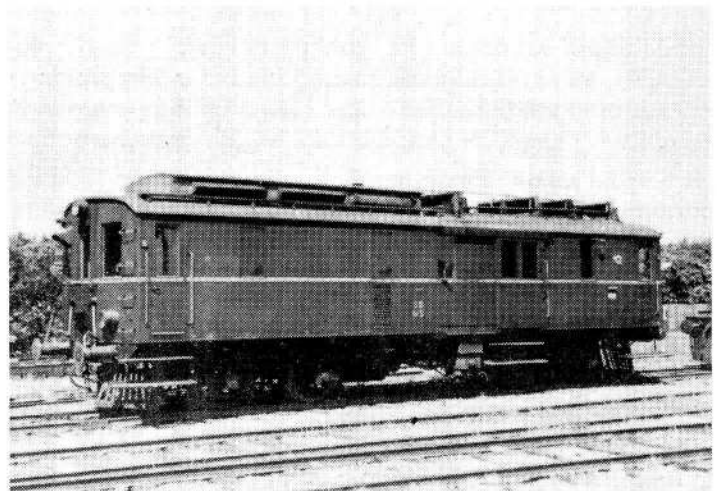
Vognkassen var af træ, og indeholdt foruden motorrum og 2 førerrum et mindre rejsegodsrum.

Den 22. marts 1946 skete der på RØHJ - mellem Sørvad og Vind - et alvorligt sammenstød mellem to af banens tog, trukket af M 1 og M 2. Ved sammenstødet blev M 1 delvis ødelagt. Det hensattes en tid, men solgtes i 1948 til Skagensbanen, der lod det istandsætte og ombygge hos Scandia. Det fik en ny vognkasse af stål i stedet for den ødelagte trævognkasse.

Det er vist ikke overdrevent at sige, at Skagensbanen kun har haft begrænset glæde af M 5. Det har kun kunnet anvendes i lette persontog, men gør her ringere nytte end M 1 og M 3, der med deres store passagerafdelinger plus en personvogn giver væsentlig flere pladser end M 5 med 2 lette personvogne. M 5 har da også været lidet anvendt, det bruges nu kun sjældent og da som regel kun i baneafdelingens arbejdstog.

#### M 6:

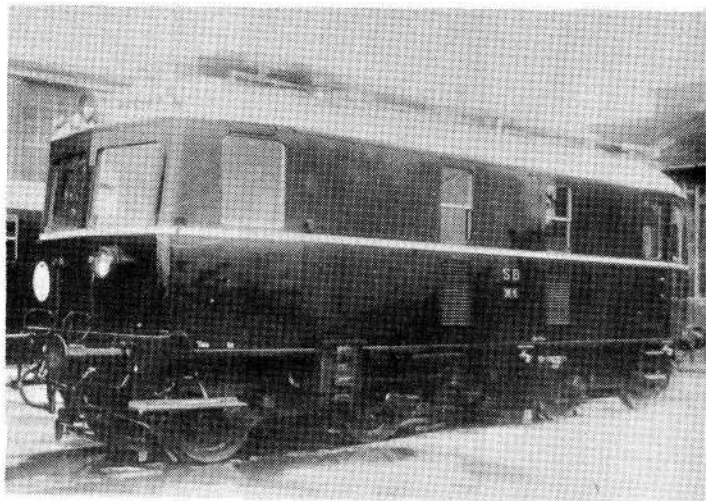
Selv om M 4 er et godt og stabilt køretøj, skal det dog efterses og repareres, og for at undgå at opfyre et damplokomotiv når M 4 var til eftersyn, så man sig om efter et motorloko af samme styrke som M 4. Chancen kom, da man i 1949/50 på Ry Nørskov elværk fik lejligh-



Motorvogn M 5.



hed til at købe en 450 Hk Paxman Ricardo dieselmotor. Denne motor lod man derefter hos Scandia indbygge i et nyt boggie-motorlokomotiv med stålvognkasse. M 6 blev taget i brug i oktober 1952 og har siden hovedsagelig været anvendt som reserveloko for M 4. Boggierne, der stammede fra MTJs M 3, har en akselafstand på 2100 mm, boggiecenterafstanden er 5600 mm og totallængden 11.000 mm. Den tjenstfærdige vægt er 44,5 t. Senere har Skagensbanen, som reservemotor for M 6, på elværket på Ærø købt endnu en Paxman motor af samme type.



Motorlokomotiv M 6.

#### M 7:

Den 18. november 1960 overtog SB som M 7 Horsens-Bryrup-Silkeborg banens DM 213 (ex M 3). Det er en diesel-elektrisk boggievogn, der foruden motorrum og 2 førerrum rummer 40 siddepladser samt et post- og bagagerum. Scandia byggede i 1931 to af disse vogne til HBS. Vognen hviler på en 3-akslet boggie under motoren - akselafstand 2000 mm og en 2-akslet under rejsegodsrummet - akselafstand 1250 mm. Boggiecenterafstanden er 12.000 mm, totallængden er 19.800 mm og taravægten 46 t. M 7 anvendes mest som afløservogn for M 1, så det er jo ikke nogen hverdagsbegivenhed at se den i drift.

Af denne oversigt over Skagensbanens trækraft, der af pladshensyn naturligvis ikke kan fordybe sig i for mange detaljer, fremgår det, at banen

er velforsynet med trækraft, men banens problem idag er, at materiellet er ved at blive for gammelt, både hvad bekvemmeligheder for de rejsende og det tekniske udstyr angår, og for det sidstes vedkommende kunne også en vis standardisering være ønskelig. Fra baneledelsens side har man da også taget spørgsmålet op, og da vi i maj i år besøgte banen, var man ved at lægge sidste hånd på forberedelserne til en omfattende nyanskaffelse, der omfatter køb af 3 motorvogne og 2 mellemvogne af samme type, som Lollandsbanen og de nordsjællandske privatbaner fornylig har anskaffet.

Når denne nyanskaffelse har fundet sted, vil det være muligt at udrangere M 1, M 2 og M 7 - eller i hvert fald 2 af disse - samt nogle af de ældste personvogne. Med de nye motorvogne til den lette persontogskørsel, med M 4 til de større tog og M 6 med sin reservemotor som afløser for M 4, må det siges, at alle rimelige krav til trækraften er opfyldt. Man må i denne forbindelse ikke glemme den reserve som de 2 særdeles gode damplokomotiver nr. 1 og 5 udgør.

Til rangering brugte man i nogle år damplokomotiv nr. 4. Maskinen var udmærket hertil, men for dyr, især hvad betjening angik, idet den ifølge loven skulle betjenes af faguddannet lokopersonale. Derfor anskaffede man rangertraktorer til rangeringen i Skagen.

#### Traktor nr. 1:

Det var en benzintraktor af samme type som de første af statsbanernes, der blev købt i 1927/28 fra "Ateliers de Chautiers" i Dieppe. Motoren ydede 45 Hk.

#### Traktor nr. 2:

Blev anskaffet i 1929. Det var en lille dieseltraktor, af samme type som DSB nr. 71. Motorydelsen ca. 65 Hk. Den blev anvendt i den daglige rangering, og nr. 1, der var lovlig svag, blev degraderet til reserve.

Nr. 1 blev i 1952 solgt til Nestlé-fabrikkerne i Hjørring, og nr. 2 blev i 1948 ombygget - den fik en ny Leyland motor og Ardel gear. Den var i begyndelsen åben, men den er senere forsynet med et ret godt, næsten lukket førerhus, og den kører nu som M 10.









## Person-, post- og rejsegodsvogne:

Til den normalsporede bane anskaffedes i 1924 fra Scandia:

- 1 boggiepersonvogn, B 6,
- 7 2-akslede personvogne, B 11-13,  
C 31-32,  
C 41-42,

- 1 person- og postvogn, D 51,
- 2 rejsegodsvogne, E 61-62.

Oplysning om disse vognes nærmere tekniske data findes i skemaet på side 58, men der skal her lige gives nogle få supplerende oplysninger:

### B 6 og 10:

Denne vogn er nærmere beskrevet under omtalen af M 3 - der henvises hertil.

### B 11-13:

2-akslede sidegangsvogne med åbne endeperroner og teaktræsbeklædning. De blev i 1942 alle forsynet med lukkede perroner og kupéinddelingen ændredes.

### C 31-32:

2-akslede sidegangsvogne med åbne endeperroner og teaktræsbeklædning. Disse vogne er ikke ombyggede.

### C 41-42:

2-akslede midtgangsvogne med åbne endeperroner og teaktræsbeklædning. De var bestemt til sommertrafik, havde 12 små vinduer i hver vognside og var oprindeligt kun forsynet med varmeledning. C 42 blev ombygget til M 2 i 1928. C 41 blev forsynet med polstrede sæder i 1936 og med lukkede perroner i 1942.

### D 51 (omb. til ny C 42):

D 51 var en 2-akslet person- og postvogn med åbne endeperroner og teaktræsbeklædning. Det var en midtgangsvogn med 36 pladser samt postafdeling. I personafdelingen var der 4 store vinduer og i postafdelingen en dør med et stort vindue samt et lille vindue i hver vognside. Vognen ombyggedes i 1939 af Scandia til C 42. Postafdelingen blev indrettet til midtgang, fællesklasse, og den fik nu 6 store vinduer i hver vognside. Med den gamle personafdeling skete der intet bortset fra, at et 2-mandssæde lige indenfor indgangsdøren blev fjernet

medens der i postafdelingen blev indrettet polstrede sæder, først et enkelt sæt med 3 + 2 pladser vendende mod et tilsvarende sæt af de gamle træsæder (sparsommelighed!), derefter et sæt dobbeltsæder med 2 x 3 + 2 pladser og til sidst et enkelt sæde med 4 pladser. Endelig blev vognen forsynet med et toilet. De åbne perroner blev bibeholdt. Vognen brændte den 14. januar 1957 og blev ikke genopbygget.

### E 61-62:

2-akslede rejsegodsvogne med varmekedel. Disse er senere fjernet - først i E 61.

Efter 1924 blev yderligere anskaffet nogle vogne:

### E 63:

Købt i 1949 fra Kolding Sydbaner.

### F 1:

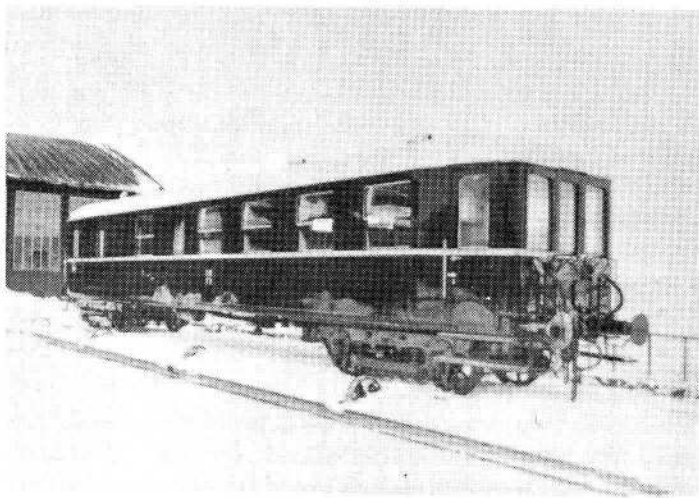
Leveret den 17. maj 1929 af Scandia. 2-akslet personvogn med rejsegodsrum, lukkede perroner og teaktræsbeklædning. Det var en midtgangsvogn med fællesklasse, samt et 3,4 m langt rejsegodsrum. I personafdelingen var der 3 store vinduer, i rejsegodsrummet et stort vindue og 1 dør i hver vognside.

### F 2:

Leveret den 15. juli 1932 af Scandia. 2-akslet personvogn med rejsegodsrum og teaktræsbeklædning. Midtgangsvogn med fællesklasse, 39 pladser, og et 3,4 m langt rejsegodsrum. I personafdelingen 4 store vinduer, i rejsegodsrummet 2 små vinduer og en dør i hver vognside.

### F 3:

Leveret den 29. februar 1936 af Scandia. Boggiepersonvogn med I. og fællesklasse og post og rejsegodsrum. Den havde lukkede perroner og var pladebeklædt. Vognens indretning var: 2 midtgangsafdelinger, hver med 2x2 sæt dobbeltsæder og 2 x 16 pladser på fællesklasse, toilet og skæv indgang til sidegangen, hvor der var 1 I. kl. kupé med 6 pladser. Fra sidegangen førte en dør til et 2,77 m langt rejsegodsrum og derefter var der yderligere plads til et 2,3 m



Personvogn F 3.

langt postrum. I hver vognside var der: 1 dør, 4 store, 1 smalt og 1 stort vindue, 1 skydedør med 2 smalle vinduer i rejsegodsrummet, 1 smalt vindue i postrummet og 1 dør.

#### F 4:

Leveret den 8. juli 1937 af Scandia. Det var en fællesklasse boggiepersonvogn med lukkede perroner og pladebeklædning. Vognen havde midtgang, var forsynet med 5 x 2+2 dobbeltsæder - i vognens midte et sæt dobbeltsæder til den ene side, til den anden et toilet - og derefter igen 5 x 2+2 dobbeltsæder. Vognen havde således 84 pladser. Der var 11 store vinduer i hver vognside, alt i alt en vogn med meget regelmæssige og harmoniske linier.

Med F 3 og F 4 har Skagensbanen været foregangsmand med hensyn til anbringelse af sæder i midtgangsvogne. Her er virkelig noget ganske uhørt i dette land. Den rejsende på II. klasse skal ikke som i de fleste andre af stats- og privatbanernes vogne sidde sammenklemt.

Måtte nogle autoriteter dog bare komme til at køre i en af disse to vogne og føle den behagelighed, det er at have ordentlig plads - og derefter gå hjem til sig selv og indrette deres egne midtgangsvogne på samme måde. Hvis man så samtidig ville ændre pladsantallet i sidegangsvognene (også DSBs mest moder-

ne B-vogne) til 6 i hver kupé - mon så ikke de ville blive rost i høje toner?

Alle i 1924 anskaffede vogne havde vacuumbremse; F-vognene blev anskaffet med trykluftbremse, men var tillige forsynet med vacuumledning. 6 af de ældre vogne fik i 1942 trykluftbremse og efterhånden er alle vogne nu forsynet med trykluftbremse medens vacuumudstyret er fjernet.

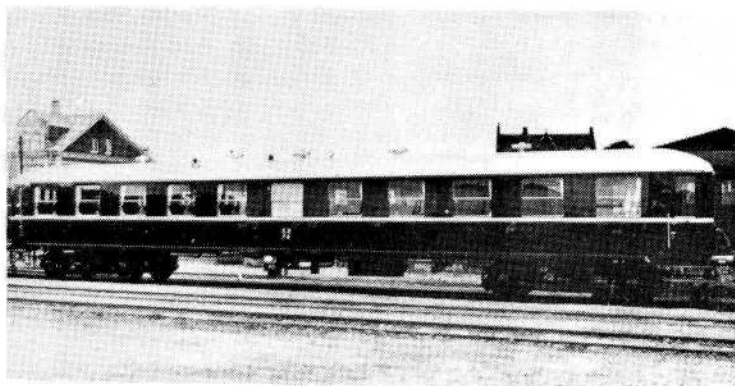
I ovenstående redegørelse og i oversigten over vognmateriellet er brugt to forskellige betegnelser for vognklasser. Den ene gælder for tidsrummet 1924 - ca. 1932, hvor II. klasse er lig med den nuværende I. klasse og III. klasse svarer til den nuværende II. klasse. Den anden klassebetegnelse vedrører vognenes nuværende tilstand, og her er betegnelserne de nugældende I. henholdsvis II. klasse.

#### Godsvogne:

Alle Skagensbanens normalsporede godsvogne stammer fra 1924, og de er alle leverede af Scandia i Randers. De er af den tids ortodokse type og er lig med tilsvarende typer ved DSB.

#### I 101-125:

Lukkede, oprindelig hvidmalede, godsvogne med skydedøre og jalousier.



Personvogn F 4.

Q 201-210:

Lukkede gods- og kreaturvogne = DSB litra QG.

P 301-311 og 315:

Åben godsvogn = DSB litra PJ.

T 401-407 og 410:

Åben ballastvogn = DSB litra TDB.

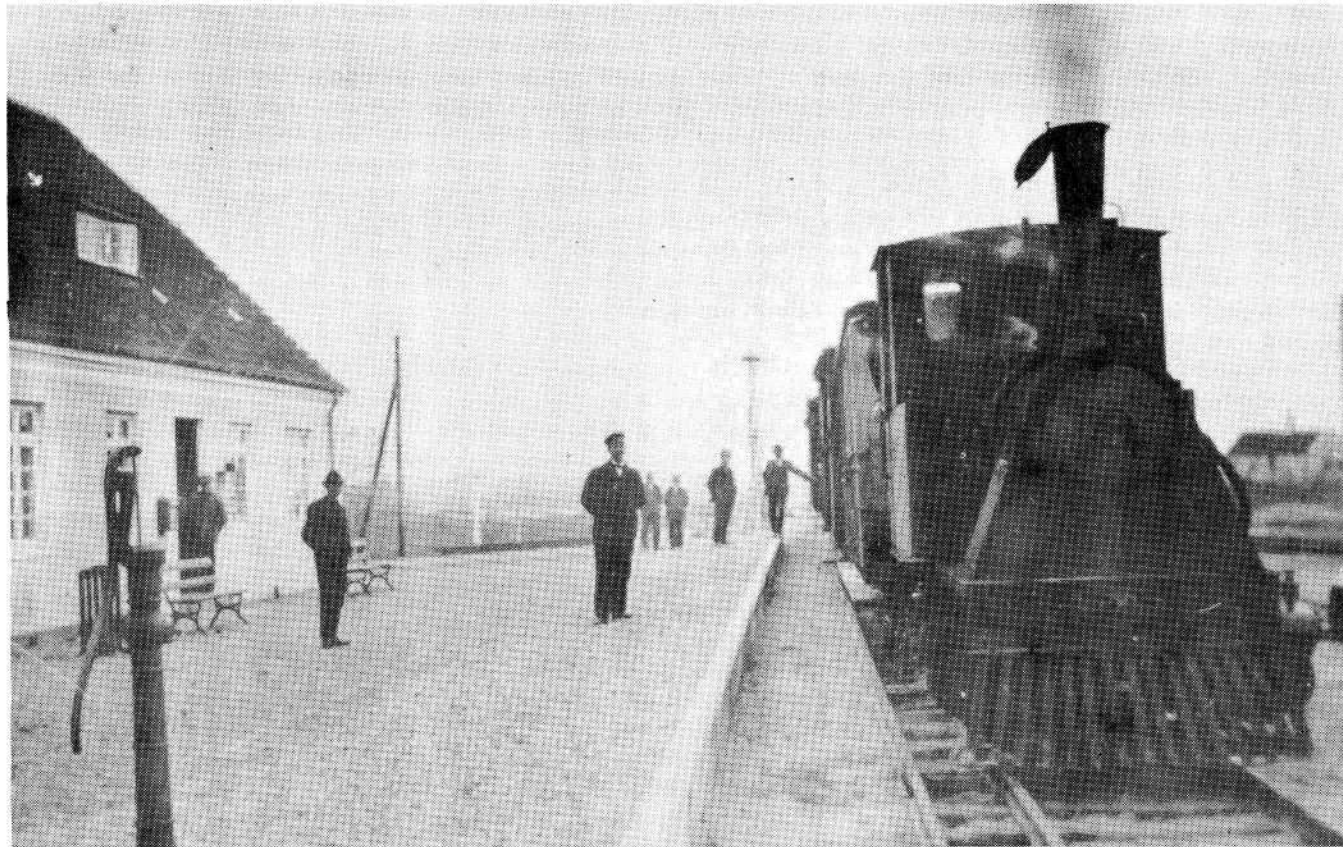
De godsvogne, hvis numre endte på 0 eller 5 var forsynet med skruebremse, I-vognenes anbragt i en bremsekupe, P-, Q- og T-vognenes i et højtsiddende bremsehus, medens de øvrige vogne var forsynet med håndbremse. I- og Q-vognene havde desuden vacuumledning, så de kunne løbe i statsbanernes persontog. Disse vogne havde også trykluftledning, så også her var Skagensbanen forud for sin tid. Da man indførte trykluftbremsen i statsbanernes godstog, ændrede SB sine godsvogne i overensstemmelse med statsbanernes program, så at en del vogne nu fik trykluftbremse, og de vogne, der havde skruebremse i bremsehus i stedet fik åben rangerskruebremse.

I 1939/40 solgte Skagensbanen 20 lukkede og 10 åbne godsvogne til DSB. Det var I 101-104, 106-109, 111-114, 116-119 og 121-124, P 306-309 og 311, T 402-404, 406 og 407. Vognene blev ved DSB litereret som QG, PJ og TDB.

I de senere år har Skagensbanen anvendt sine egne godsvogne meget lidt, idet de er for lette til nutidens hurtigkørende godstog. Statsbanernes tilsvarende vogne er jo iøvrigt også ved at være en sjældenhed, undtagen i rene lokaltransporter. Som andetsteds nævnt har man nu overenskomst med statsbanerne om, at der til stadighed er det fornødne antal Interfrigo-vogne disponible i Skagen til de mange fisketransporter, men også i de faste vognløb fra Skagen til forskellige knudepunkter benyttes nu statsbanernes store godsvognstyper.

Sneplov:

Selv om Skagensbanen er en af de baner her i landet, der er mindst plaget af sne, anskaffede man i 1924 en stor, 3-akslet, sneplov. Også den blev bygget hos Scandia.



Højen station, kort før overgangen til normalspor.



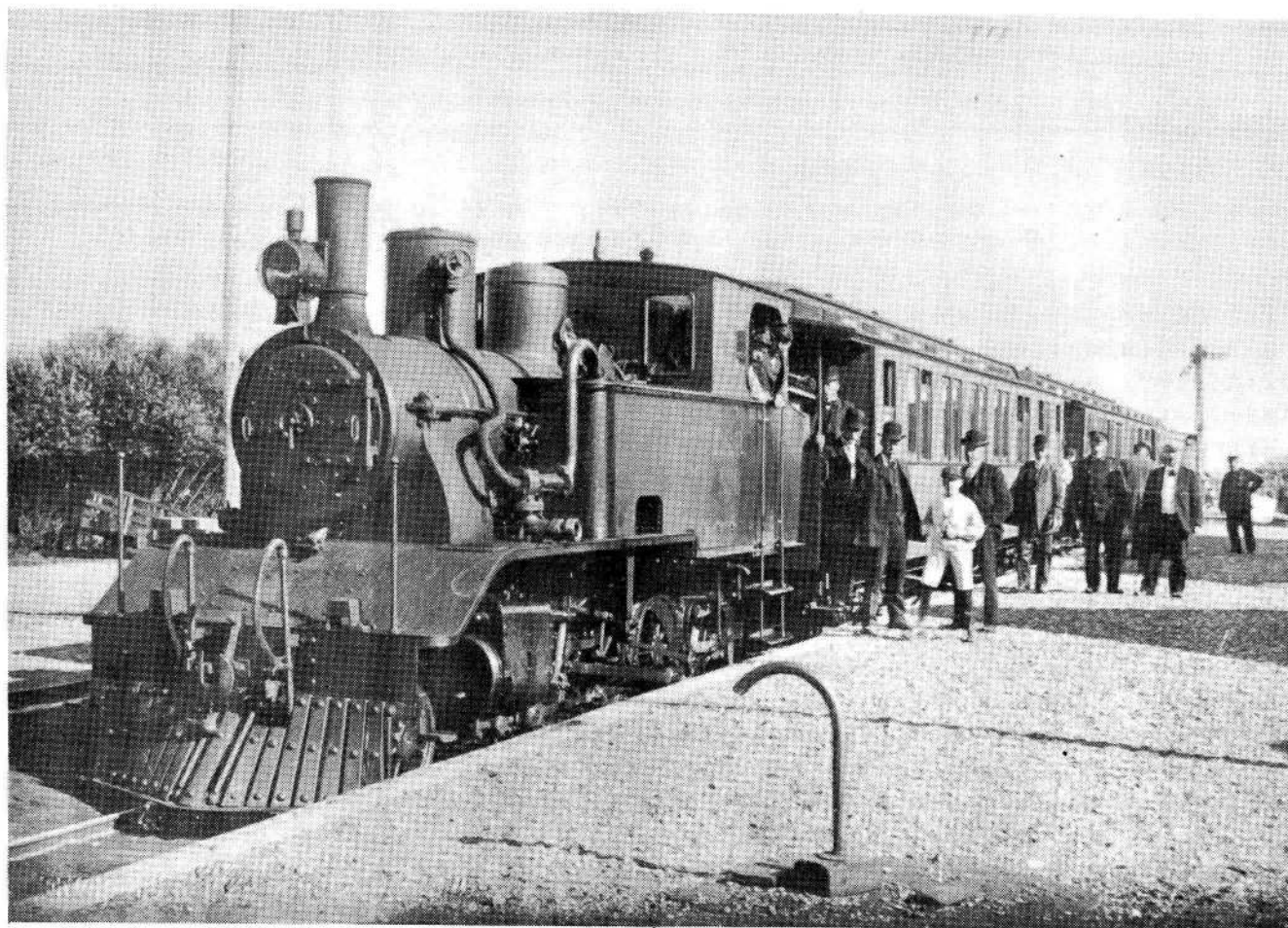
## Driften

I forhold til sin trafikmængde, og også sammenlignet med landets øvrige baner, Privatbaner såvel som Statsbaner, har Skagensbanens plantoggang altid været god. Desuden kørte man i tidligere tid og især i smalsporsperioden meget ofte fiskesærtog. Efter banens ombygning og den deraf følgende anskaffelse af stærkere trækraft og større godsvogne, der også kunne transporteres i persontog, blev indsættelsen af disse særtog dog næsten overflødiggjort, og hertil hjalp også den med normalsporet indførte større kørselshyppighed.

## Smalsporstiden.

Banen åbnede med en køreplan med 2 togpar daglig og disse var tilstrækkelige indtil 1904, hvor der indsattes et 3. togpar, der i nordgående retning blev anvendt hovedsageligt til stentransport til havneanlægget i Skagen. I tiden indtil 1907, hvor havnen blev færdig, var det dog tillige nødvendigt dagligt at køre 2-3 særtog med sten. I sommerkøreplanen 1913 indsattes der i ferietiden 4 daglige togpar, medens man den øvrige del af året stadig måtte nøjes med 3 togpar.

Første verdenskrigs materiale- og brændselsvanskeligheder ramte selvfølgelig også Skagensbanen, der fra september 1916 måtte indskrænke driften. Der blev



Smalsporslokomotiv nr. 6 med stamme.

## Frederikshavn-Skagen.

| Station       | Afstand fra Fhavn. Km. | Nr. 20.         |                 |       | Nr. 22.          |      |       | Nr. 24.         |      |       | Nr. 26.          |      |       | Nr. 28.         |                 |                 | Nr. 30.         |      |       |
|---------------|------------------------|-----------------|-----------------|-------|------------------|------|-------|-----------------|------|-------|------------------|------|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------|-------|
|               |                        | Ank.            | Afg.            | X Tog | Ank.             | Afg. | X Tog | Ank.            | Afg. | X Tog | Ank.             | Afg. | X Tog | Ank.            | Afg.            | X Tog           | Ank.            | Afg. | X Tog |
| Frederikshavn | —                      | 5 <sup>20</sup> | —               | —     | —                | —    | —     | —               | —    | —     | 11 <sup>30</sup> | —    | —     | 4 <sup>20</sup> | —               | —               | 6 <sup>20</sup> | —    | —     |
| Elling        | 5,3                    | —               | —               | —     | —                | —    | —     | —               | —    | —     | —                | —    | —     | —               | —               | —               | —               | —    | —     |
| Rimmen        | 8,5                    | 6 <sup>20</sup> | —               | —     | 11 <sup>30</sup> | —    | —     | 4 <sup>24</sup> | 3    | —     | 11 <sup>34</sup> | —    | —     | 4 <sup>27</sup> | —               | —               | 6 <sup>23</sup> | —    | —     |
| Jerup         | 13,9                   | 6 <sup>42</sup> | —               | —     | 11 <sup>42</sup> | —    | —     | 4 <sup>36</sup> | —    | —     | 12 <sup>07</sup> | —    | —     | 4 <sup>35</sup> | —               | —               | 6 <sup>44</sup> | —    | —     |
| Napstjert     | 15,7                   | 6 <sup>18</sup> | —               | —     | 11 <sup>18</sup> | —    | —     | 4 <sup>42</sup> | —    | —     | 12 <sup>14</sup> | —    | —     | 5 <sup>04</sup> | —               | —               | 6 <sup>42</sup> | —    | —     |
| Ålbæk         | 19,9                   | 7 <sup>00</sup> | —               | —     | 12 <sup>00</sup> | —    | —     | 4 <sup>54</sup> | —    | —     | 12 <sup>26</sup> | —    | —     | 5 <sup>15</sup> | —               | —               | 7 <sup>06</sup> | —    | —     |
| Bunken        | 24,5                   | —               | —               | —     | —                | —    | —     | —               | —    | —     | —                | —    | —     | —               | —               | —               | —               | —    | —     |
| Hulsig        | 28,00                  | 7 <sup>25</sup> | 7 <sup>25</sup> | 1     | 12 <sup>30</sup> | —    | —     | 5 <sup>24</sup> | —    | —     | 12 <sup>50</sup> | —    | —     | 5 <sup>36</sup> | 7 <sup>20</sup> | 7 <sup>42</sup> | 5               | —    | —     |
| Højen         | 35,00                  | 7 <sup>15</sup> | —               | —     | 12 <sup>18</sup> | —    | —     | 5 <sup>42</sup> | —    | —     | 1 <sup>15</sup>  | —    | —     | 5 <sup>56</sup> | —               | —               | 7 <sup>52</sup> | —    | —     |
| Skagen        | 39,6                   | 8 <sup>00</sup> | —               | —     | 1 <sup>02</sup>  | —    | —     | 5 <sup>54</sup> | —    | —     | 1 <sup>30</sup>  | —    | —     | 6 <sup>10</sup> | —               | —               | 8 <sup>00</sup> | —    | —     |

## Skagen-Frederikshavn.

| Station       | Afstand fra Skagen Km. | Nr. 21.          |      |                 | Nr. 23.         |      |       | Nr. 25.         |      |                 | Nr. 27.         |      |       | Nr. 29.         |                 |       |
|---------------|------------------------|------------------|------|-----------------|-----------------|------|-------|-----------------|------|-----------------|-----------------|------|-------|-----------------|-----------------|-------|
|               |                        | Ank.             | Afg. | X Tog           | Ank.            | Afg. | X Tog | Ank.            | Afg. | X Tog           | Ank.            | Afg. | X Tog | Ank.            | Afg.            | X Tog |
| Skagen        | —                      | 9 <sup>00</sup>  | —    | —               | 2 <sup>00</sup> | —    | —     | 8 <sup>10</sup> | —    | —               | 1 <sup>15</sup> | —    | —     | 2 <sup>50</sup> | —               | —     |
| Højen         | 4,8                    | 9 <sup>08</sup>  | —    | —               | 2 <sup>08</sup> | —    | —     | 8 <sup>20</sup> | —    | —               | 1 <sup>25</sup> | —    | —     | 3 <sup>00</sup> | —               | —     |
| Hulsig        | 11,6                   | 9 <sup>27</sup>  | —    | —               | 2 <sup>27</sup> | —    | —     | 8 <sup>30</sup> | —    | —               | 1 <sup>48</sup> | —    | —     | 3 <sup>23</sup> | —               | —     |
| Bunken        | 15,1                   | —                | —    | —               | —               | —    | —     | —               | —    | —               | —               | —    | —     | —               | —               | —     |
| Ålbæk         | 19,7                   | 9 <sup>47</sup>  | —    | —               | 2 <sup>47</sup> | —    | —     | 8 <sup>46</sup> | —    | —               | 2 <sup>09</sup> | —    | —     | 3 <sup>44</sup> | —               | —     |
| Napstjert     | 23,9                   | 9 <sup>56</sup>  | —    | —               | 2 <sup>56</sup> | —    | —     | 9 <sup>10</sup> | —    | —               | 2 <sup>22</sup> | —    | —     | 3 <sup>57</sup> | —               | —     |
| Jerup         | 26,8                   | 10 <sup>04</sup> | —    | —               | 3 <sup>04</sup> | —    | —     | 9 <sup>18</sup> | —    | —               | 2 <sup>31</sup> | —    | —     | 3 <sup>56</sup> | —               | —     |
| Rimmen        | 31,1                   | 10 <sup>15</sup> | 2    | 3 <sup>15</sup> | —               | —    | —     | 9 <sup>30</sup> | —    | —               | 2 <sup>45</sup> | —    | —     | 4 <sup>20</sup> | 4 <sup>26</sup> | 24    |
| Elling        | 34,3                   | —                | —    | —               | —               | —    | —     | —               | —    | —               | —               | —    | —     | —               | —               | —     |
| Frederikshavn | 37,6                   | —                | —    | —               | —               | —    | —     | 9 <sup>55</sup> | 2    | 3 <sup>15</sup> | —               | —    | —     | 4 <sup>50</sup> | —               | —     |

## Frederikshavn-Rimmen.

| Station       | Afstand fra Fhavn. Km. | Nr. 31. |      |       | Nr. 32.          |      |       | Nr. 34.         |      |       | Nr. 35. |      |       | Nr. 36. |      |       |
|---------------|------------------------|---------|------|-------|------------------|------|-------|-----------------|------|-------|---------|------|-------|---------|------|-------|
|               |                        | Ank.    | Afg. | X Tog | Ank.             | Afg. | X Tog | Ank.            | Afg. | X Tog | Ank.    | Afg. | X Tog | Ank.    | Afg. | X Tog |
| Frederikshavn | —                      | —       | —    | —     | —                | —    | —     | —               | —    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |
| Lørgården     | 2,0                    | —       | —    | —     | 11 <sup>12</sup> | —    | —     | 4 <sup>10</sup> | 3    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |
| Elling        | 5,3                    | —       | —    | —     | —                | —    | —     | —               | —    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |
| Rimmen        | 8,5                    | —       | —    | —     | 11 <sup>29</sup> | —    | —     | 4 <sup>21</sup> | 3    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |

## Rimmen-Frederikshavn.

| Station       | Afstand fra Rimmen Km. | Nr. 31.          |      |                 | Nr. 33. |      |       | Nr. 35. |      |       | Nr. 36. |      |       |
|---------------|------------------------|------------------|------|-----------------|---------|------|-------|---------|------|-------|---------|------|-------|
|               |                        | Ank.             | Afg. | X Tog           | Ank.    | Afg. | X Tog | Ank.    | Afg. | X Tog | Ank.    | Afg. | X Tog |
| Rimmen        | —                      | 10 <sup>24</sup> | 2    | 3 <sup>16</sup> | —       | —    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |
| Elling        | —                      | —                | —    | —               | —       | —    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |
| Lørgården     | 10 <sup>36</sup>       | —                | —    | 3 <sup>30</sup> | —       | —    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |
| Frederikshavn | —                      | —                | —    | —               | —       | —    | —     | —       | —    | —     | —       | —    | —     |

Særtogskøreplan, gyldig fra 1. maj 1904.

råd til 2 togpar daglig, og lige til 1920 kørttes ikke flere med undtagelse af ferietiden, i hvilken der var 3 daglige forbindelser. I driftsåret 1920/21 nåede man efterhånden op på 4 togpar og i det sidste fulde driftsår med smalspor - 1923/24 - kørttes der i tiden 1. juli - 1. september med 5 søndagstogpar og 4 hverdagstogpar, medens man i resten af året stadig måtte nøjes med 3 daglige forbindelser.

Af de eksempler, som nedenfor er anført på køreplanen fra smalsporstiden, fremgår det, at køretiden for hele strækningen var små 2 timer, men i betragtning af, at alle tog var blandede tog, der kunne komme ud for rangeringer på alle stationerne undervejs, var dette trods alt ikke så galt. Desuden var bahnens maksimalhastighed kun 30 km/t, og i de sidste år for strækningen Frederikshavn-Ålbæk endda kun 20 km/t - nødvendiggjort af det spinkle spors efterhånden noget miserable tilstand.

Køreplanen 1. maj 1894:

|               |      |       |       |       |
|---------------|------|-------|-------|-------|
| Skagen        | 7.00 | 14.40 | 13.40 | 19.00 |
| Hulsig        | 7.31 | 15.11 | 14.11 | 19.31 |
| Ålbæk         | 7.55 | 15.35 | 14.35 | 19.55 |
| Jerup         | 8.16 | 15.45 | 14.56 | 20.16 |
| Rimmen        | 8.33 | 16.13 | 15.13 | 20.33 |
| Elling        | x    | x     | x     | x     |
| Frederikshavn | 8.50 | 16.30 | 15.30 | 20.50 |
|               |      | 1)    | 2)    | 3)    |

- 1) ikke fredage
- 2) kun fredage
- 3) søndage 1/6 - 30/9.

|               |       |       |       |
|---------------|-------|-------|-------|
| Frederikshavn | 10.05 | 19.00 | 21.45 |
| Elling        | x     | x     | x     |
| Rimmen        | 10.30 | 19.25 | 22.10 |
| Jerup         | 10.47 | 19.42 | 22.27 |
| Ålbæk         | 11.08 | 20.03 | 22.48 |
| Hulsig        | 11.32 | 20.27 | 23.12 |
| Skagen        | 11.55 | 20.50 | 23.35 |
|               |       | 1)    | 2)    |

- 1) ikke onsdage
- 2) kun onsdage + søndage 1/6 - 30/9.

# KØREPLAN

for

# Skagensbanen.

Gyldig fra 1ste Maj 1900.

| Skagensbanen.           |      |                       |       |       |       |            |                                   |                       |       |            |   |
|-------------------------|------|-----------------------|-------|-------|-------|------------|-----------------------------------|-----------------------|-------|------------|---|
| Afstand fra Frederiksh. |      | Frederikshavn-Skagen. |       |       |       |            |                                   | Skagen-Frederikshavn. |       |            |   |
| Km.                     | Mil. | Ekstra tog            | 1. 2. | 1. 3. | 1. 4. | Ekstratog. |                                   | 1. 1.                 | 1. 2. | Ekstratog. |   |
| —                       | —    | 8 13                  | —     | —     | —     | 9 05       | Afg. København . . . . . Ank.     | 8 02                  | —     | —          | — |
| —                       | —    | 7 25                  | 11 32 | —     | —     | 9 00       | Altona . . . . .                  | 8 14                  | —     | —          | — |
| —                       | —    | 2 34                  | 6 02  | —     | —     | 3 06       | Fredericia . . . . .              | 1 25                  | —     | —          | — |
| —                       | —    | 9 06                  | 12 57 | 3 55  | —     | 8 52       | Aalborg . . . . .                 | 2 10                  | 6 52  | 12 50      | — |
| —                       | —    | 11 11                 | 3 10  | 8 05  | —     | 10 50      | Ank. Frederikshavn . . . . . Afg. | 10 35                 | 4 35  | 9 25       | — |
| —                       | —    | 7 35                  | 11 20 | 7 00  | 8 30  | 11 05      | Afg. Frederikshavn . . . . . Ank. | 9 00                  | 4 10  | 9 00       | — |
| 5,3 0,70                | —    | —                     | —     | —     | —     | —          | Elling* . . . . . Afg.            | —                     | —     | —          | — |
| 8,5 1,13                | 8 00 | 11 43                 | 7 25  | 8 55  | —     | —          | Rimmen . . . . .                  | 8 33                  | 3 44  | 8 36       | — |
| 13,0 1,73               | 8 17 | 11 57                 | 7 42  | 9 12  | —     | —          | Jerup . . . . .                   | 8 46                  | 3 53  | 8 50       | — |
| 15,7 2,08               | —    | —                     | —     | —     | —     | —          | Napstjert* . . . . .              | —                     | —     | —          | — |
| 19,9 2,64               | 8 38 | 12 23                 | 8 03  | 9 33  | 11 15 | —          | Aalbæk . . . . .                  | 7 55                  | 3 18  | 8 00       | — |
| 24,5 3,25               | —    | —                     | —     | —     | —     | —          | Bunken* . . . . .                 | —                     | —     | —          | — |
| 28,0 3,72               | 9 00 | 12 47                 | 8 27  | 9 57  | —     | —          | Hulsig . . . . .                  | 7 31                  | 2 55  | 7 38       | — |
| 35,0 4,80               | —    | —                     | —     | —     | —     | —          | Højen* . . . . .                  | —                     | —     | —          | — |
| 39,6 5,27               | 9 30 | 1 10                  | 9 00  | 10 30 | 12 35 | —          | Ank. Skagen . . . . . Afg.        | 7 00                  | 2 30  | 7 10       | — |

**Mærk!** Fra Mellemstationerne kunne Togene afgaa 5 Minutter før den i Koreplanen fastsatte Tid.  
Tog Nr. 4 a løber hver Dag undtagen Lørdag Nr. 4 b kun Lørdag.

Køreplanen 1. oktober 1923:

|               | 4     | 8     | 10    |               | 1    | 5     | 9     |
|---------------|-------|-------|-------|---------------|------|-------|-------|
| Frederikshavn | 10.20 | 17.00 | 21.10 | Skagen        | 6.10 | 13.30 | 18.45 |
| Elling        | x     | x     | x     | Højen         | 6.18 | 13.38 | 18.53 |
| Rimmen        | 10.43 | 17.23 | 21.33 | Sandmilen     | x    | x     | x     |
| Jerup         | 10.57 | 17.37 | 21.47 | Hulsig        | 6.35 | 13.55 | 19.10 |
| Napstjert     | x     | x     | x     | Bunken        | x    | x     | x     |
| Ålbæk         | 11.15 | 17.55 | 22.05 | Ålbæk         | 6.55 | 14.15 | 19.25 |
| Bunken        | x     | x     | x     | Napstjert     | x    | x     | x     |
| Hulsig        | 11.30 | 18.11 | 22.20 | Jerup         | 7.08 | 14.28 | 19.36 |
| Sandmilen     | x     | x     | x     | Rimmen        | 7.25 | 14.45 | 19.50 |
| Højen         | 11.50 | 18.30 | 22.38 | Elling        | x    | x     | x     |
| Skagen        | 12.00 | 18.40 | 22.45 | Frederikshavn | 7.48 | 15.10 | 20.15 |



## Normalsporstiden.

Den normalsporede bane, der toges i brug den 6. juni 1924, fik samme længde som den smalsporede, 39,7 km, men forlægningen af banen betød, at Elling blev nedlagt og ny station oprettet i Strandby. Det bredere spor og det større og moderne materiel muliggjorde naturligvis, at køretiden kunne skæres betydeligt ned. Desuden indførtes lette rene

persontog, der fremførtes af motorvogne. I et skema bag i heftet fremstilles forholdet mellem damp- og motorkilometer. De større persontog, blandede tog, særgodstog, udflugtstog m.v. kørtes indtil banen i 1935 fik sit første motorlokomotiv udelukkende med damplokomotiver, og denne kørsel beløb sig til omkring en trediedel af det samlede antal kørte togkilometer. I tiden op til anden verdenskrig kørtes kun omkring 5% af togkilome-

# SKAGENSBANEN

## KØREPLAN

GYLDIG FRA 1ste JULI 1924

| Frederikshavn—Skagen      |          |      |      |      |      |                    |      |      |      |      | Skagen—Frederikshavn |                             |      |     |     |      |                    |      |      |      |      |      |     |      |
|---------------------------|----------|------|------|------|------|--------------------|------|------|------|------|----------------------|-----------------------------|------|-----|-----|------|--------------------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Tog Nr.                   | Hverdage |      |      |      |      | Søn- og Helligdage |      |      |      |      |                      | Hverdage                    |      |     |     |      | Søn- og Helligdage |      |      |      |      |      |     |      |
|                           | 2        | 4    | 8    | 10   | 12   | 2                  | 4    | 6    | 10   | 12   |                      | 14                          | 1    | 3   | 7   | 9    | 11                 | 13   | 1    | 3    | 5    | 7    | 15  | 17   |
| Alstand fra Frederikshavn | 920      | 300  | 442  | 736  | 806  | 932                | 1222 | —    | 722  | 1000 | Afg. Sæby            | 819                         | 201  | 355 | 610 | Em   | —                  | 811  | —    | 1222 | 345  | 954  | —   |      |
| Kilometer                 | 951      | 331  | 510  | 806  | —    | 1001               | 1253 | —    | 753  | 1030 | Ank. Frederikshavn   | 800                         | 134  | 332 | 545 | —    | —                  | 750  | —    | 1202 | 320  | 930  | —   |      |
|                           | —        | 720  | 1135 | 1155 | —    | —                  | 720  | 1135 | 1155 | 845  | Afg. København       | 646                         | —    | 747 | —   | —    | —                  | 646  | —    | 747  | —    | —    | —   |      |
|                           | 748      | 113  | 612  | —    | —    | 748                | 902  | 113  | 612  | 920  | — Aalborg            | 1043                        | 245  | 607 | 717 | 137  | 137                | 1043 | 245  | 607  | 717  | 1210 | —   |      |
|                           | 915      | 247  | 741  | —    | —    | 915                | 1150 | 247  | 741  | 1047 | — Hjørring           | 914                         | 1231 | 439 | 605 | 1046 | 1046               | 914  | 1231 | 439  | 605  | 1030 | —   |      |
|                           | 1006     | 341  | 831  | —    | —    | 1006               | 127  | 341  | 831  | 1137 | Ank. Frederikshavn   | 817                         | 1050 | 345 | 520 | 857  | 857                | 817  | 1050 | 345  | 520  | 932  | —   |      |
|                           | 830      | 1020 | 400  | 545  | 900  | 830                | 1020 | 135  | 545  | 1000 | 1150                 | ↑ Afg. Frederikshavn Ank. A | 735  | 930 | 255 | 500  | 730                | 820  | 745  | 940  | 1135 | 255  | 910 | 1110 |
| 6,3                       | 842      | 1030 | 412  | 555  | 910  | 840                | 1030 | 145  | 555  | 1010 | 1200                 | „ Strandby                  | 720  | 918 | 240 | 448  | 715                | 805  | 732  | 928  | 1122 | 240  | 858 | 1057 |
| 9,5                       | 852      | 1036 | 422  | 601  | 916  | 846                | 1036 | 151  | 601  | 1015 | 1205                 | „ Rimmen                    | 712  | 911 | 231 | 441  | 706                | 796  | 725  | 921  | 1115 | 231  | 851 | 1051 |
| 13,0                      | 905      | 1042 | 434  | 607  | 923  | 852                | 1042 | 157  | 607  | 1021 | 1211                 | „ Jerup                     | 705  | 904 | 223 | 435  | 698                | 748  | 717  | 914  | 1108 | 223  | 844 | 1045 |
| 15,7                      | S        | S    | S    | S    | S    | S                  | S    | S    | S    | S    | S                    | „ Napstjert*                | S    | S   | S   | S    | S                  | S    | S    | S    | S    | S    | S   | S    |
| 19,8                      | 920      | 1055 | 446  | 618  | 935  | 904                | 1055 | 208  | 618  | 1034 | 1223                 | „ Aalbæk                    | 650  | 853 | 210 | 424  | 645                | 735  | 705  | 903  | 1057 | 210  | 833 | 1033 |
| 24,5                      | S        | S    | S    | S    | S    | S                  | S    | S    | S    | S    |                      | „ Bunken*                   | S    | S   | S   |      | S                  | S    | S    | S    | S    | S    | S   |      |
| 28,0                      | 935      | 1110 | 500  | 631  | 955  | 917                | 1110 | 221  | 630  | 1046 | 1236                 | „ Hulsig                    | 630  | 840 | 155 | 410  | 630                | 720  | 650  | 850  | 1044 | 155  | 820 | 1020 |
| 33,2                      | S        | S    | S    | S    |      | S                  | S    | S    | S    |      |                      | „ Sandmilen*                | S    | S   | S   |      | S                  | S    | S    | S    |      | S    | S   |      |
| 36,2                      | 950      | 1125 | 515  | 645  | 1010 | 931                | 1125 | 235  | 645  | 1100 | 1250                 | „ Højen*                    | 616  | 826 | 141 | 356  | 616                | 706  | 636  | 836  | 1031 | 141  | 806 | 1006 |
| 39,7                      | 1000     | 1135 | 525  | 655  | 1020 | 940                | 1135 | 245  | 655  | 1110 | 130                  | ↓ Ank. Skagen               | 610  | 820 | 135 | 350  | 610                | 700  | 630  | 830  | 1025 | 135  | 800 | 1000 |

### Anmærkninger.

- Samtlige Klokkeslet er regnet efter mellemeuropæisk Tid. Klokkeslet fra 600 Aften til 500 Morgen er betegnet ved Understregning af Minuttallene.
- De anførte Afgangstider vil saa vidt muligt blive overholdt, men Jernbanen paatager sig intet Ansvar for de af mulige Forsinkelser for de Rejsende opstaaende Følger.
- Togene standser kun, hvor der er anført enten Tid eller S. Ved de med \* betegnede Holdepladser standser Togene dog kun, forsaavidt der er Rejsende at optage eller afsætte.
- For Rigtigheden af andre Baners Tilslutningstider paatager Jernbanen sig intet Ansvar.

trene med damp, idet det store motorloko M 4, kørte så mange som muligt af de større tog. Under krigen og i de første år efter den sås mange damptrukne tog på Skagensbanen, hvilket især skyldtes oliemanglen, men også de mange særtog, der måtte indsættes.

I 1950'erne svandt dampkørslen ind til det rene ingenting på grund af anskaffelsen af endnu et kraftigt motorlokomotiv, og dampdriften ophørte helt i 1960.

I 1924/25 løb der i juli og august 5 togpar på hverdage og 6 på søndage. I den øvrige tid af året var der 4 daglige togpar. Denne gode toggang holdt sig i de kommende mange år, og der indførtes stadig forbedringer. I sommeren 1925 løb der i ferietiden 7 søndagstogpar, i vinteren 1928 kørtes 6 togpar på hverdage, medens man om søndagen nøjedes med 5. Sommerkøreplanen 1932 havde 7 hverdags-togpar og 9 togpar på søndage, i ferietiden kørtes yderligere 1 togpar på onsdage og søndagstallet nåede i denne tid op på 10 daglige forbindelser. Vinterkøreplanen 1937 havde 5 daglige togforbindelser og 2 busture, og lørdage og søndage kørtes yderligere 1 togpar.

Den sidste køreplan før anden verdenskrig var også for Skagensbanen den fyldigste, der har eksisteret. Der kørtes på hverdage 5 togpar og 3 buspar og på søndage 7 togpar og 2 buspar, i feriemånederne endda på hverdage 8-9 togpar og 4 busture og om søndagen 11-12 togpar og 2 busture.

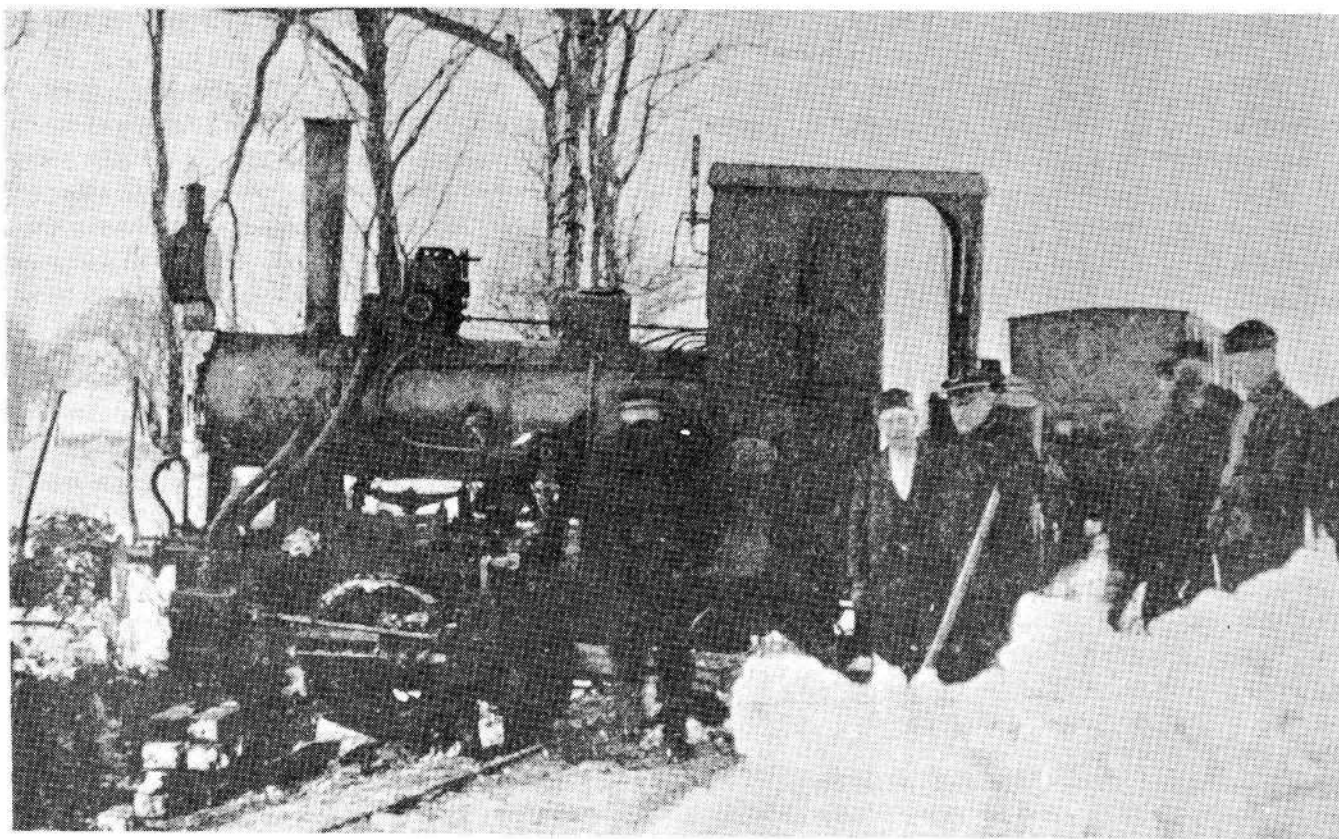
Som for alle andre blev anden verdenskrig årsag til meget store indskrænkninger. Der kom hurtigt en følelig mangel på brændsel og meget andet og det gav sig selvfølgelig mærkbare udslag i toggangen. I vinteren 1941 løb der daglig 4-5 togpar, i sommeren 1942 4 hverdagstogpar - i juli dog 5 - og 5 søndagstogpar. Fra 25. maj 1944 blev toggangen nedskåret til 3 togpar, den 1. februar 1945 måtte man kvitte yderligere 1 togpar og i tiden fra 19/2 - 18/4 kørtes kun tirsdage, torsdage og lørdage. Fra 19/4 til 8/6 kørtes overhovedet ingen personførende tog i Jylland, derefter til 24/6 kørtes igen tirsdage, torsdage og lørdage. I tiden herefter kørtes igen

alle hverdage, og fra 12. oktober kunne man igen køre persontog om søndagen.

Sommerkøreplanen 1946 havde 6 togpar daglig, i 1948 kørtes daglig 7 togpar og nu var busdriften igang igen med 4-5 busture på hverdage og 3-4 på søndage. Sommeren 1957 havde 8 daglige togpar og 5-7 busture og i den forløbne vinter fra 27/9 1964 var der daglig mulighed for 6 togforbindelser og 4 buspar - på hverdage før søn- og helligdage var der dog 7 togpar.

Den opmærksomme læser af de senere års køreplaner vil have bemærket, at der "mangler" et tog i nordgående retning udenfor ferietiden. Dette har dog sin forklaring. Tog 106 løber hele året, det er Skagensbanens godstog, og det tager vogne, der skal til Frederikshavn og syd derfor, med til Skagen fra mellemstationerne. Vognene returnerer fra Skagen i tog lll, der afgår kl. 12.10. Herved spares en hel del rangering og tid, selv om det for lægfolk kan se mærkeligt ud, at de efterhånden ikke så få tjærevogne fra Strandby til sydgående statsbanetog først køres rundt om Skagen, men da tog lll af hensyn til fisketransporterne ikke kan afsendes tidligere fra Skagen og da det skal være så tidligt i Frederikshavn, at togets hastervogne kan nå at komme med statsbanernes ekspresgodstog 2006, afg. Frederikshavn kl. 14.19, må tog lll ikke have for megen rangering undervejs. Iøvrigt kan i Hulsig kun nordgående tog optage eller afsætte vogne. For at lette rangerarbejdet i Frederikshavn, har Skagensbanen indgået overenskomst med DSB om, at godsvogne, der kommer til Frederikshavn fra SB og som skal videre sydpå, af Skagen station er oprangeret i den rigtige rækkefølge.

En anden interessant ting ved Skagensbanens toggang er den vekselvirkning, der nu er mellem lokomotivtrukne tog, motorvognstog og busser. Man har indrettet sig sådan, at der er 2 togstammer i brug, den ene trukket af M 4 (med M 6 som reserve) og den anden af M 1 (med M 7 som reserve). M 1 medfører som regel en af de små F-vogne, medens M 4 medtager personvogne efter behov, som regel boggievogne, samt de forhåndenværende godsvogne.



Afsporet i snedrive, 20/2 1904.

### Persontrafikken.

Før Skagensbanens åbning rejste man ikke til Skagen for sin fornøjelses skyld. Som tidligere nævnt var trafikforholdene mere end fortvivlede. Byen havde hverken vej eller havn, så da den endelig fik sin jernbane, kom det til at betyde mere for Skagen by og opland end en banes åbning normalt betød for de fleste andre danske provinsbyer, der i modsætning til Skagen næsten alle i forvejen havde haft en eller anden regelmæssig person- eller postforbindelse med omverdenen.

I de første år af banens levetid var de fleste rejser af lokal art, thi Skagen var endnu ikke "opdaget", og man må jo også i denne forbindelse tænke på, at togene var få og langsomme - på Skagensbanen såvel som på den østjydske længdebane. Men efterhånden som toggangen blev forbedret steg også antallet

både af lokale rejsende, af erhvervsrejsende og af turister. Skagen blev ret hurtigt et besøgt sted, og den stærke vækst som banen forårsagede for både fiskeriet og for byens øvrige erhvervsliv, trak en del erhvervsrejsende til byen. Egnens smukke og egenartede natur førte også mange turister til byen - den blev mondæn, og det var ikke enhver beskåret at feriere i Skagen, men de der kom, vendte tilbage år efter år.

Persontrafikken var i jævn og god stigning til 1926, så medførte de dårlige tider og konkurrencen fra landevejstrafikken et mindre fald, der først standsede 10 år efter. Bedre tider, bedre rullende materiel, forbedret toggang og indsættelse af rutebiler i de jernbanetomme rum i banens opland, medførte atter en stigning i antallet af rejsende, og i løbet af de 5 krigsår fordobledes både antal rejser og personkilometer. Og det trods den meget knappe



toggang som følge af krigens forsyningsvanskeligheder.

I driftsåret 1946/47 opnåedes det største antal jernbanerejser: 365.200, og dertil kom 87.000 rejser med banens buslinier. I løbet af 1950'erne faldt antallet af jernbanerejsende lidt, men dette fald blev dog rigeligt opvejet af stigningen i antallet af busrejser. I driftsåret 1959/60 var der 339.600 jernbanerejser og 263.000 busrejser, altså en stigning i det samlede rejsetal på ca. 150.000. En tilsvarende stigning kan dog ikke noteres i de registrerede personkilometre, men det skyldes, at mange busrejser er forholdsvis korte.

Selv om mange idag benytter egen bil, og mange turister kommer til Skagen i store turistbusser, holder banen stadig en absolut tilfredsstillende persontrafik. Det skyldes vel først og fremmest at man fra banens side har sørget for at tilbyde en toggang og en buskørsel, der tilfredsstiller alle rimelige krav, men også at Skagen i de sidste 10 år har fordoblet sit indbyggertal.

Da Skagensbanen blev omlagt til normalspor i 1924, blev den mellem Frederikshavn og Jerup forlagt mod øst og hermed mistede Elling sin station, men til gengæld anlagdes en station i Strand-



Afsporet i snedrive, 20/2 1904.

by, dog ca. 1 kilometer vest for byen. Imidlertid er byen vokset helt ind til stationen i løbet af de sidste 8-10 år, og denne vækst er i høj grad kommet banen til gode i form af en stadig stigende persontrafik fra Strandby.

I 1933 åbnede Skagensbanen en busrute mellem Skagen og Frederikshavn, og samme år overtog man ruten Grenen-Skagen-Gl. Skagen. Disse to ruter er tilsammen 56,5 km. Busruten til Frederikshavn har været et værdifuldt supplement til jernbanen, idet der køres op til 6 busture dagligt. Disse ture er lagt ind mellem togene og i de sene aftentimer, og for at skaffe direkte forbindelse til Københavnbåden føres enkelte ture igennem til havnen i Frederikshavn. I Skagen tjener banens busser tillige som bybus (Skagen er en lang og smal by) og til at bringe turister ud til Skagensbanens rutebilstation på Grenen, hvorfra de rejsende kan viderebefordres med Sandormen, en traktor med ladvogne, der i ferietiden kører helt ud på Grenens allernordligste spids.

I fællesskab med statsbanerne åbnedes den 15. maj 1937 en rute Hjørring-Mosbjerg-Tuen-Jerup, den blev i 1939 ændret så Ålbæk blev endestation, og her køres i almindelighed 3 dobbeltture dagligt. Som supplement til denne rute åbnedes den 20. maj 1951, ligeledes i fællesskab med statsbanerne, ruten Hjørring-Tolne-Jerup-Ålbæk. Her køres på visse hverdage én dobbelttur og om søndagen 3 dobbeltture. Fællesdriften ledes af Skagensbanen, hvilket er enestående her i landet. I alle andre tilfælde af fællesdrift med buslinier mellem DSB og privatbaner står DSB som den daglige leder.

Det samlede rutebilnet har nu en længde på 135,5 km. Man beforder årligt omkring 250.000 rejsende og der køres ca. 400.000 rutebilkilometer. Under krigen forsøgte man at opretholde den bedst mulige drift ved at forsyne nogle busser med gasgeneratorer, men alligevel blev det dog nødvendigt at foretage ret drastiske indskrænkninger i driften, og i tiden fra 1942 til 7/10 1946 kørte man kun på ruten Hjørring-Ålbæk.

I skemaet på side 55 er Skagensbanens persontrafik fremstillet grafisk.

## Godstrafikken.

Skagensbanens godstrafik har i hele banens levetid været tilfredsstillende, og da størsteparten af godset føres til eller fra Skagen, giver det banen mange tonkilometer – altså en god indtægt.

Indtil Skagens havn blev taget i brug i 1907, benyttede Skagensbanen i stor udstrækning havnebanen i Frederikshavn, og indtil banen blev omlagt til normalspor, måtte alt gods omlades i Frederikshavn.

Da der i området nord for Elling å ikke fandtes mergel og ler, sluttede Skagensbanen overenskomst med Frederikshavns kommune om ret til benyttelse af en mergelgrav, der lå nogle kilometer nord for byen – den passerer iøvrigt af den nuværende bane. Der blev lagt sidespor ud til mergelgraven, og herfra blev i mange år hentet mergel og ler både til banens eget brug og til banens kunder i et omfang der, som nedenstående oversigt viser, har været ret betydelig:

|         |     |      |         |     |      |
|---------|-----|------|---------|-----|------|
| 1892/93 | 198 | vgl. | 1905/06 | 751 | vgl. |
| 1893/94 | 508 | -    | 1906/07 | 700 | -    |
| 1894/95 | 553 | -    | 1907/08 | 554 | -    |
| 1895/96 | 344 | -    | 1908/09 | 656 | -    |
| 1896/97 | 235 | -    | 1909/10 | 545 | -    |
| 1897/98 | 735 | -    | 1910/11 | 632 | -    |
| 1898/99 | 878 | -    | 1911/12 | 679 | -    |
| 1899/00 | 719 | -    | 1912/13 | 644 | -    |
| 1900/01 | 884 | -    | 1913/14 | 559 | -    |
| 1901/02 | 738 | -    | 1914/15 | 580 | -    |
| 1902/03 | 812 | -    | 1915/16 | 485 | -    |
| 1903/04 | 812 | -    | 1916/17 | 163 | -    |
| 1904/05 | 696 | -    |         |     |      |

En anden transport, der bør nævnes, selv om den kun strakte sig over 3-4 år, er stentransporterne til havneanlæggene i Skagen. På daværende driftsbestyrer Rammeskovs initiativ blev banen brugt til disse transporter. Foruden at give banen en god indtægt betød de en stor lettelse ved bygningen af havnen, idet arbejdet var blevet sinket mindst et år såfremt man skulle have benyttet sten fra havet. Indtil 1904 løb der kun to tog i hver retning, men fra foråret indsattes et tredje tog, hovedsagelig af hensyn til stentransporterne, og desuden indsattes særtog.

## Skagensbanens stentransporter til anlæg af Skagens havn:

|         | Kubik-<br>favne | særtog<br>daglig | brutto-<br>indtægt<br>kr. |
|---------|-----------------|------------------|---------------------------|
| 1904/05 | 2.878           | 2-3              | 28.877                    |
| 1905/06 | 3.999           | 3                | 31.413                    |
| 1906/07 | 2.450           | 3                | 19.600                    |

Nedenstående oversigt belyser størrelsen af den transporterede mængde over havnebanen i Frederikshavn og det omladede gods i smalsporstiden:

|         | Vognlad-<br>ninger o-<br>ver hav-<br>nebanen. | Omladet i<br>Vognlad-<br>ningsgods<br>til fra<br>SB SB | Frederikshavn<br>Stykgods<br>til og fra<br>SB |        |
|---------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------|
|         | vgl.                                          | t                                                      | t                                             | t      |
| 1891/92 | 327                                           | 337                                                    | 84                                            | 623    |
| 1892/93 | 273                                           | 340                                                    | 25                                            | 531    |
| 1893/94 | 284                                           | 294                                                    | 33                                            | 550    |
| 1894/95 | 217                                           | 158                                                    | 11                                            | 606    |
| 1895/96 | 310                                           | 178                                                    | 46                                            | 833    |
| 1896/97 | 239                                           | 228                                                    | 25                                            | 800    |
| 1897/98 | 100                                           | 243                                                    | 0                                             | 931    |
| 1898/99 | 115                                           | 388                                                    | 7                                             | 1.129  |
| 1899/00 | 79                                            | 1.117                                                  | 21                                            | 1.014  |
| 1900/01 | 79                                            | 1.052                                                  | 60                                            | 999    |
| 1901/02 | 135                                           | 800                                                    | 14                                            | 1.238  |
| 1902/03 | 66                                            | 1.060                                                  | 53                                            | 1.432  |
| 1903/04 | 97                                            | 1.631                                                  | 23                                            | 1.888  |
| 1904/05 | 330                                           | 2.765                                                  | 17                                            | 2.218  |
| 1905/06 | 237                                           | 1.218                                                  | 21                                            | 2.067  |
| 1906/07 | 187                                           | 2.146                                                  | 60                                            | 2.369  |
| 1907/08 | 215                                           | 2.777                                                  | 228                                           | 2.598  |
| 1908/09 | 86                                            | 1.089                                                  | 61                                            | 2.288  |
| 1909/10 | 78                                            | 998                                                    | 301                                           | 2.198  |
| 1910/11 | -                                             | 861                                                    |                                               | 2.810  |
| 1911/12 |                                               | 1.863                                                  |                                               | 3.226  |
| 1912/13 |                                               | 2.390                                                  |                                               | 3.051  |
| 1913/14 |                                               | 2.736                                                  |                                               | 3.796  |
| 1914/15 |                                               | 3.570                                                  |                                               | 2.827  |
| 1915/16 |                                               | 2.557                                                  |                                               | 7.324  |
| 1916/17 |                                               | 13.096                                                 |                                               | 10.246 |
| 1917/18 |                                               | 10.350                                                 |                                               | 6.037  |
| 1918/19 |                                               | 12.041                                                 |                                               | 6.848  |
| 1919/20 |                                               | 7.345                                                  |                                               | 6.295  |
| 1920/21 |                                               | 10.463                                                 |                                               | 5.255  |
| 1921/22 |                                               | 3.387                                                  |                                               | 4.095  |
| 1922/23 |                                               | 2.237                                                  |                                               | 3.936  |
| 1923/24 |                                               | 4.418                                                  |                                               | 4.925  |

Med Skagensbanens åbning hævedes pludselig den isolation, som Skagen og den øvrige del af egnen havde levet i. Banen bragte liv i byen og erhvervslivet fik gode livsbetingelser og blomstrede op. Især blev fiskeriets afsætningsmuligheder stærkt forbedrede. Af den grafiske fremstilling af banens godstrafik (se side 56) fremgår det, at godstrafikken på Skagensbanen ikke har haft den katastrofale nedgang, man har set på så mange andre baner. Det skyldes især, at fisketransporterne - groft regnet - har været i konstant fremgang til omkring 1950, og de er - efter en ret stor nedgang i de næste 5 år - nu igen i tiltagende og repræsenterer idag ca. halvdelen af den samlede godsmængde.

I mange år var Skagensbanen en livsbetingelse for fiskeriet og man kan med nogen ret idag vende det om og sige, at fiskeriet nu er en livsbetingelse for banen. Disse transporter er ganske givet en meget vægtig grund til at Skagensbanen i "Privatbanekommissionens betænkning af 1956" blev placeret i gruppe 1, den fineste, der fik prædikatet: "formentlig levedygtig udover 1966".

Efter åbningen af Skagens havn var godsmængden i nogle år faldende eller stagnerede. Grunden var naturligvis, at en del af de transporter banen tidligere havde haft, nu med fordel kunne ekspederes over havnen, men samtidig kom der selvsagt større tilførsler af fisk, idet en del af den fangst, der tidligere blev indbragt til sydligere havne nu indgik til Skagens havn og herfra videresendtes med Skagensbanen.

I omtalen af fisketransporterne må også nævnes at disse indenfor en bestemt periode kan være meget stærkt svingende. Der er mange faktorer, der spiller ind, først og fremmest vejret, der i meget høj grad er bestemmende for både mængden og arten af fisk, ligesom fangsten og landingen af denne er afhængig af vind og sø. Men det er også af betydning, hvortil fisken kan sælges. Der har på enkelte dage været afsendt tæt op mod 100 vognladninger fisk.

Men fisk gør det ikke alene. Skagensbanen har også i tidens løb transporteret store mængder landbrugsproduk-

ter, brændsel, træ, sten, grus, teglværksprodukter, maskingods og jernvarer, kolonial, emballage m.m.

I to efterfølgende skemaer gives, med Skagensbanens årsberetninger som kilde, en oversigt over de forskellige arter af gods, som banen har transporteret, begyndende med 1915, idet man før den tid - med enkelte undtagelser - ikke specificerede de enkelte godsarter. I skemaerne er af pladshensyn foretaget enkelte udeladelser, ligesom visse grupper er sammenlagt.

#### Oversigt over

de væsentligste vognladningsvise godsarter, der er omlæssede i Frederikshavn.

Mængdeangivelsen i tons.

| Driftsåret             | 1915/16 | 1920/21 | 1923/24 |
|------------------------|---------|---------|---------|
| Brænde                 | 20,6    | 196,6   | 35,6    |
| Cement og kalk         | 21,1    | 81,2    | 82,2    |
| Fisk                   | 745,3   | 7161,9  | 2731,7  |
| Fiskekasser,<br>tomme  | 51,0    | 285,9   | 56,8    |
| Flyttegods             | 43,9    | 15,0    | -       |
| Foderstoffer           | 71,8    | 80,0    | 80,6    |
| Hø, halm,<br>hakkelse  | 130,8   | 37,2    | 28,0    |
| Is                     | -       | 15,0    | -       |
| Isenkram               | 9,8     | -       | -       |
| Jern- og maskingods    | 76,4    | 43,4    | 50,9    |
| Kartofler & grøntsager | 83,0    | 111,7   | 39,6    |
| Kolonial               | 31,2    | 12,7    | 43,1    |
| Korn                   | -       | -       | 37,1    |
| Kreaturer              | 24,5    | -       | -       |
| Kul og koks            | 275,0   | 181,5   | 20,7    |
| Kunstgødning           | 438,6   | 194,8   | 194,7   |
| Mel                    | 145,6   | 40,0    | 121,5   |
| Petroleum              | 51,3    | 36,7    | 140,6   |
| Salt                   | 50,6    | 10,0    | 26,0    |
| Teglværksprodukter     | 186,8   | -       | 63,9    |
| Tovværk                | 50,8    | 44,5    | 46,8    |
| Tømmer m.m.            | 279,8   | 559,4   | 557,6   |
| Tørv                   | -       | 1239,2  | 10,0    |

Oversigt over den transporterede godsmængde i de væsentligste godsarter findes på side 59.

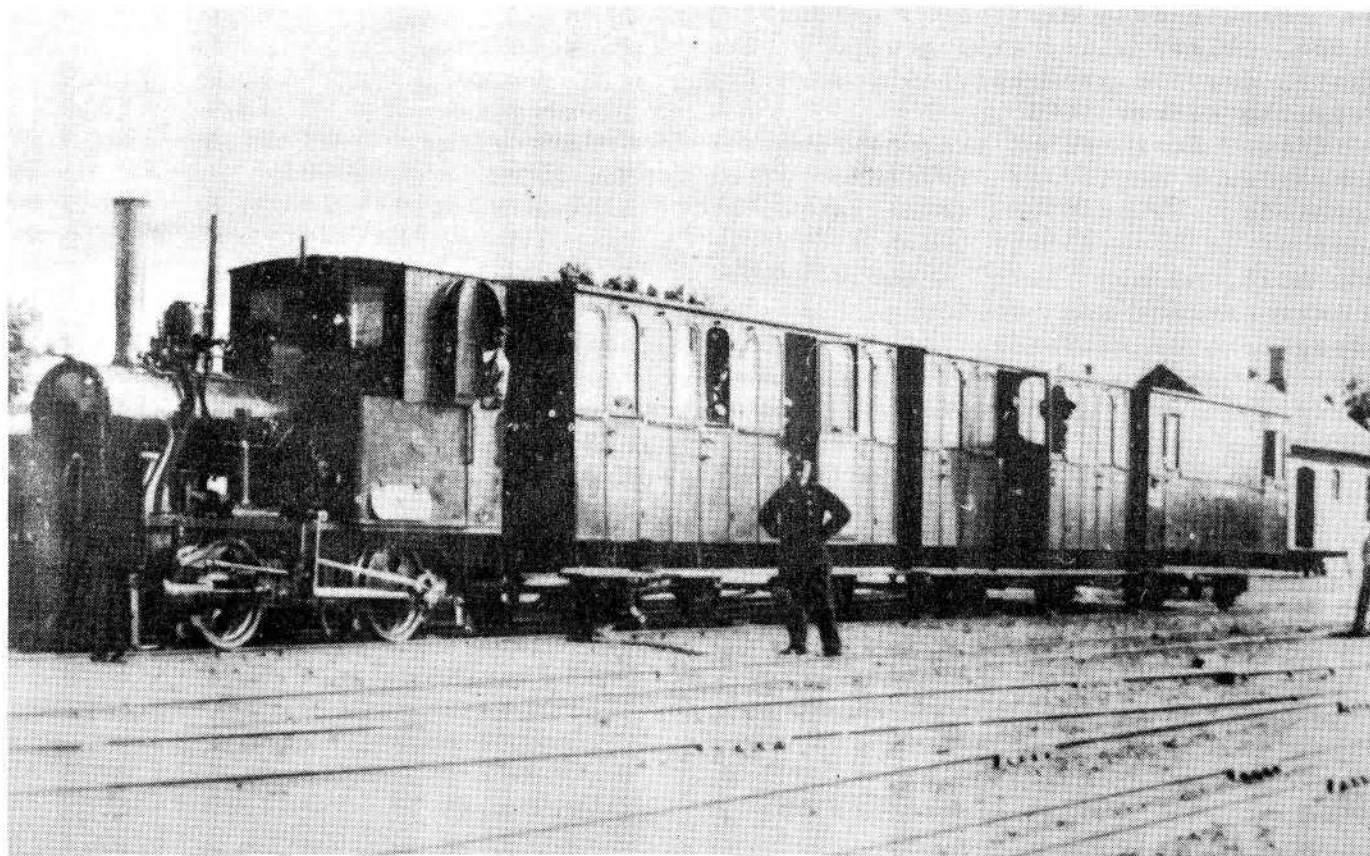


Skagensbanens omlægning til normalspor betød naturligvis store besparelser både i tid og penge. Man undgik den kostbare og tidsrøvende omladning, de nye vogne havde større lasteevne, og toghestigheden blev forhøjet væsentlig. Endelig opnåede man at banen herved stod ret godt rustet i konkurrencen med lastbilerne, der nu begyndte at gøre sig gældende.

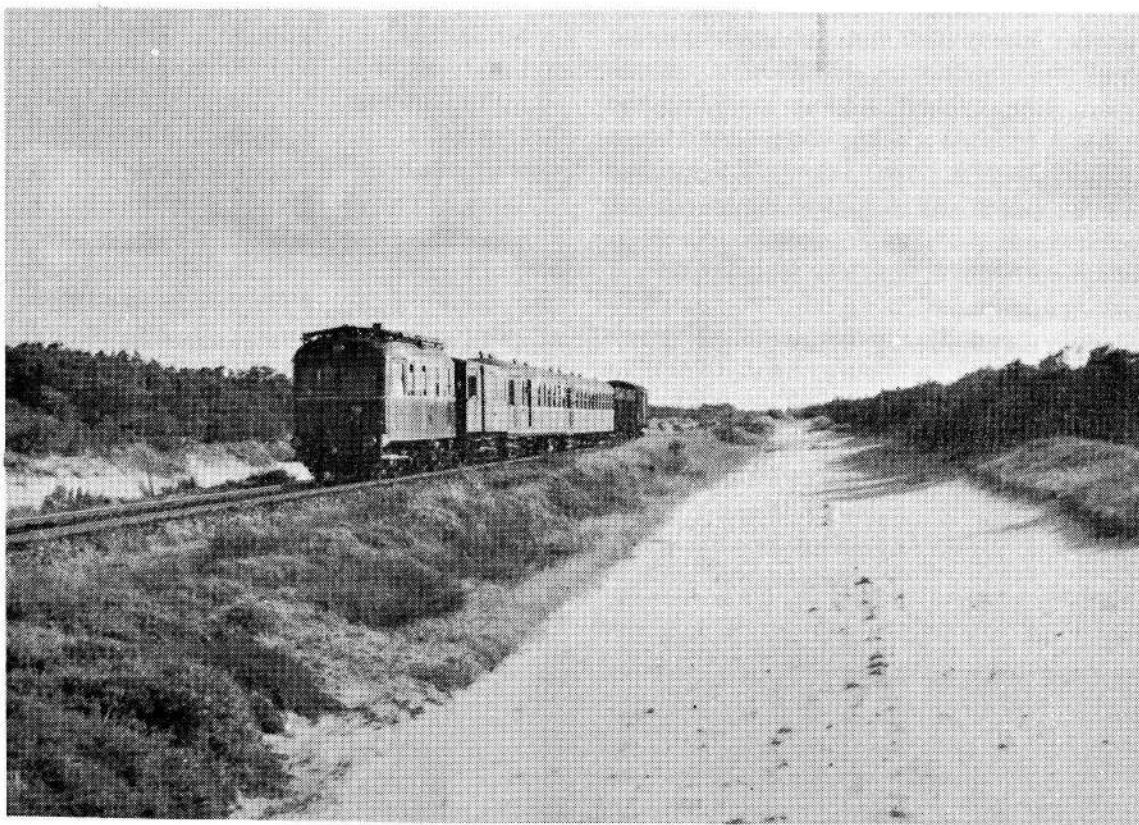
Lastbiltrafikken har naturligvis påvirket banens godstrafik, idet en del af de lettere og lokale transporter nu fortrinsvis foregår på landevejen, men der er fra baneledelsens side udvist et stort initiativ for at bevare så meget af godstrafikken som muligt. Toggangen er forbedret, ligesom banen har indsat egne lastbiler og der er da også sket det gladelige, at godstrafikken igen er i stigning, ikke alene fra Skagen, men også fra de tre mellemstationer. Fra Strandby, der har landets sjette største

fiskerihavn, er der nu gode fisketransporter, ligesom der jævnlig afsendes tjærevogne herfra. De to andre stationer - Jerup og Ålbæk - er også i god og tilfredsstillende udvikling, der er stigende fisketransporter samt transport af mink.

Her skal nævnes nogle få eksempler til belysning af det initiativ, der idag udfoldes fra danske jernbaners side for at transportere godset hurtigt og præcist. For 10 år siden varede det over to døgn at få transporteret en stykgodsforsendelse fra København til Skagen, men nu kan man indlevere stykgods på Københavns godsbanegård så sent som kl. 16.30 og allerede modtage det i Skagen næste formiddag kl. 9.50 (SB tog 106). For transporterne i den modsatte retning er der sket tilsvarende forbedringer, idet der er indsat faste godsvognsløb fra Skagen til forskellige af de vigtigste statsbanestationer. Endvidere sørger SB



Smalsporstog omkring 1892.



M 6 på strækningen syd for Hulsig, 1957.

for, efter overenskomst med statsbanerne altid at have tilstrækkeligt med kølevogne (Interfrigo-vogne) til fisketransporterne. Man lader en mand køre rundt om havnen hver morgen for at forhøre sig om den forventede fiskemængde, så man i tide er forberedt på, hvor mange vogne, der skal afsendes. Til tog 111, afgang Skagen kl. 12.10, ankommer der fisk lige til togets afgang, ja, det forsinkes undertiden nogle minutter for at få en efternøler med.

Interfrigo-vognene, der afgår i tog 117 (kl. 17.30), videresendes fra Frederikshavn kl. 21.00 med nathurtigtoget, tog 20, der er i Århus kl. 0.09, vognene videreføres herfra i de sydgående meget hurtige godstog dels til Hamburg, dels over Gedser-Warnemünde til Østzonen. Det er store fremskridt der er sket på disse områder, og der tilkommer banen megen anerkendelse herfor, idet det jo ikke bare er SBs regn-

skab, der forbedres herved. Statsbanerne får årligt tilført en indtægt på ca. 2 millioner kroner, og hele landets økonomi og eksportmuligheder gavnes.

Men, som direktør Verner Petersen siger, vi kunne ikke gøre det alene, uden forbedret toggang og overenskomst med statsbanerne gik det ikke - men det er jo altså også i "storebrors" egen interesse at være imødekommende overfor SB.

#### Lastbilkørslen.

Som et led i bestræbelserne for at bevare og forbedre Skagensbanens godstrafik indførtes tidligt godsudbringning med lastbil i Skagen og Ålbæk. Endvidere åbnedes den 1/7 1935 en lastbilrute mellem Frederikshavn og Ålbæk. Den blev i 1939 videreført til Skagen, men måtte fra 1943 til 1947 på grund af benzinmangel atter afkortes til Ålbæk. I sommermånederne er der tillige lastbilkørsel



mellem Skagen og Grenen.

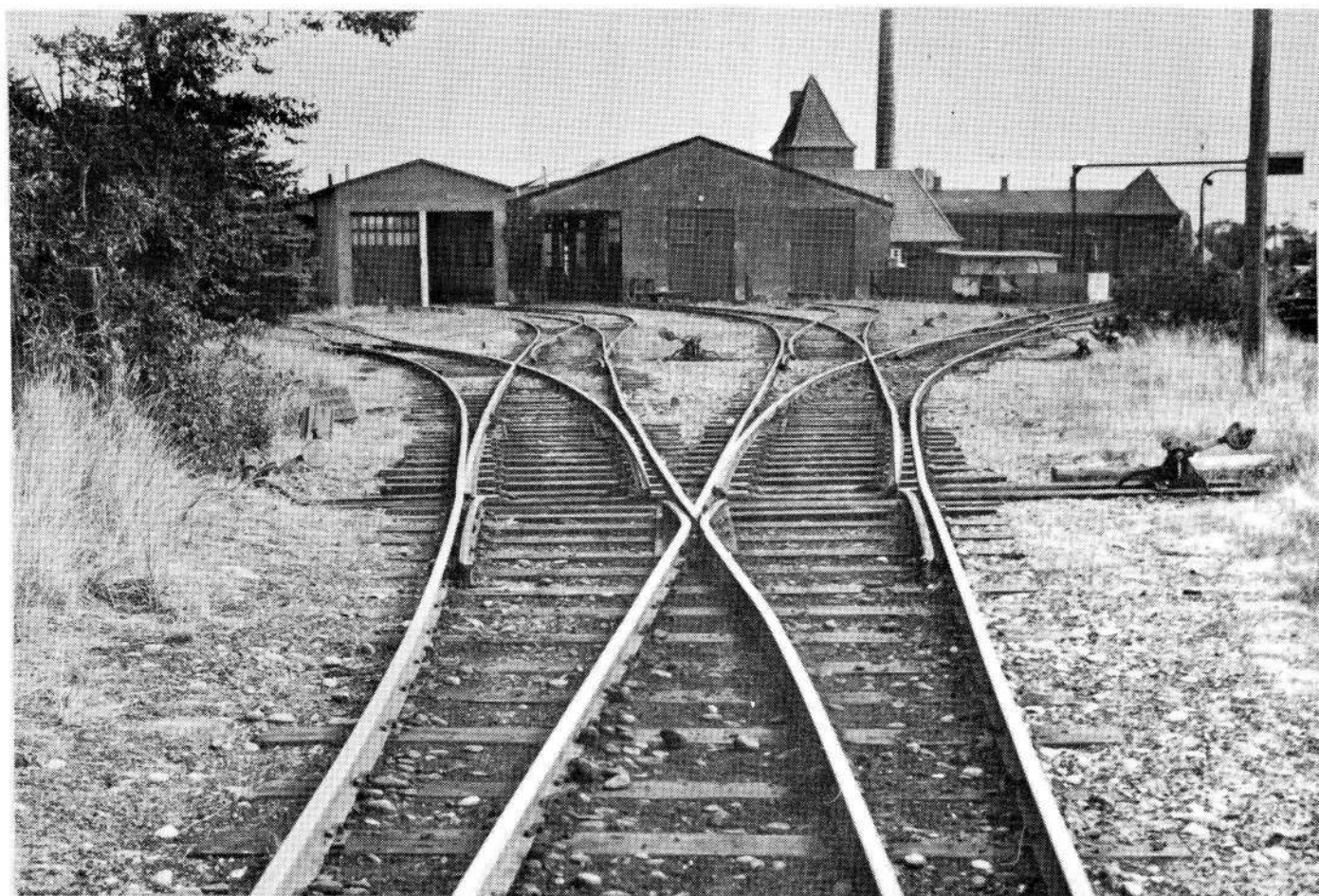
Da det efter anden verdenskrigs afslutning igen blev muligt at genoptage landevejskørslen i større omfang, indsatte en hel del fiskebiler mellem de nordjydske fiskerihavne og det sydlige udland, således også mellem Skagen og København. For på bedst mulig måde at imødegå den herved påførte konkurrence, oprettede Skagensbanen og statsbanerne i fællesskab en godsrute Skagen-Frederikshavn-Grenå-Hundested-København - en rute der naturligvis skulle benyttes til fisketransporter.

På denne rute har den befordrede godsmængde været:

|         |         |         |         |
|---------|---------|---------|---------|
| 1948/49 | 2.340 t | 1954/55 | 3.999 t |
| 1949/50 | 4.894 t | 1955/56 | 3.697 t |
| 1950/51 | 4.381 t | 1956/57 | 4.550 t |
| 1951/52 | 5.714 t | 1957/58 | 3.184 t |
| 1952/53 | 5.733 t | 1958/59 | 4.127 t |
| 1953/54 | 4.840 t | 1959/60 | 5.712 t |

Ruten åbnedes den 19/10 1948 og der anskaffedes 10 fiskebiler og påhængsvogne. Skagensbanen deltog med 1/3 af udgifterne. Desværre kom ruten ikke til at svare til de forventninger, man havde stillet til den, og den blev derfor indstillet fra 31/3 1960 og alt materiel blev afhændet.

På side 60 bringes en skematisk oversigt over Skagensbanens rute- og lastbilkørsel.



Skagen, remiseområdet, 1964.



# Personale

## Driftsbestyrere og direktører:

1890-1898: H. Lundsteen,  
1898-1905: Chr. Rammeskov,  
1905-1911: K. L. Nielsen,  
1911-1943: civilingeniør M. T. Hansen,  
1943-1956: civilingeniør J. M. Utkov,  
1956- : civilingeniør Verner Petersen

Fra 1/4 1948 ændredes stillingsbetegnelsen fra driftsbestyrer til driftsdirektør og fra 1956 til direktør.

- - - - -

Ved banens åbning bestod banens personale af ialt 14 mand:

H. Lundsteen, Skagen, driftsbestyrer og stationsforvalter,  
Moesbjerg, Skagen, assistent,  
L.C.J. Pallesen, Ålbæk, stationsekspeditent,  
Chr. Bjerg, Frederikshavn, godsekspedient,  
Nielsen, Skagen, lokofører,  
Mogensen, Skagen, lokofører,  
Th. Christensen, Jerup, banevogter og stationsbestyrer,  
Laur. Larsen, Rimmen, banevogter og stationsbestyrer,  
Lars Larsen, Napstjert, banevogter og stationsbestyrer,  
Jacob Hansen, Hulsig, banevogter og stationsbestyrer,  
Th. Jensen, Højen, banevogter og stationsbestyrer,  
Marinus Svendsen, Skagen, togfører,  
Nielsen, Skagen, portør,  
Larsen, Skagen, portør.

Skagensbanen har i lighed med landets andre privatbaner ført en forsigtig og sparsommelig personalepolitik. I mange år var driftsbestyreren tillige stationsforstander i Skagen. I Frederikshavn bestred statsbanerne al stations-

tjeneste, men her var indtil 1911 stationeret en godsekspedient til varetagelse af banens godsinteresser. Det kørende personale bestod indtil 1897 af 3 mand, 2 lokomotivførere, hvoraf den ene tillige var reservetogfører og 1 togfører. Først i 1897 antog man 2 fyrbødere, så man har højst sandsynligt anvendt énmandsbetjening i de første år. Ordningen med at en lokofører anvendtes som reservetogfører ophørte først i 1909.

Det nuværende personale består af:

## Hovedkontoret:

direktør,  
kontorchef,  
bogholder,  
kontorassistent,  
kontorist.

## Stationerne:

### Skagen:

stationsforstander,  
4 overassistenter,  
rangerformand,  
5 overportører,  
3 stationsarbejdere (løse),

### Ålbæk:

ekspeditrice med mandlig medhjælp,

### Strandby:

ekspeditrice med mandlig medhjælp,

### Hulsig:

ekspeditrice,

### Jerup:

ekspeditrice,

## Togpersonale:

3 togførere,

## Baneafdelingen:

banemester,  
4 baneformænd,  
banearbejdere efter behov,

## Maskinafdelingen:

værkmester,  
lokomotivførere,  
3 motorførere,  
maskinpasser,  
11 mand i værkstedet,

## Rutebilerne:

5 chauffører.

Den nuværende bestyrelse:

Repræsentanter for Ministeriet for offentlige arbejder:

Konsul A.M.Nielsen, R., Skagen (formand),  
Byrådsmedlem, skolebetjent Carl Fr. Oscar, Skagen,  
Byrådsmedlem, overlærer C.R.Robsøe, Frederikshavn.

Repræsentanter for Finansministeriet:

Måleraflæser Holger Hansen, Skagen,  
Fhv. landstingsmand, rørmester Henry Hansen, Frederikshavn,  
Gårdejer Niels Olesen, Råbjerg, Ålbæk.

Repræsentanter for Hjørring amt:

Sognefoged Emil Petersen, Jerup,  
Amtsrådsmedlem, gårdejer Arne Fredborg Nielsen, Røntved, Gørum pr. Frederikshavn.

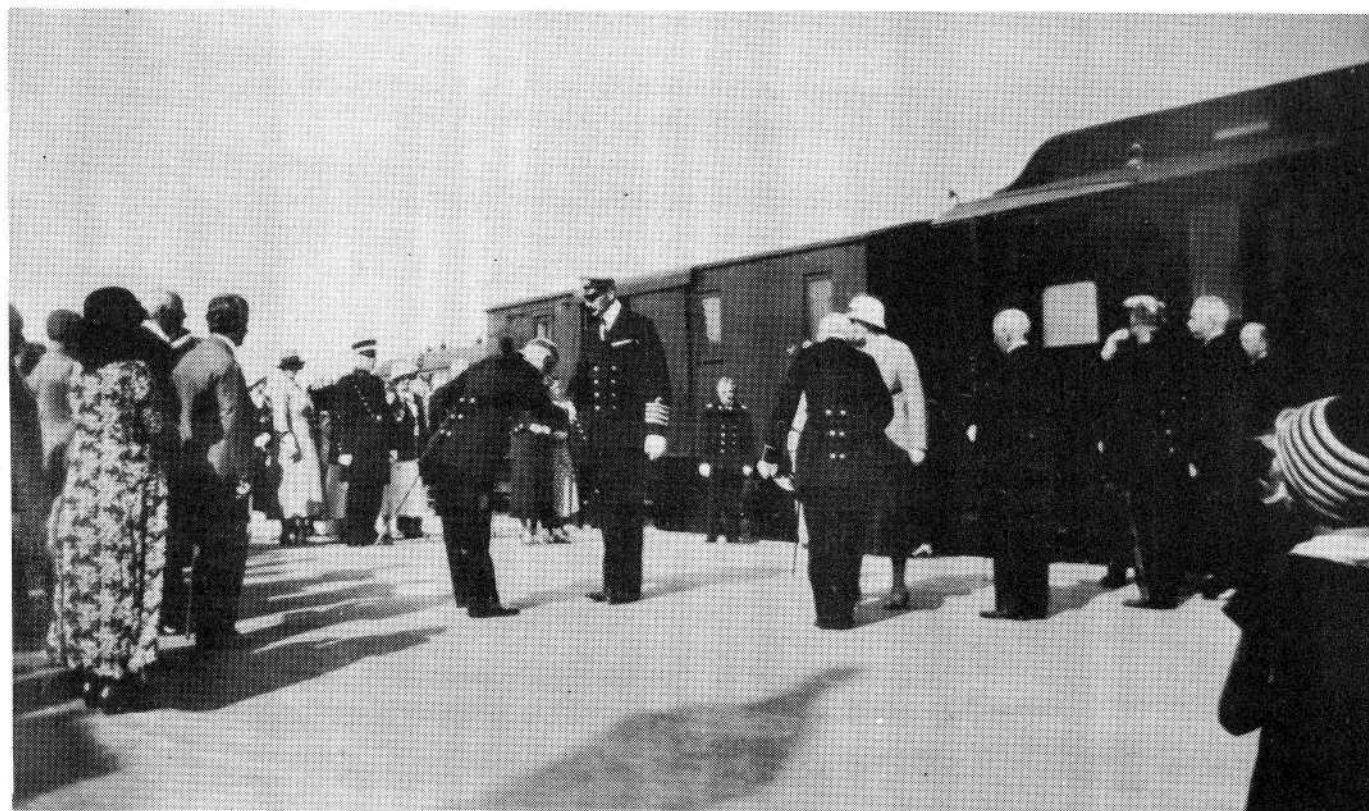
Amtsrådsmedlem, kæmner A. Hjortlund, Ålbæk.

Repræsentanter for Skagen kommune:

Borgmester Carl Berg, Skagen,  
Byrådsmedlem, maskinpasser K.M. Jensen, Skagen.

Repræsentant for de øvrige aktionærer:

Byrådsmedlem, læge Finnur Erlendsson, Frederikshavn.



Fra kongebesøget efteråret 1933. Damen i den blomstrede kjole er frk. Helga Ancher, det lyse hoved er arkitekt Ulrik Plesner og det mørke forfatteren Harry Soiberg.

## Takster

Det vil være uoverkommeligt og vel også virke for uoverskueligt og opremsende at give en fuldstændig oversigt over Skagensbanens takster igennem alle 75 år.

Til eksempel var personbefordrings-taksterne i 1896 følgende på III. klasse:

Fra Frederikshavn til

|           | enkelt | dobbelt |
|-----------|--------|---------|
| Elling    | 20     | 35      |
| Rimmen    | 35     | 55      |
| Jerup     | 50     | 85      |
| Napstjert | 65     | 110     |
| Ålbæk     | 75     | 125     |
| Bunken    | 95     | 160     |
| Hulsig    | 110    | 180     |
| Højen     | 140    | 230     |
| Skagen    | 150    | 250     |

Beløbene er ører. Regulativet fortæller også, at hundebilletter kostede 50 øre uanset afstanden.

II. klasse billetter kunne kun løses mellem Frederikshavn, Ålbæk og Skagen stationer indbyrdes, samt mellem Frederikshavn og Elling. Man kunne ved forudbestilling leje en hel vogn i almindelige tog for 24 gange dobbeltbillettens pris på III. klasse - dog selvfølgelig under forudsætning af, at banen havde vogne disponible. Ligeledes kunne man på bestilling erholde ekstratog under forudsætning af, at banen sikredes en indtægt på mindst 50 kr. for én vogn og 25 kr. for hver følgende vogn. Der skulle betales ordinær takst for de befordrede personer, gods m.v.

Fiskeekstratog i månederne september-april skulle køres, når godsfragten gav mindst 15 kr. Disse tog kunne bestilles med 3 timers varsel inden kl. 18, men personer kunne ikke forlanges befordret i sådanne tog.

I 1935 var taksterne for personbefordringen på fællesklasse, enkeltbillet mellem Frederikshavn og

|           |         |        |          |
|-----------|---------|--------|----------|
| Strandby  | 45 øre, | Ålbæk  | 125 øre, |
| Rimmen    | 65 -    | Hulsig | 180 -    |
| Jerup     | 90 -    | Højen  | 235 -    |
| Napstjert | 110 -   | Skagen | 250 -    |

De i dag gældende takster for per-

|                                                                         |          |           |          |
|-------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|----------|
| sonbefordring på fællesklasse, enkeltbillet, er mellem Frederikshavn og |          |           |          |
| Strandby                                                                | 130 øre, | Bunken    | 430 øre, |
| Rimmen                                                                  | 190 -    | Hulsig    | 470 -    |
| Jerup                                                                   | 240 -    | Sandmilen | 550 -    |
| Napstjert                                                               | 290 -    | Højen     | 580 -    |
| Ålbæk                                                                   | 330 -    | Skagen    | 620 -    |

### Godstakster:

Ved banens åbning var taksterne for fragtgods:

| Takst i ører. | vægttarif pr. vognladning 100 pund |     |      |      |      |
|---------------|------------------------------------|-----|------|------|------|
| klasse        | I A                                | I B | II A | II B | II C |
| konstant      | 15                                 | 8   | 800  | 500  | 400  |
| pr. mil       | 5                                  | 3   | 250  | 150  | 50   |

For ilgods beregnedes et tillæg på 50% til vægttarifferne. For transport af ler, mergel og sten i vognladninger gaves en rabat på 33 1/3%.

For omladning i Frederikshavn betales 150 øre pr. vognladning, når arbejdet skal udføres mellem kl. 18 og 6.

I 1914 er under takster for transport af stykgods anført:

|                                                                     |        |
|---------------------------------------------------------------------|--------|
| "For en ensædet Velocipede, Bicykle eller Bicyklette                | 50 øre |
| - en tosædet Bicykle                                                | 100 -  |
| - en flersædet Cykle eller Tricykle samt for ensædede Motorbicykler | 180 -  |
| uanset Afstanden".                                                  |        |

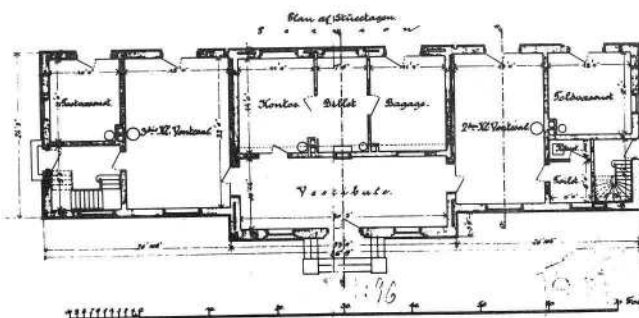
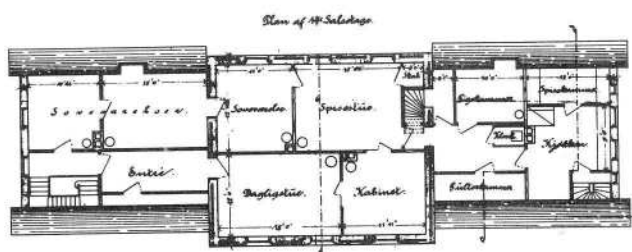
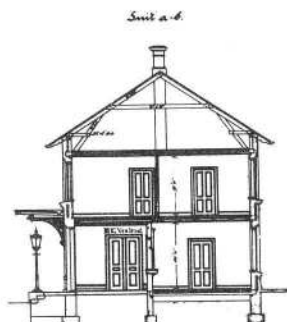
Fantasien må nogle gange tages til hjælp, når regulativer og bestemmelser skal fortolkes. F. eks. når der i et regulativ er anført:

"Efter Ilgodstaksten for Styksendinger befordres: .... samt Orner, når de indleveres på rødt Fragtbrev ...."

Når Orner indleveres uemballerede, anvendes Vognladningstaksten for levende Dyr (§ 27)."

Banepakker kostede i starten 20 øre pr. 10 pund, og "Pakken skal frigjøres ved Hjælp af Jernbanefrimærker til 5, 20 og 100 øre". Eksempler på banemærker er gengivet på næste side.





Architect, den 22. September 1899

Skagen 4. 7. 1899

1899

TE 2303 10 TE 2190 1000

## Økonomi:

Skagensbanens økonomi må siges altid at have været god, idet banen har været rentabel og givet overskud lige til 1946. Der har derefter været et jævnt stigende underskud, men i bedømmelsen af dette må man tage den stærke prisstigning i betragtning. Den har påvirket udgiftssiden mere end indtægterne, idet taksterne ikke er fulgt helt med. Nu vil en og anden vel komme med en bemærkning om de urentable baner, vi alle må betale til for at holde liv i dem, men dertil er at bemærke, at de lave takster, der benyttes, kommer egnens befolkning til gode i form af billig transport, men at de tillige virker som en yderst nyttig regulator på taksterne hos den private vognmand. Det har jo desværre gang på gang vist sig, at så snart man nedlagde en urentabel og lidet benyttet bane, ja, så kunne den private vognmand "desværre" ikke mere køre til sine hidtidige takster, og der blev også ydet ringere service af både vognmænd og rutebilejere.

Man må betragte sin lokale bane som et stort socialt gode; dens køreplan giver gode befordringsmuligheder for både passagerer og gods, den giver høj rabat til faste kunder, udsteder billige skolekort og sikrer desuden sit personale under sygdom samt yder pension; forhold, der selvfølgelig belaster banens økonomi, medens den private vognmands personale, hvad disse forhold angår, figurerer godt skjult på borgernes skattebillet.

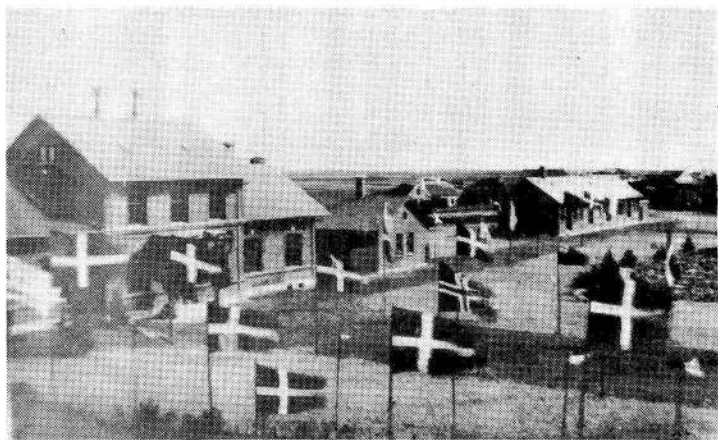
Der er baner, der foruden at have et stort underskud tillige har en meget ringe person- og godstrafik, og sådanne baner er det naturligt at nedlægge. Men helt anderledes forholder det sig med Skagensbanen. Der er i banens køreplan en fornuftig vekselvirkning mellem tog og rutebiler mellem Frederikshavn og Skagen; banen sørger for udkørsel af gods til kunderne; fisken og det øvrige gods befordres på en måde, der tilfredsstiller ethvert berettiget krav, og dertil kommer, at passagerantallet og godsmængden er så stor, at det er fuldt berettiget at opretholde banen, selv om der er underskud på driften.

Oversigt over driftsresultaterne:

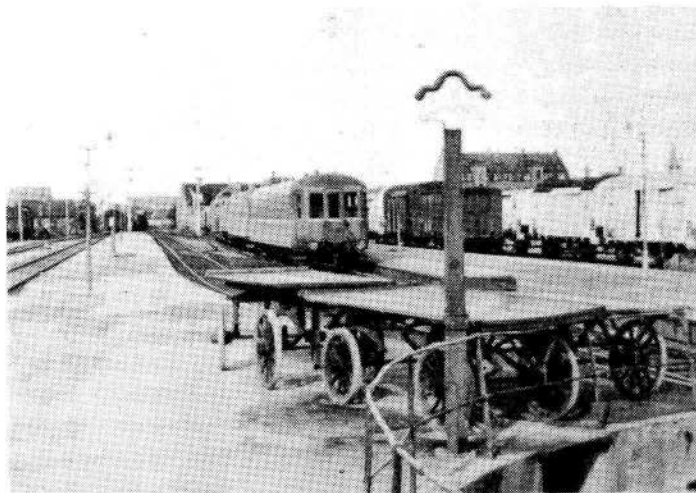
| År      | kr.    | år      | kr.     |
|---------|--------|---------|---------|
| 1890/91 | 10.672 | 1912/13 | 24.374  |
| 1891/92 | 16.162 | 1913/14 | 31.933  |
| 1892/93 | 10.038 | 1914/15 | 23.749  |
| 1893/94 | 17.058 | 1915/16 | 58.242  |
| 1894/95 | 19.508 | 1916/17 | 37.289  |
| 1895/96 | 22.475 | 1917/18 | 66.524  |
| 1896/97 | 21.354 | 1918/19 | 136.944 |
| 1897/98 | 17.814 | 1919/20 | 84.819  |
| 1898/99 | 23.373 | 1920/21 | 135.393 |
| 1899/00 | 17.858 | 1921/22 | 98.961  |
| 1900/01 | 12.770 | 1922/23 | 108.002 |
| 1901/02 | 17.678 | 1923/24 | 63.059  |
| 1902/03 | 18.746 | 1924/25 | 140.549 |
| 1903/04 | 23.108 | 1925/26 | 125.623 |
| 1904/05 | 23.341 | 1926/27 | 114.416 |
| 1905/06 | 33.832 | 1927/28 | 132.156 |
| 1906/07 | 34.473 | 1928/29 | 149.163 |
| 1907/08 | 29.225 | 1929/30 | 105.496 |
| 1908/09 | 24.860 | 1930/31 | 170.335 |
| 1909/10 | 30.178 | 1931/32 | 129.843 |
| 1910/11 | 24.926 | 1932/33 | 98.955  |
| 1911/12 | 33.773 | 1933/34 | 90.937  |

| år                                         | jernbanen | rute- & lastbiler |
|--------------------------------------------|-----------|-------------------|
| 1934/35                                    | 89.684    | 21.627            |
| 1935/36                                    | 112.197   | ÷ 1.103           |
| 1936/37                                    | 104.853   | ÷ 6.816           |
| 1937/38                                    | 104.366   | ÷ 7.495           |
| 1938/39                                    | 108.312   | ÷ 15.727          |
| 1939/40                                    | 101.756   | ÷ 24.580          |
| 1940/41                                    | 211.293   | ÷ 17.064          |
| 1941/42                                    | 195.942   | ÷ 1.557           |
| 1942/43                                    | 258.230   | ÷ 14.462          |
| 1943/44                                    | 231.302   | ÷ 657             |
| 1944/45                                    | 174.594   | 1) 9.423          |
| 1945/46                                    | 113.707   | 1) 8.623          |
| 1946/47                                    | 202.552   | 1) 17.538         |
| 1947/48                                    | 79.305    | 1) 37.288         |
| 1948/49                                    | ÷ 53.072  | 1) ÷ 49.651       |
| 1949/50                                    | 24.174    | ÷ 9.580           |
| 1950/51                                    | ÷ 1.995   | ÷ 26.958          |
| 1951/52                                    | 20.035    | 4.061             |
| 1952/53                                    | ÷ 123.304 | ÷ 2.936           |
| 1953/54                                    | ÷ 114.342 | 23.025            |
| 1954/55                                    | ÷ 169.168 | ÷ 29.214          |
| 1955/56                                    | ÷ 124.033 | ÷ 24.693          |
| 1956/57                                    | ÷ 243.009 | ÷ 18.689          |
| 1957/58                                    | ÷ 242.545 | ÷ 18.970          |
| 1958/59                                    | ÷ 183.289 | ÷ 13.209          |
| 1959/60                                    | ÷ 145.913 | ÷ 9.345           |
| 1960/61                                    | ÷ 172.412 | 11.056            |
| 1961/62                                    | ÷ 141.626 | ÷ 43.286          |
| 1962/63                                    | ÷ 171.532 | ÷ 16.151          |
| 1963/64                                    | ÷ 317.014 | ÷ 22.008          |
| 1) For rute- & lastbiler incl. DSBs andel. |           |                   |

Ved Skagensbanens 75 års jubilæum vil det være naturligt at se tilbage på de svundne år og gøre status. Det resultat man når til må være, at Skagensbanen til enhver tid har løst de stillede opgaver tilfredsstillende. Man begyndte med et beskedent og billigt anlæg, lod det få en sund udvikling i takt med de stigende krav, men ombyggede til normalspor da det blev tvingende nødvendigt, foretog en forsigtig motorisering, moderniserede med gode boggiepersonvogne og ombygning af de bedste af de ældre vogne. Sidst men ikke mindst har man hele tiden haft et åbent øje for fisketransporterens vitale betydning og givet disse transporter de bedst mulige vilkår - i de allerførste år ved at køre særtog og i de senere år ved transport i moderne Interfrigo-vogne, der løber i banens egne persontog og viderebefordres fra Frederikshavn i eksprestog eller ilgodstog. Endvidere må nævnes stentransporterne til anlæg af Skagen Havn, mergeltransporten, da den var aktuel, og banens rutebiler, nogle af disse i fællesdrift med statsbanerne, samt fragtruterne og fiskebilerne til København.



Skagen station på indvielsesdagen den 24. juli 1890, forpladsen.



Skagensbanens perron på Frederikshavns station, 1957.

Men man må også se fremad, og fortsætter Skagensbanen - det gælder både ledelse og personale - med som ovenfor beskrevet at have øjne og ører åbne for egnens behov og mulighederne for at opfylde disse, vil Skagensbanen om 25 år vel kunne fejre sit 100 års jubilæum i fuld drift. Den indsats alle ved Skagensbanen har ydet i tidens løb er den væsentligste grund til, at banen trives så godt som den gør. Med den omfattende sporfornyelse, der er igang, og med den snarlige fornyelse af motormateriellet er det med stor optimisme, man kan se banens fremtid i møde.

Der er derfor al mulig grund til at ønske Skagensbanen tillykke med jubilæet og Jernbanehistorisk Selskab håber med dette lille skrift at have fremdraget nogle spredte træk af banens liv, der vil kunne interessere banens kunder, den lokale befolkning, banens ledelse og personale og måske også jernbaneinteresserede i det øvrige land.



Ved udarbejdelsen af dette skrift har Jernbanehistorisk Selskab med tak modtaget værdifuld hjælp i form af arkivmateriale, oplysninger, tegninger, fotos m.v. fra:

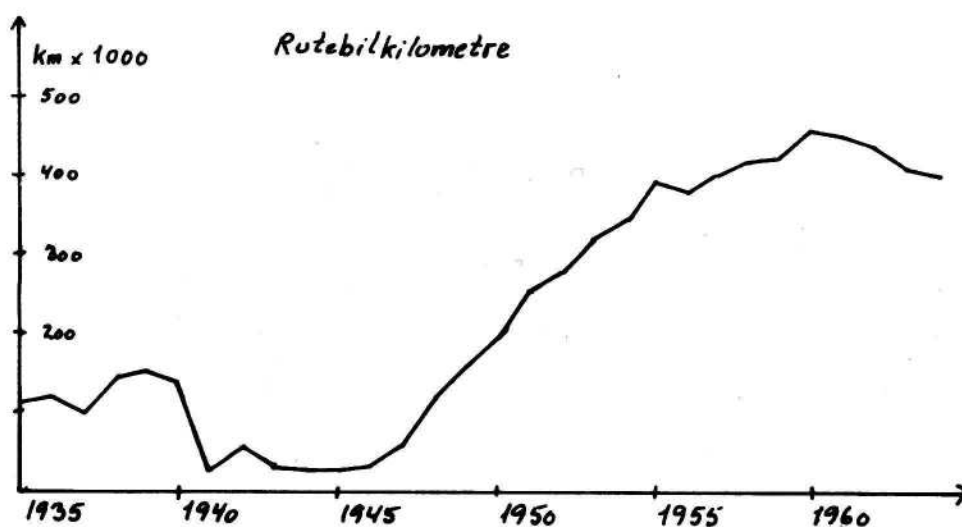
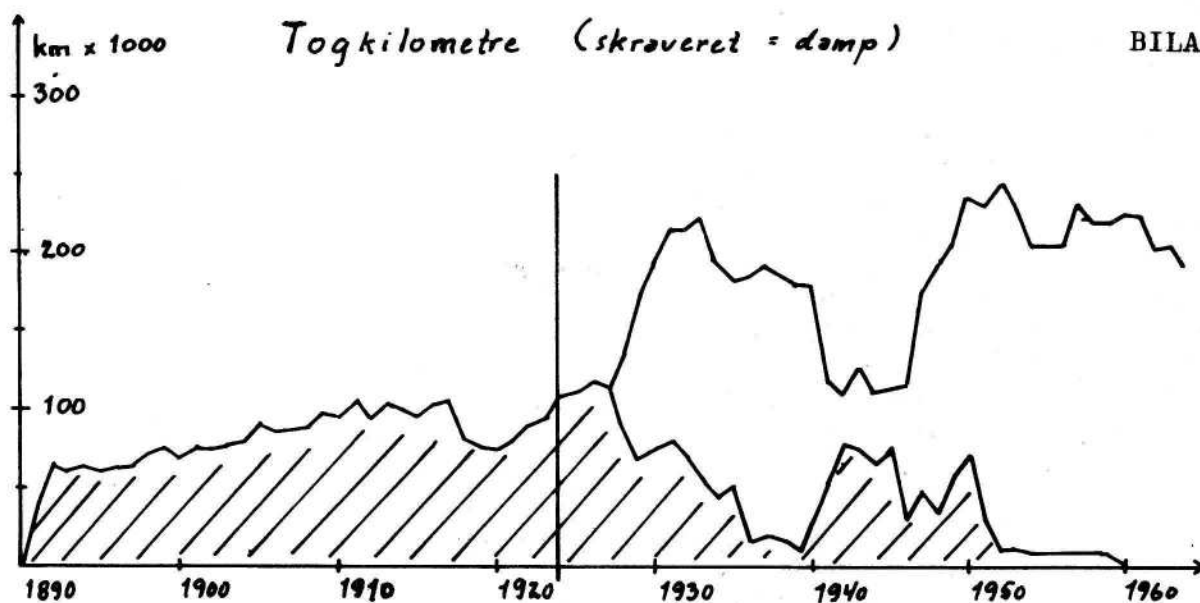
Skagensbanen A/S,  
Rigsarkivet,  
Det kgl. Bibliotek,  
Jernbanemuseet,  
Tilsynet med Privatbanerne,  
Vognfabriken Scandia A/S,  
Frederikshavns Avis,  
Skagens Avis,  
Direktør J. Verner Petersen, Skagen,  
Værkmester Hastrup Nielsen, Skagen,  
Lokomotivfører Verner Nielsen, Skagen,  
Politimesteren i Frederikshavn,  
Kommunaldirektør Fedder, Skagen,  
Frøknerne Holst, Skagen,  
Arkitekt Helge Finsen,  
Ib V. Andersen,  
J. Groth,  
Erik V. Pedersen.

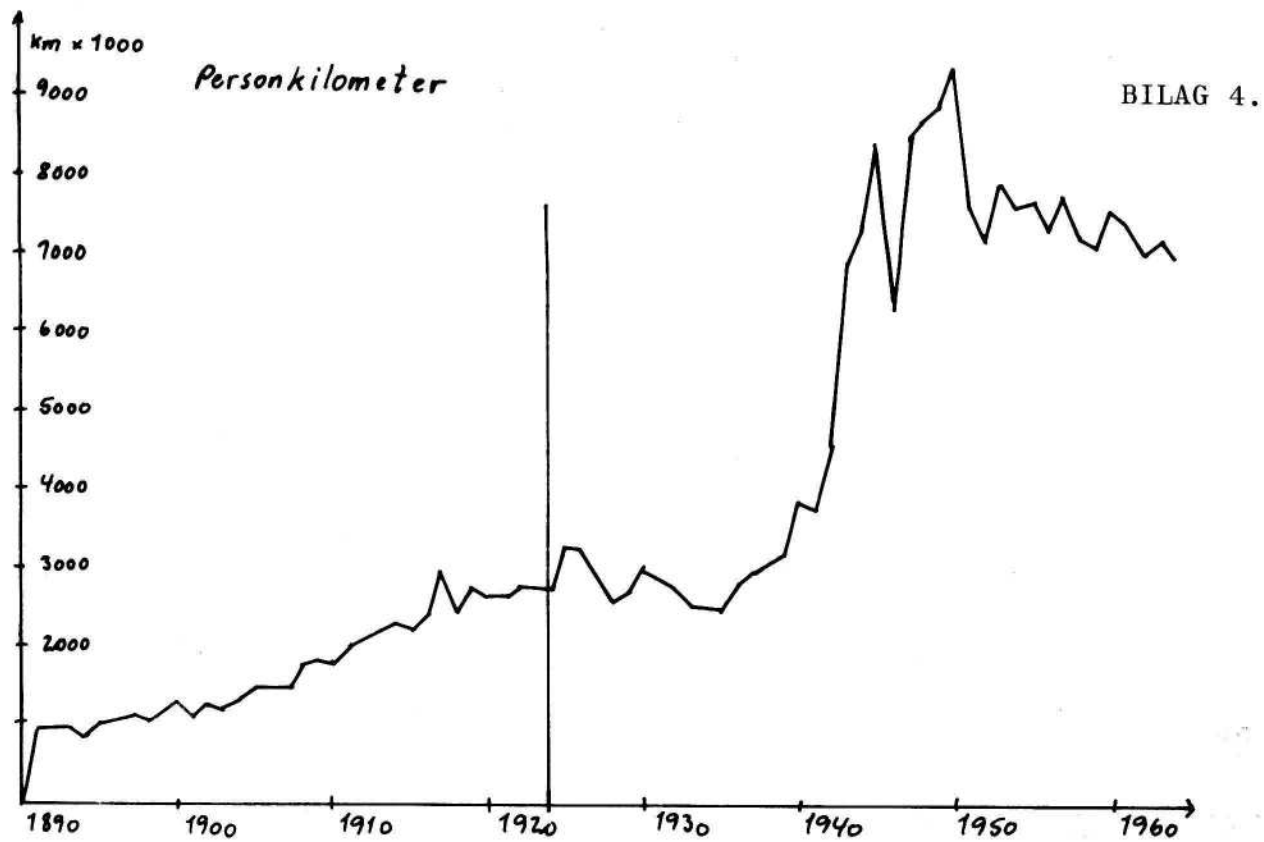
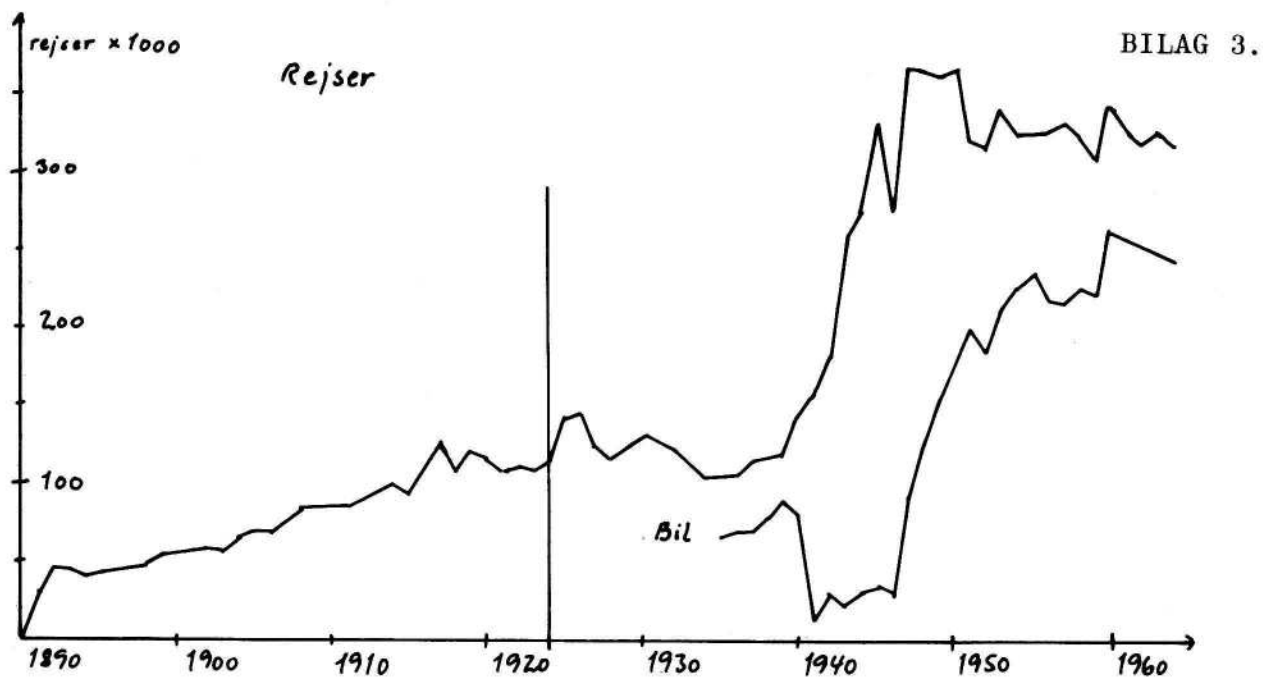
Som kildemateriale er anvendt Skagensbanens årsberetninger, tidligere udsendte jubilæumshefter, køreplaner, takstbestemmelser m.m., egnens dagblade og arkivalier i de offentlige arkiver. Enkelte i kildematerialet divergerende oplysninger har det ikke været muligt at få verificeret.

Skriftet er udgivet af Jernbanehistorisk Selskab. Ansvarshavende redaktør: F. Hermind. Lay-out: U. Holtrup. Offsettrykt hos Sven Jensen & Co., København.

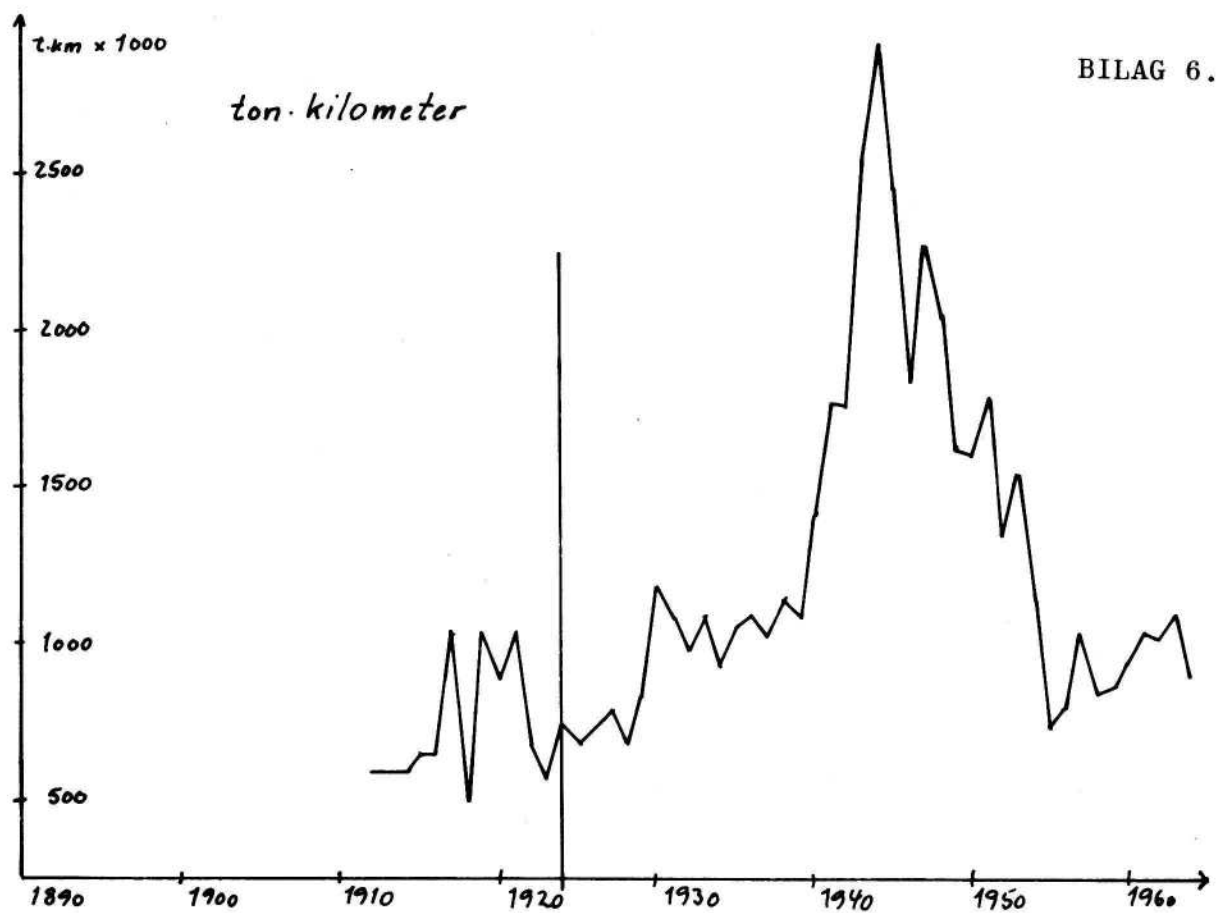
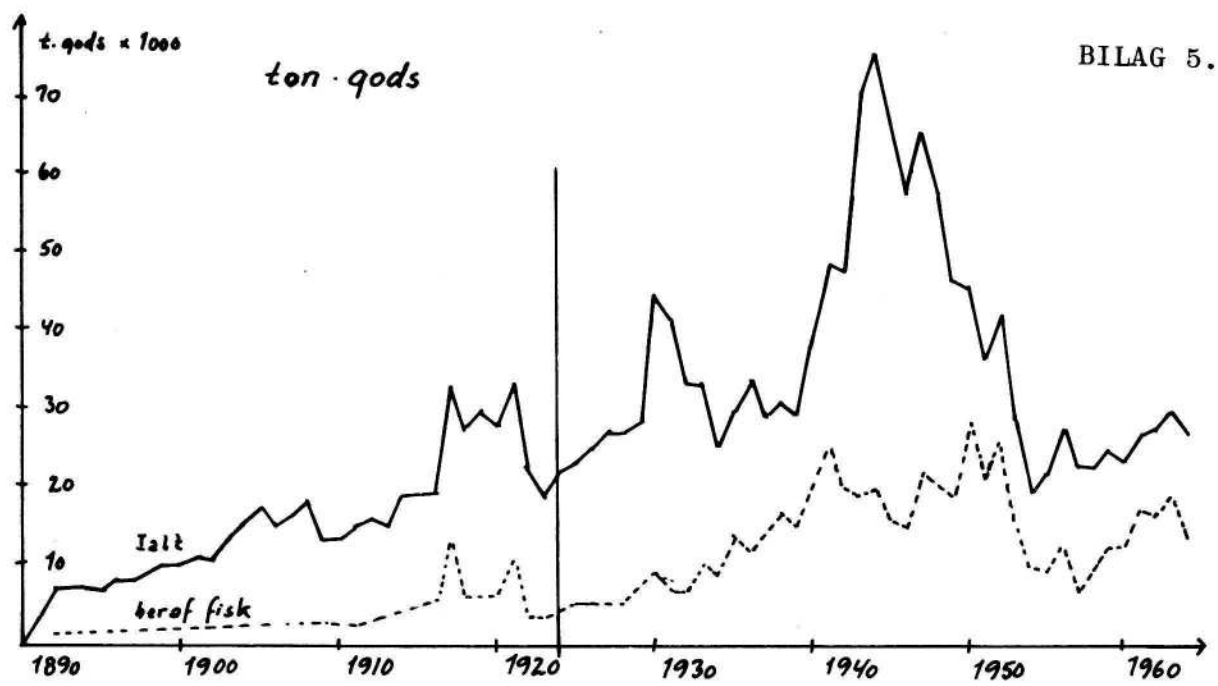
Jernbanehistorisk Selskab udgiver tidsskriftet Signalposten abonnementspris 10 kr. årlig, portofrit tilsendt, for 6 numre. Selskabet har tegnings- og fotoarkiv, bibliotek og modelanlæg. Nærmere oplysninger om selskabets virksomhed fås ved henvendelse til:

Jernbanehistorisk Selskab, Lejre.









## Skagensbanens smalsporede damplokomotiver:

BILAG 7.

| Nummer ved SB<br>fabrik<br>fabrikationsnummer | 1              | 1                                      | 2, 3, 4                        | 5                                | 6              | 7              | 8              |
|-----------------------------------------------|----------------|----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|
|                                               |                | Krauss<br>2247                         | Krauss<br>2327<br>2328<br>3908 | Hanomag<br>4159                  | Maffei<br>3000 | Maffei<br>3738 | Maffei<br>4201 |
| leveringsår                                   |                | 1889                                   | 1890<br>1899                   | 1904                             | 1908           | 1912           | 1920           |
| type                                          |                | B                                      | B                              | 1 C 1                            | 1 C 1          | 1 C 1          | 1 C 1          |
| cylinderdiameter                              | mm             | 200                                    | 200                            | 270                              | 290            | 290            | 290            |
| slaglængde                                    | mm             | 300                                    | 300                            | 340                              | 400            | 400            | 400            |
| drivhjulsdiameter                             | mm             | 806                                    | 806                            | 850                              | 850            | 850            | 850            |
| løbehjulsdiameter                             | mm             | -                                      | -                              | 600                              | 600            | 600            | 600            |
| kedeltryk                                     | atg            | 10                                     | 12                             | 12                               | 12             | 12             | 12             |
| risteareal                                    | m <sup>2</sup> | 0,3                                    | 0,227                          | 0,6                              | 0,6            | 0,6            | 0,6            |
| hedeflade                                     |                |                                        |                                |                                  |                |                |                |
| fyr                                           | m <sup>2</sup> | 1,9                                    | -                              | -                                | -              | 2,93           | 2,93           |
| rør                                           | m <sup>2</sup> | 12,6                                   | -                              | -                                | -              | 20,36          | 20,36          |
| overheder                                     | m <sup>2</sup> | -                                      | -                              | -                                | -              | 6,62           | 6,62           |
| total                                         | m              | 14,5                                   | 10,33                          | 30                               | 30             | 29,91          | 29,91          |
| rør                                           |                |                                        |                                |                                  |                |                |                |
| antal                                         | stk            | 64                                     | 39                             | 86                               | 86             | 41/12          | 41/12          |
| diameter                                      | mm             | 35/40                                  | 35/40                          | -                                | -              | -              | -              |
| længde                                        | mm             | 1800                                   | 1840                           | 2250                             | 2250           | 2250           | 2250           |
| kedeldiameter                                 | mm             | 700/718                                | 650/666                        | 882/?                            | 870/892        | 870/892        | 870/892        |
| vægt                                          |                |                                        |                                |                                  |                |                |                |
| tom                                           | t              | 5,4                                    | 7,0                            | 13,8                             | 15,0           | 15,0           | 15,0           |
| adhæsion                                      | t              | 7,0                                    | 8,16                           | ?                                | 12,0           | 12,0           | 12,0           |
| tjenstfærdig                                  | t              | 7,0                                    | 8,16                           | 18,2                             | 20,3           | 20,3           | 20,3           |
| vand                                          | m <sup>3</sup> | 0,7                                    | 0,76                           | 2,5                              | 3              | 3              | 3              |
| kul                                           | t              | 0,35                                   | 0,4                            | 0,7                              | 1              | 1              | 1              |
| akselafstand, fast                            | mm             | 1950                                   | 1900                           | 2000                             | 2000           | 2000           | 2000           |
| total                                         | mm             | 1950                                   | 1900                           | 4800                             | 4680           | 4680           | 4680           |
| længde over puffere                           | mm             | 4860                                   | 4560                           | 6360                             | 6755           | 6755           | 6755           |
| styring                                       |                | udvendig Stephenson<br>med skifteskrue |                                | udvendig Heusinger med skiftearm |                |                |                |
| til ... som nr. ...                           |                | RNJ 11                                 |                                |                                  | RNJ 6          | RNJ 7          | RNJ 8          |
| i                                             |                | 1902                                   |                                |                                  | 1924           | 1924           | 1924           |
| udrangeret                                    |                | 1936                                   | 1924                           | 1924                             | 1950           | 1950           | 1937           |

## Oversigt over Skagensbanens smalsporede godsvogne:

BILAG 8.

|         | bænke-<br>vogne<br>antal | godsvogne        |               | lasteevne |         |           | bemærkninger  |
|---------|--------------------------|------------------|---------------|-----------|---------|-----------|---------------|
|         |                          | lukkede<br>antal | åbne<br>antal | 3½<br>t   | 5¼<br>t | ialt<br>t |               |
| 1890/91 |                          | 4                | 10            | 14        |         | 49        | Skabo         |
| 1891/92 | 2                        |                  | 12            | 18        |         | 63        | Frederikshavn |
| 1892/93 | 4                        |                  | 14            | 20        | 2       | 80½       | Frederikshavn |
| 1897/98 |                          |                  | 18            | 24        | 2       | 94½       |               |
| 1898/99 |                          | 5                | 17            | 24        | 2       | 94½       | Ombygning     |
| 1901/02 | 3                        |                  | 19            | 25        | 2       | 98        | Frederikshavn |
| 1902/03 | 0                        | 9                | 19            | 23        | 5       | 106½      | Scandia       |
| 1903/04 |                          | 11               | 27            | 23        | 15      | 159¼      | Scandia       |
| 1904/05 |                          | 12               | 31            | 23        | 20      | 185½      | Scandia       |
| 1906/07 |                          | 14               |               | 23        | 22      | 196       | Scandia       |
| 1908/09 |                          |                  | 43            | 23        | 34      | 259       | 12 grusvogne  |
| 1909/10 |                          | 16               | 41            | 23        | 34      | 259       | Ombygning     |
| 1910/11 |                          | 20               | 43            | 23        | 40      | 290½      |               |
| 1913/14 | 2                        | 22               |               | 23        | 44      | 311½      | Scandia       |
| 1914/15 |                          | 24               |               | 23        | 46      | 322       | Scandia       |
| 1915/16 |                          | 30               |               | 23        | 52      | 353½      | Scandia       |
| 1916/17 |                          | 40               | 48            | 23        | 67      | 432¼      | Scandia       |
| 1918/19 | 2                        | 40               | 50            | 23        | 69      | 442¼      | Scandia       |

| litra | nummer | art,<br>S=sidegang<br>M=midtgang<br>P=postum<br>R=rejsegodsrum | akselafstand,<br>ved boggievogne:<br>centerafstand +<br>boggieafstand (T)<br>mm | længde over<br>puffer<br>mm | taravægt<br>kg | ved<br>anskaffelsen |                 |                 |                  | nuværende      |                 |                 |                  |
|-------|--------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|
|       |        |                                                                |                                                                                 |                             |                | II. kl. kupéer      | III. kl. kupéer | II. kl. pladser | III. kl. pladser | II. kl. kupéer | III. kl. kupéer | II. kl. pladser | III. kl. pladser |
| B     | 6      | S                                                              | 12900+T2100                                                                     | 19480                       | -              | 3                   | 5               | 18              | 40               |                | omb.            | M               | 3                |
| B     | 10     | I.kl. S<br>II.kl. S&M<br>P & R                                 | 15380+T2100<br>& 3800                                                           |                             | 33460          |                     | ex              | M               | 3                | 1              | 4               | 6               | 40               |
| B     | 11     | S                                                              | 7220                                                                            | 12990                       | 15200          | 2                   | 3               | 12              | 24               | 2              | 3               | 12              | 24               |
| B     | 12     | S                                                              | 7220                                                                            | 12990                       | 15200          | 2                   | 3               | 12              | 24               | 1              | 3               | 6               | 24               |
| B     | 13     | S                                                              | 7220                                                                            | 12990                       | 13800          | 2                   | 3               | 12              | 24               | 1              | 4               | 6               | 32               |
| C     | 31-32  | S                                                              | 7220                                                                            | 12990                       | 13400          |                     | 5               |                 | 40               |                | 5               |                 | 40               |
| C     | 41-42  | M                                                              | 7220                                                                            | 12990                       | 12000          |                     | 1               |                 | 56               |                | 1               |                 | 56               |
| C     | 42     | M                                                              | 7220                                                                            | 12990                       | -              |                     | ex              | D               | 51               |                | 2               |                 | 54               |
| D     | 51     | M, P                                                           | 7220                                                                            | 12990                       | 13000          |                     | 2               |                 | 36               |                | omb.            | C               | 42               |
| F     | 1      | M, R                                                           | 5700                                                                            | 10720                       | 9530           |                     | 1               |                 | 29               |                | 1               |                 | 29               |
| F     | 2      | M, R                                                           | 6700                                                                            | 12160                       | 11500          |                     | 2               |                 | 39               |                | 2               |                 | 39               |
| F     | 3      | I.kl. S<br>II.kl. M<br>P & R                                   | 11320+T2100                                                                     | 17120                       | 25900          |                     |                 |                 |                  | 1              | 2               | 6               | 32               |
| F     | 4      | M                                                              | 14600+T3000                                                                     | 21920                       | 26950          |                     |                 |                 |                  |                | 2               |                 | 84               |
| E     | 61-62  | R                                                              | 5200                                                                            | 9850                        | 11000          |                     |                 |                 |                  |                |                 |                 |                  |
| E     | 63     | R                                                              | 6000                                                                            | 9920                        | 11000          |                     |                 |                 |                  |                |                 |                 |                  |

## Skagensbanens normalsporede godsvogne:

## BILAG 10.

| li-<br>tra | nr.                                                     | art                  | last | bund-<br>flade | tara-<br>vægt | aksel-<br>afstand | længde<br>over<br>puffer |
|------------|---------------------------------------------------------|----------------------|------|----------------|---------------|-------------------|--------------------------|
|            |                                                         |                      | t    | m <sup>2</sup> | kg            | mm                | mm                       |
| I          | 101-104,<br>106-109,<br>111-114,<br>116-119,<br>121-124 | lukkede,<br>hvidmal. | 15   | 16,8           | 7000          | 3660              | 7890                     |
|            | 105, 110,<br>115, 120,<br>125                           | lukkede,<br>hvidnal. | 15   | 16,8           | 8000          | 4200              | 8670                     |
| Q          | 201-204,<br>206-209                                     | lukkede              | 15   | 16,3           | 7300          | 3660              | 7700                     |
|            | 205, 210                                                | lukkede              | 15   | 16,3           | 7900          | 3660              | 8110                     |
| P          | 301-304,<br>306-309,<br>311                             | åbne                 | 15   | 19,1           | 6900          | 4200              | 8100                     |
|            | 305, 310,<br>315                                        | åbne                 | 15   | 19,1           | 7700          | 4200              | 8100                     |
| T          | 401-404,<br>406-407                                     | ballast              | 15   | 17,7           | 6500          | 4200              | 8830                     |
|            | 405, 410                                                | ballast              | 15   | 17,7           | 7200          | 4200              | 8830                     |



## BILAG 11.

Oversigt over den transporterede godsmængde ( i tons ) i de væsentligste godsarter

| Driftsår                   | 1915/16 | 1925/26 | 1935/36 | 1945/46 | 1955/56 | 1962/63 |
|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Asfalt og tjære            |         |         | 66      |         | 350     | 1.364   |
| Blikvarer                  |         |         | 158     |         | 242     | 183     |
| Brænde                     | 40      | 164     |         | 784     |         |         |
| Emballage                  | 750     | 1.050   | 823     | 1.088   | 1.377   | 1.218   |
| Fisk                       | 6.108   | 5.206   | 11.457  | 15.168  | 12.860  | 18.662  |
| Fiskemel og foderstoffer   | 1.640   | 1.716   | 1.088   | 319     | 92      | 453     |
| Flyttegods, møbler         | 278     | 210     |         |         | 114     | 223     |
| Hermetik                   |         |         | 57      |         | 335     | 166     |
| Hø, halm, hakkelse         | 232     | 65      | 24      |         | 150     | 123     |
| Is                         |         | 732     |         |         |         |         |
| Isenkram                   | 54      | 113     |         |         | 249     | 468     |
| Jern og maskingods         | 196     | 701     | 300     |         | 889     | 940     |
| Jord og sand               |         | 146     |         |         |         |         |
| Kalk og cement             | 140     | 319     | 507     |         | 848     |         |
| Kartofler, grøntsager m.m. | 260     | 535     | 61      | 875     | 136     | 171     |
| Kolonial og mel            | 838     | 1.142   | 171     |         | 200     | 430     |
| Kornvarer                  | 377     | 382     | 10      | 394     |         |         |
| Kul og koks                | 752     | 2.240   | 2.397   | 4.846   | 5.177   | 136     |
| Kunstgødning               | 596     | 621     | 320     | 311     | 75      | 50      |
| Kød og flæsk               | 123     | 116     |         |         | 131     | 114     |
| Levende dyr i emballage    | 36      | 24      |         |         |         |         |
| Manufaktur                 | 40      | 101     |         |         |         | 82      |
| Mergelbanemateriel m.m.    |         | 608     |         |         |         | 58      |
| Mergel og ler              | 1.521   | 2.395   | 4.830   |         |         |         |
| Mælk og fløde              | 475     | 896     | 647     | 526     | 87      |         |
| Olie, benzin, petroleum    | 243     | 151     | 540     |         | 958     | 711     |
| Papir                      |         | 40      |         |         | 176     | 390     |
| Salt                       | 116     | 37      |         |         | 196     | 23      |
| Skærver og grus            | 370     | 1.578   | 4.683   | 4.196   |         | 105     |
| Smør, æg, ost m.m.         | 96      | 215     |         |         | 293     | 80      |
| Strandskaller              |         | 22      |         |         | 193     | 21      |
| Tømmer, brædder            | 540     | 925     | 813     | 2.477   | 977     | 565     |
| Teglværksprodukter         | 1.349   | 811     |         | 3.189   |         |         |
| Tovværk                    | 52      | 169     | 110     |         | 270     | 246     |
| Tørv                       | 43      | 92      |         | 6.336   |         |         |
| Øl, mineralvand m.m.       | 31      | 371     | 163     | 353     | 160     | 1.003   |

## Oversigt over Skagensbanens rute- og lastbilkørsel:

| Driftsår   | rute-<br>bilnet | rute-<br>biler<br>& på-<br>hængs-<br>vogne | plad-<br>ser i<br>rute-<br>biler | kørte<br>rute-<br>bilm.<br>i<br>tu-<br>sin-<br>der | rej-<br>ser<br>i<br>tu-<br>sin-<br>der | last-<br>biler | last-<br>bilm.<br>i<br>tu-<br>sin-<br>der | gods-<br>mæng-<br>de | perso-<br>nale |
|------------|-----------------|--------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------|-------------------------------------------|----------------------|----------------|
|            | km              | stk                                        | stk                              |                                                    |                                        | stk            |                                           | t                    | antal          |
| 1934/35    | 56,5            | 4+1                                        | 139                              | 103,9                                              | 66,6                                   | 2              |                                           | 1.818                | 3              |
| 1935/36    |                 |                                            |                                  | 115,7                                              | 71,0                                   |                |                                           | 2.478                |                |
| 1936/37    | 53,5            |                                            |                                  | 109,8                                              | 71,0                                   |                |                                           | 2.272                | 4              |
| 1937/38    | 103,5           | 6                                          | 162                              | 145,0                                              | 78,8                                   |                |                                           | 2.308                | 5              |
| 1938/39    | 111,5           |                                            | 170                              | 155,4                                              | 91,6                                   |                |                                           | 2.349                |                |
| 1939/40    | 121,5           |                                            | 200                              | 147,8                                              | 80,1                                   |                |                                           | 2.301                |                |
| 1940/41 1) |                 |                                            |                                  | 22,3                                               | 14,0                                   |                |                                           | 978                  | 3              |
| 1941/42    | 123,5           |                                            |                                  | 54,8                                               | 30,0                                   |                |                                           | 827                  |                |
| 1942/43    |                 | 7                                          |                                  | 27,5                                               | 20,5                                   |                |                                           | 679                  | 2              |
| 1943/44    |                 | 2)                                         | 50                               | 27,2                                               | 28,4                                   |                |                                           | 830                  |                |
| 1944/45    | 93,5            |                                            |                                  | 26,6                                               | 34,6                                   |                |                                           | 938                  |                |
| 1945/46    |                 | 3                                          | 79                               | 31,4                                               | 32,5                                   | 3              |                                           | 982                  |                |
| 1946/47    |                 | 4                                          | 99                               | 61,4                                               | 86,8                                   | 2              |                                           | 1.215                | 4              |
| 1947/48    |                 | 8                                          | 239                              | 121,3                                              | 123,9                                  |                |                                           | 1.787                | 6              |
| 1948/49 3) |                 |                                            |                                  | 165,3                                              | 155,2                                  | 13             |                                           | 4.137                |                |
| 1949/50    |                 | 10                                         | 350                              | 198,4                                              | 180,1                                  | 12             |                                           | 6.990                |                |
| 1950/51    | 89,5            |                                            |                                  | 253,0                                              | 197,1                                  | 10             |                                           | 6.678                | 5              |
| 1951/52    | 127,5           |                                            |                                  | 277,7                                              | 184,8                                  | 11             |                                           | 7.004                | 8              |
| 1952/53    |                 |                                            |                                  | 322,6                                              | 208,7                                  |                |                                           | 7.079                |                |
| 1953/54    |                 | 11                                         | 394                              | 351,5                                              | 224,7                                  |                | 301,0                                     | 6.188                |                |
| 1954/55    |                 | 12                                         | 430                              | 403,7                                              | 236,0                                  |                | 274,8                                     | 5.373                |                |
| 1955/56    | 135,5           |                                            |                                  | 386,9                                              | 214,2                                  |                | 236,6                                     | 4.941                |                |
| 1956/57    |                 | 13                                         | 445                              | 404,8                                              | 212,9                                  | 10             | 275,1                                     | 5.854                |                |
| 1957/58    |                 | 12                                         | 436                              | 424,5                                              | 227,0                                  | 9              | 242,4                                     | 4.245                |                |
| 1958/59    |                 |                                            |                                  | 428,8                                              | 223,9                                  |                | 255,6                                     | 5.299                |                |
| 1959/60 4) |                 | 13                                         | 472                              | 459,5                                              | 264,4                                  | 8              | 357,0                                     | 7.074                |                |
| 1960/61    |                 | 12                                         | 443                              | 458,3                                              | 255,6                                  | 3              | 21,1                                      | 1.181                |                |
| 1961/62    |                 | 10                                         | 374                              | 441,2                                              | 251,9                                  |                | 20,0                                      | 1.177                |                |
| 1962/63    |                 |                                            |                                  | 411,6                                              | 245,6                                  |                | 21,9                                      | 1.417                |                |
| 1963/64    |                 | 11                                         | 428                              | 411,4                                              | 248,7                                  |                | 19,6                                      | 1.259                | 10             |
| 1964/65    | 135,5           | 11                                         | 428                              | 407,5                                              | 246,7                                  | 3              | 27,3                                      | 515                  | 10             |

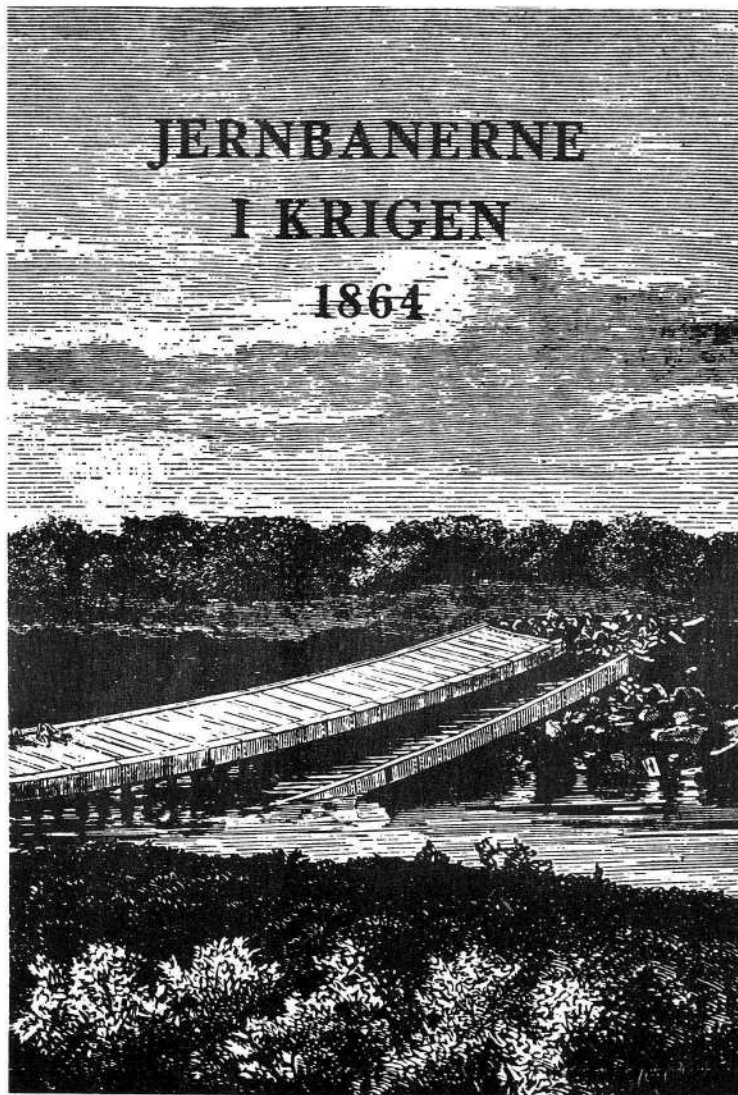
1) Generatordrift. 2) Garagebrand, 5 biler brændt. 3) Fiskebilruten til København.  
4) Fiskebilruten til København stoppet.



Jubilæumsskriftet for Skagensbanen er udsendt 24. juli 1965.

Løssalgspris: 7,- kr.

Tidligere udsendt: Skive-Vestsalling Jernbane 1924-1964, 3,- kr.  
Jernbanerne i krigen 1864 16,- kr.



JERNBANERNE  
I KRIGEN  
1864

JERNBANEHISTORISK SELSKABS SKRIFTER . I

JERNBANERNE I KRIGEN 1864 af E.L.Parbøl

Udgivet af

**Jernbanehistorisk Selskab**

I kommission hos P. Haase & Sønns forlag  
Løvstræde 8  
København, K.

Pris: Kr. 16,00



Kortet på forsiden er reproduceret med  
tilladelse fra Geodætisk Institut.



D. F. D. S.



DFDS' store, nye passager- og bilskib "Akershus", der blev indsat på Frederikshavn-Oslo ruten i juni i år, betjener ruten sammen med m.s. "Skipper Clement" i sommersæsonen. Begge skibe kan foruden et stort antal passagerer, medtage biler, campingvogne, busser og lastbilstog, der køres direkte ind i og ud af skibene.