

DANSKE STATS BANER  
Sølvgade 40,  
1349 København K., den 25. 2. 1970

Hr. direktør Åge Velling

Indvielse af DSB's containerterminal i Aalborg.

Statsbanerne indvier fredag den 6. marts den nye containerterminal i Aalborg, som skal betjene ikke alene Aalborg-området, men i hvert fald foreløbig også hele Nordjylland som led i det landsomfattende terminal-system, der skal stå for ekspeditionen af banernes stærkt voksende containertransporter.

Aalborg-terminalen er bygget på Privatbanernes tidligere terræn ved Dag Hammerskjølds Gade. For indvielsen her er der udarbejdet følgende program:

- Kl. 11.30 Banechef K. Gulstad byder velkommen og gør rede for anlæggets indretning og funktion.
- Kl. 11.40 Demonstration af anlægget. En container ankommer med lastbil og bliver læsset på ventende containertog, der derefter straks afgår.
- Kl. 11.50 Gæsterne kører med bus til Hotel Hvide Hus, hvor der serveres frokost. Chefen for Statsbanernes kommercielle afdeling, afdelingschef P. Hjelt, byder velkommen og taler senere om DSB's aktivitet på containertransportens område.

I indvielsen, til hvilken vi herved har fornøjelsen at indbyde Dem, deltager bl.a. repræsentanter for erhvervslivets organisationer samt for kommunale og statslige myndigheder. Af hensyn til de praktiske detaljer i forbindelse med dette arrangement bedes De venligst tilmelde Dem senest tirsdag den 3 marts tlf. (01) 140400 lokal 2211. I de tilfælde, hvor man måtte ønske at benytte tog til og fra Aalborg, vil man samme steds kunne give besked om tilsendelse af de nødvendige billetter.

*Telek. 3/2-70/ve*

Med venlig hilsen

*Spoo*

DANSKE STATSBANER

Sølvgade 40

1349 København K, den 6. marts 1970

#### INDVIELSE AF DSB's NYE CONTAINERTERMINAL I ÅLBORG

---

Statsbanerne indviede i dag, fredag den 6. marts, den nye containerterminal, der har til opgave ikke alene at betjene selve Ålborg-området, men - i hvert fald foreløbig - hele Nordjylland, der dermed inddrages i det landsdækkende system for transport og ekspedition af containere med banerne, som er under opbygning. En containerterminal blev for kort tid siden indviet i Odense, og i løbet af de kommende måneder tages også sådanne terminaler i brug i Århus og København. På længere sigt bliver der tale om containerterminaler også i flere andre byer, men adskillige af statsbanernes almindelige stationer har allerede mulighed for ekspedition af containere med eksisterende kranmateriel.

Den nye terminal i Ålborg er placeret på privatbanernes tidligere areal ved Dag Hammarskjølds Gade med glimrende forbindelse til det overordnede gade- og vejssystem, så lastbiler med containere let kan komme til og fra terminalen.

Terminalen er indrettet med ca 175 meter jernbanespor, kørebaner for lastbiler og henstillingsplads for containere. Henstillingspladsen er udstyret med el-stik for tilslutning af kølecontainere. Portalkranen, der har en max løftekapacitet på ca 35 tons, kan løfte en fuldt læsset 40 fods container i en højde af indtil 6,8 meter, hvilket muliggør ekspedition af containere hen over en lastbil læsset med container samt stabling af containere i to "etager" på henstillingspladsen. Der vil her blive henstillet et antal tomme containere som en slags depot, så de hurtigt vil kunne sendes til kunder for læsning.

Kranen er leveret af Thrige-Titan, sporarbejderne er udført af statsbanerne, medens vej-, plads- og afvandingsarbejder, kranskinnefundamenter m m er udført i entreprise af lokale firmaer.

Den langvarige kuldeperiode og det til tider meget kraftige snefald har skabt store vanskeligheder for arbejdets gennemførelse. I flere tilfælde har man måttet gribe til utraditionelle metoder for at få anlægget gjort færdigt. Arbejdet med belægningen på kørebaner og henstillingspladsen er således udført under beskyttelse af et telt.

De samlede etableringsudgifter beløber sig til ca 1 million kroner.

For at kunne dække kommende års stærkt stigende containertransport pr jernbane er der straks fra starten sikret muligheder for udvidelser af containerterminalen med 4-5000 kvadratmeter, ligesom man vil kunne tage endnu en portalkran i brug, hvis der skulle vise sig behov derfor.

Terminalen er indrettet for ekspedition af alle former for containere fra 10 til 40 fod, og gennem sit medlemskab af de europæiske baners særlige containerselskab INTERCONTAINER vil DSB kunne stille containere til rådighed for kunderne. Det store amerikanske containerselskab C T I - Container Transport International Inc - i New York indregistrerer i henhold til aftale med statsbanerne nu godt 4000 nye standardcontainere her i landet til brug for statsbanerne og de europæiske baner i det hele taget.

I de tilfælde, hvor kunderne ikke selv ønsker at stå for transporten af containere til og fra terminalerne, vil den kunne udføres af A/S Team-trailers, hvori DSB har økonomiske interesser, og som i Ålborg vil blive repræsenteret af vognmand Leif Hemdrup.

Der er allerede udarbejdet faste takster for international containertransport pr jernbane, og om få dage kommer de tilsvarende takster for de indenrigske transporter - takster, der ikke alene omfatter selve jernbanetransporten, men også afhentning og udbringning af containere, så de dermed dækker hele denne meget hurtige og effektive dør-til-dør transport. Ved at benytte containere opnår kunderne desuden bl a, at man helt slipper for omladning af godset undervejs. Containerne læsses på egen virksomhed og åbnes først, når godset skal losses ved ankomsten til modtager. Herved er faren for tyveri og beskadigelser undervejs reduceret ganske betydeligt.

Der er da også en stærkt stigende interesse for containertransport pr jernbane. I 1967, da statsbanerne begyndte den egentlige containertrafik, blev der transporteret godt 400 containere. I 1968 nåede man op på 3.911 containere, i 1969 på 13.756 containere - og endnu står man kun ved begyndelsen af en udvikling, der synes at skulle give banerne en renæssance inden for godstransporten.

Det er i hele denne vældige, næsten hektiske udvikling, Ålborg nu for alvor inddrages med den nye containerterminal. Herfra er der hurtig forbindelse til de øvrige containerterminaler rundt om i landet og til stationerne i øvrigt, lige som man er med i hele den europæiske containertrafik - en trafik der for en stor dels vedkommende udføres med ekspresgodstog, de såkaldte TEEM-tog, og specielle containertog. Nye hurtige og billige transportmuligheder åbner sig hermed for det nordjyske erhvervsliv.

DANSKE STATSBANER  
Sølvgade 40  
1349 København K, den 6.3.1970.

Nordjylland med i den in-  
ternationale containertrafik

Tale af afdelingschef P Hjelt, Statsbanernes kommercielle afdeling, ved indvielsen af containerterminalen i Aalborg 6. marts 1970.

Med indvielsen af den nye containerterminal i Aalborg begynder en helt ny trafikbetjening af erhvervslivet i Nordjylland. Statsbanerne har tidligere i en række tilfælde haft containere til og fra Aalborg, men nu er trafikken sat i system, lagt an på en hurtig rationel betjening af vore kunder. Transportudgifter er - og så er det lige meget hvilken transportform man vælger - en ganske betydelig del af de udgifter, varerne belastes med, og det gælder derfor om gennem rationalisering af transporterne at begrænse disse udgifter så meget som overhovedet muligt. I mange tilfælde vil containeriseringen derfor være løsningen.

Store investeringer i containertrafikken

Containeriseringen er da også i de allersidste år gået hen over verden som en lavine - begyndende indenfor skibsfarten. En række specielle skibe for transport af containere er allerede i brug og for tiden er godt 100 containerskibe under bygning eller i ordre svarende til en investering på mellem 100 og 200 millioner kr pr skib, hvortil kommer udgiften til containerne. Disse skibe har en gennemsnitskapacitet på ca 1200 containere og til et sådant skib hører i regelen ca 5000 containere.

Denne omlægning af den internationale skibsfart fører i de kommende år til en koncentration af containertrafikken og dermed en stor del af godstrafikken på få men til gengæld meget store containerhavne. Der regnes således på længere sigt med kun 2 - 3 centraleuropæiske containerhavne for oversøisk trafik. Gøteborgs Skandiahavn har skabt sig en position som nordisk containerhavn. Herhjemme har Det forenede Dampskibs-Selskab skabt en efter danske forhold ret så betydelig containertrafik fra Esbjerg til United Kingdom. Til og fra disse containerhavne skal containerne transporteres enten ad landevej eller med jernbane med trafik ad søvejen som en tredje mulighed.

Jernbanerne aflaster vejene

Jernbanerne har en betydelig konkurrencemæssig fordel, idet transport af de før nævnte 1200 containere til og fra et af de nye containerskibe kun kræver 10 - 12 jernbanetog hver med to mands besætning medens man ved brug af lastbiler må regne med 600 - 1200 vogne. Det vil her dreje sig om store lastbiler som yderligere vil forværre trafiksituationen på landevejene, som i forvejen mange steder er overbelastede indtil det kritiske.

Indenfor skibsfarten er der tale om så vældige investeringer, at det alene af den grund er indlysende at containertransporten som helhed har nået, hvad amerikanerne kalder the point of no return.

.....

Containeriseringen er endda kun ved begyndelsen af udviklingen. Rotterdam har således nu en årlig omsætning på op mod 200.000 containere, men regner med meget hurtigt at komme op på 1 mill containere om året. DFDS regner med for trafikken over Esbjerg at komme op på ca 150.000 containere om året.

### Revolution inden for landtransporten

Containeriseringen er imidlertid langt mere end blot en transportform for skibe og for gods til og fra havne. I de kommende år vil den også revolutionere de rene landtransporter. I visse tilfælde vil denne udvikling også give banerne mulighed for med fordel at konkurrere om transport, hvor skibsfarten hidtil har været enerådende. Den lette overførsel mellem transportmidlerne vil også gøre, at jernbanerne med fordel kan overtage landtransporterne og dermed aflaste vejene. Intet land, hvor velstående det end er, vil i de kommende år have råd til at udbygge vejene i det tempo, der er nødvendig, hvis man skal skaffe tilstrækkelig kapacitet til den stadig hastigt voksende bilpark. Dette bliver i høj grad også situationen herhjemme og der er da også blandt politikerne en stigende interesse for først og fremmest at satse på udbygningen af den kollektive trafik, hvad enten det gælder person- eller godstransport.

For nærmere at undersøge banernes muligheder indenfor containertransporten har de europæiske baner overdraget det engelske firma Mc Kinsey & Co den opgave at gennemføre den største markedsundersøgelse, som nogensinde er gennemført til belysning af fremtidens opgaver.

### Stigende DSB trafik med containere

Også for Statsbanernes vedkommende er der allerede tale om en meget kraftig stigning i antallet af transporterede containere. DSB begyndte den egentlige containertrafik i 1967 og nåede da op på transport af ca 400 containere, i 1968 ca 4000 containere og 1969 lige ved 14.000 containere. Der har her langt overvejende været tale om ny trafik, og Statsbanernes andel af godstransporterne er således stigende. Prognoserne for denne trafik bliver til stadighed overgået - de ligger således nu allerede ca 16 procent over hvad man regnede med - og det er derfor hele tiden nødvendigt at revidere disse prognoser.

### Containeren som lager

Med containeren kan man hurtigt og let kombinere skinettransport med landevejstransport eller skibsbefordring. Containeren kan føres helt ud til eller hentes hos kunden, og medens læsning eller tømning af containeren står på, kan jernbanevognene bruges til andre transport. Containeren kan også virke som ambulans lager, der f.eks. danner afslutning på transportbåndet i en virksomhed og begyndelsen til transportbåndet i en anden.

### Europæisk banesamarbejde om containertransport

De europæiske baner har i fællesskab dannet selskabet Intercontainer, som skal udvikle og markedsføre containertransport mellem landene og de første egentlige containertog kører allerede - her i landet som en begyndelse mellem København og Esbjerg - og flere vil følge efter. Ved årsskiftet havde de vesttyske baner DB 45 containerterminaler i drift og trafikken mellem disse foregår om natten. Det mest

kendte af de tyske containertog "Delphin" afgår fra Hamburg/Bremen i to tog, idet trafikken allerede nu er så stor, at et tog ikke er tilstrækkeligt, og containerne er den næste morgen eller formiddag i München og Basel, en transporttid på henholdsvis 9 og 10 timer.

#### Aalborgs placering i containersystemet

*hvad med det nordlige indland?*  
 → Fra og til Aalborg består der i forvejen gode befordringsmuligheder med jernbane for containervogne ikke alene til og fra de indenlandske terminaler, men også til og fra det sydlige og vestlige udland. Aalborg station betjenes allerede nu på alle hverdage undtagen lørdage af et såkaldt TEEM-godseksprestog - et tog der starter i Oslo og ender i Hamburg, hvor der er fine tilslutningsforbindelser i retning mod Holland, Belgien, Frankrig, Schweiz, Italien og Østrig samt til tyske indlandsdestinationer. Som det fremgår af det her omtalte er det ikke blot en containerterminal med en portalkran med en løftekapacitet på så og så meget, vi i dag har indviet, men et helt nyt transportsystem, som hermed stilles til rådighed for det nordjyske erhvervsliv. Aalborg har allerede forlængst placeret sig som en af landets mest driftige byer, og den nye containerterminal og containertrafikken med alt, hvad den indebærer, vil støtte Dem i Deres bestræbelser for yderligere at udbygge erhvervslivet i dette område til gavn for vort samfund.

Liste over deltagere i indvielsen af containerterminalen i Aalborg fredag den 6. marts 1970.

Hr borgmester Chr. Pedersen, Frederikshavn.

Hr borgmester Vagn Bro, Løgstør.

Hr ingeniør Jørgen Skov, Initiativudvalget, Aalborg.

Hr erhvervschef Herbert Matthäi, Hobro.

Hadsund Erhvervsråd.

Overingeniør Lynggaard Jensen, Havnevæsenet.

Salgschef Tim Tønnesen, team-trailers, Glostrup.

Vognmand L Hemdrup, Skalborg.

Direktør Rich. Larsen, Direktoratet for Egnsudvikling, Silkeborg.

Sekretariatschef i Nordjyllands Erhvervsråd, cand.oecon Peter Just, Aalborg.

Næstformanden for Provinsmæglerforeningen for Danmark, Skibsmægler Johs. Villadsen, Aalborg.

Bestyrelsesmedlem i Provinshandelskammeret, Grosserer John Ruge, Aalborg.

Bestyrelsesmedlem i Dansk Speditørforening, direktør Eyvind Nielsen, Frederikshavn.

Norgesruten, Hirtshals.

Stena-Line A/S, Frederikshavn.

Frederikshavn-Oslo Ruten (DFDS), Frederikshavn.

Hr direktør Poul Madsen, Thrige Titan A/S, Odense

Hr produktionschef N Rolin, Thrige Titan A/S, Odense.

Hr direktør Verner Petersen, Skagensbanen, Skagen.

Hr kontorchef Jørgen Petersen, DFDS, Aalborg.

Hr direktør Åge Velling, Hjørring privatbaner, Hjørring.

Hr. banechef K Gulstad.

Hr overingeniør H Lorentzen.

Hr afdelingsingeniør O Hjelte Claussen.

Hr civilingeniør A Vestergaard, Århus.

Hr handelschef P Hjelt.

Hr transportkonsulent K E Lund.

Hr transportkonsulent P Mogensen.

Hr kontorchef Loumann Nielsen.

Hr distriktschef S Haldbo, Århus.

Hr tktl S A Andersen, fungerende tilsynsførende, Århus.

Hr stationsforstander O W Hansen, Aalborg.  
Hr godsekspeditor J Jacobsen, Aalborg.  
Hr stationsforstander S E Christensen, Nørresundby.  
Hr godsekspeditor F Lyngholm, Nørresundby.  
Hr stationsforstander T Petersen, Brønderslev.  
Hr stationsforstander N O Pilgaard, Hjørring.  
Hr godsekspeditor N B Schlägelberger, Hjørring.  
Hr stationsforstander K I Petersen, Frederikshavn.  
Hr godsekspeditor A Christiansen, Frederikshavn.  
Hr stationsforstander H M Nielsen, Hobro.  
Hr godsekspeditor P R Christensen, Hobro.  
Hr stationsmester E R Kristensen, Løgstør.  
Hr stationsforstander K M Petersen, Thisted.

Berlingske Tidende, repræsenteret ved lokal pressemedarbejder.

B.T., repræsenteret ved lokal pressemedarbejder.

Frederikshavn Avis, Frederikshavn.

Herning Folkeblad.

Jyllands-Posten, repræsenteret ved lokal pressemedarbejder.

Ny Tid, Aalborg.

Aalborg Amtstidende.

Aalborg Stiftstidende.

Vendsyssel Tidende, Hjørring.

Ritzaus Bureau, repræsenteret ved lokal pressemedarbejder.

Hr trafikinspektør H Iversen

Hr redaktør J Mogensen.



B O R D P L A N

Indvielsen af containerterminalen i Ålborg fredag den 6. marts 1970.

Andersen, S A, Århus	bord nr	3
Bro, Vagn, Løgstør	" "	4
Claussen, O Hjelte, København	" "	2
Christensen, P R, Hobro	" "	2
Christensen, S E, Nørresundby	" "	1
Christiansen, A, Frederikshavn	" "	3
Frederikshavn-Oslo Ruten, Frederikshavn	" "	2
Gulstad, H, banechef	" "	4
Hadsund Erhvervsråd, Hadsund	" "	3
Haldbo, S, Århus	" "	5
Hansen, O W, Ålborg	" "	3
Hemdrup, L, Skalborg	" "	3
Hjelt, P, handelschef	" "	6
Iversen, H , København	" "	1
Jacobsen J, Ålborg	" "	7
Jensen, Lynggaard, Ålborg	" "	4
Just, Peter, Ålborg	" "	6
Kristensen, E R, Løgstør	" "	2
Lorentzen, H , København	" "	1
Lund, K E, København	" "	7
Lyngholm, F, Nørresundby	" "	7
Madsen, Poul, Odense	" "	4
Matthäi, Herbert, Hobro	" "	4
Mogensen, J, København	" "	3
Mogensen, P, Ålborg	" "	2
Nielsen, Eyvind, Frederikshavn	" "	6
Nielsen, H M, Hobro	" "	7

Nielsen, Loumann, København.	bord nr	3
Norgesruten, Hirtshals.	" "	7
Pedersen, Chr., Frederikshavn	" "	6
Petersen, Jørgen, DFDS, Ålborg	" "	5
Petersen, K I, Frederikshavn	" "	5
Petersen, K M, Thisted	" "	1
Petersen, T, Brønderslev	" "	2
Petersen, Verner, Skagen	" "	7
Pilgaard, N O, Hjørring	" "	5
Rolin, N, Odense	" "	1
Ruge, John, Ålborg	" "	6
Schlägelberger, N B, Hjørring	" "	7
Skov, Jørgen, Ålborg	" "	4
Stena-Line, Frederikshavn	" "	7
Tønnesen, Tim, team-trailers, Glostrup	" "	5
Velling, Åge, Hjørring	" "	5
Vestergaard, A, Århus	" "	1
Villadsen, Rechnitzer, Ålborg	" "	6

Pressen

Berlingske Tidende,	bord nr	2
B.T.	" "	3
Frederikshavn Avis, Frederikshavn	" "	4
Herning Folkeblad, Herning	" "	5
Jyllands-Posten,	" "	5
Ny Tid, Ålborg	" "	6
Ritzaus Bureau, København	" "	1
Vendsyssel Tidende, Hjørring	" "	6
Ålborg Amtstidende, Ålborg	" "	4
Ålborg Stiftstidende, Ålborg	" "	1