

Aalborg G. havde i de første mange år efter dens åbning 1902 et velvoksnet personale. I mange år var det damplokomotivet APB 39, der var fast rangermaskine på Aalborg G. Her et foto af ældre dato, hentet fra H. J. Fredbergs arkiv.

## Aalborg G. Station (Ag.)

*Aalborg Privatbaners fælles lokomotiv- og godsstation var i mange år blandt landets travleste privatbane-stationer*

### Af Hans Jørn Fredberg

Fjerritslev - Nørresundby - Frederikshavn Jernbane (FFJ) åbnedes i to omgange, idet strækningen Nørresundby-Fjerritslev blev åbnet for drift den 19. marts 1897 og strækningen Nørresundby-Sæby-Frederikshavn den 18. juli 1899. Det var oprindeligt tanken, at både Fjerritslevbanen og Sæbybanen skulle have fælles endestation på Nørresundby havn, men som forholdene havde udviklet sig, blev man hurtigt klar over, at et samarbejde med de søndenfjordske baner, Aars-Nibe-Svenstrup (ANSJ), åbnet for drift den 16. juli 1899 og Aalborg-Hadsund Jernbane, åbnet den 2. december 1900, var nødvendigt, bl.a. af hensyn til fælles værksteder, lokomotivdepot og godsstation.

Både Fjerritslevbanens og Sæbybanens tog fik derfor endestation i Aalborg. Dette førte til en årelang forhandling med Nørresundby, der så sine interesser truet og

længst muligt fastholdt den oprindelige plan.

Den 1. november 1901 kunne værkstederne og lokomotivstationen tages i brug, mens godsstationen først var færdig til åbning den 8. december 1902. Indtil da var al ekspedition af gods foretaget af DSB.

Aalborg G. station var anlagt rigeligt stor. Det var gennem årene kun nødvendigt med få udvidelser, efterhånden som trafikken steg. En mindre tilbygning blev foretaget i driftsåret 1903/04, da hovedkontoret flyttede fra lejede lokaler på Frederikstov til stationen, som samtidig fik indlagt elektrisk lys fra maskinværkstedet, der lige fra opførelsen havde været udstyret med denne luksus.

### Det daglige arbejde på Ag.

Aalborg G., der aldrig har haft persontrafik, var opdelt i to funktioner, en stationsdel og en godsekspedition.

Stationen var toglederstation for alle banerne, og stationsforstanderen havde bemyndigelse til at foretage alle fornødne dispositioner vedrørende toggangen, herunder forlægning af togkrydsninger m.v. samt til at tillyse sær- og arbejdstog. Han havde endvidere tilsyn med de øvrige stationer og togpersonalet.

Stationen havde et ret stort personale, der i 1933, foruden stationsforstanderen, bestod af en overassistent, fem assistenter, en rangermester, en rangerformand, en overportør samt 23 portører. Endvidere var ansat tre rengøringskoner til rengøring af personvogne.

Aalborg G. var betjent hele døgnet af hensyn til den omfattende rangering, der blev udført om natten. Godstogene udgik fra Ag. mellem kl. 3.00 og 4.00. Endvidere skulle stationen modtage tilbagemelding fra endestationerne når sidste tog var ankommet, hvilket skete mellem kl. 1.00 og 1.30.

Rangeringen til og fra Cementfabrikken Danmark og Dansk Eternit-Fabrik foregik som regel også om natten for ikke at genere den ret stærke trafik på Sønderbro, der var og er en vigtig indfaldsvej til Aalborg.

## Arbejdet bag kulisserne

Stationen tog sig endvidere af togformering, vognfordeling, tjenestefordeling for togpersonalet samt personstatistik.

Vognfordelingen foregik på den måde, at hver station med første morgentog indsendte en vognrapport, der bl.a. indeholdt oplysninger om overskydende vogne og bestillinger på vogne til læsning.

Straks efter at rapporterne var indgået, påbegyndtes vognfordelingen, og såfremt en station ikke inden kl. 12.00 havde modtaget besked om tomme vognes benyttelse eller bortsending, kunne stationerne disponere over vognene til senere indgåede bestillinger.

Foruden skriftlig godsvognsstatus skulle stationerne hver eftermiddag opgive telefonisk vognstatus. Når Aalborg G. på klokkeslet via linedepeche havde averteret afgivelsen ved ordet »vognstatus«, meldte stationerne sig i rækkefølge med de nødvendige oplysninger.

Revision af togbilletter og rutebilletter var henlagt til stationen, ligesom udregning af fordelingstal til brug ved fordeling af udgifterne mellem banerne vedrørende benyttelse af personale, brugen af person- og pakvogne, togopvarmning, vognrensning af trækraft.

Godsekspeditionen omfattede alt arbejde på pakhuset og blev ledet af godsekspeditionen, der i 1933 til medhjælp havde tre assistenter, en pakhusmester, en pakhusformand, ni portører og depotarbejdere samt ca. 20 ekstraarbejdere.

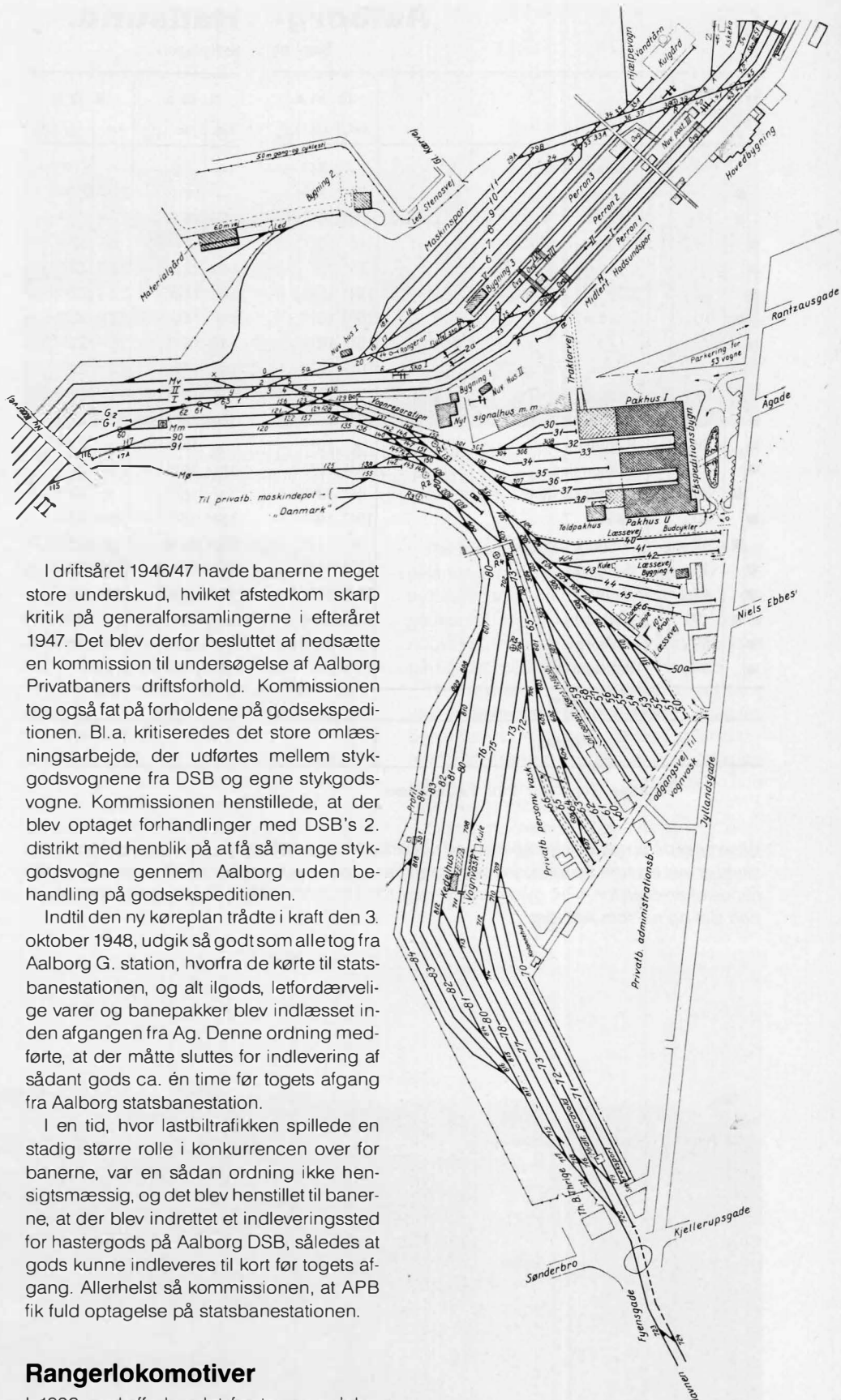
Godsekspeditionen var opdelt i to pakhus, et for ankomende gods og et for afgående gods. Det var ret store godsmængder, der ekspederedes på Aalborg G. godsekspedition.

## 228.413 tons gods

I driftåret 1924/25 blev der ekspederet 33.600 tons stykgods og 194.753 tons vognladningsgods, ialt 228.413 tons. Tallet indeholder såvel gods til og fra Aalborg som transitgods til og fra DSB og Aalborg-banerne indbyrdes.

Til sammenligning kan nævnes, at godssætningen på DSB's godsekspedition i samme driftsår androg 46.079 tons stykgods og 251.272 tons vognladningsgods, ialt 297.351 tons incl. transittrafikken til og fra APB.

Der blev på godsekspeditionen udført et stort arbejde med transiterende gods til og fra DSB. Godset, der ankom med DSB til viderebefordring til stationer på APB, skulle udlæsses, sorteres og atter indlæsses i ny stykgodsvogne. Der blev dagligt læsset 25-30 stykgodsvogne, heraf ca. 10 til landstationer.



I driftsåret 1946/47 havde banerne meget store underskud, hvilket afstedkom skarp kritik på generalforsamlingerne i efteråret 1947. Det blev derfor besluttet af nedsætte en kommission til undersøgelse af Aalborg Privatbaners driftsforhold. Kommissionen tog også fat på forholdene på godsekspeditionen. Bl.a. kritiseredes det store omlæsningsarbejde, der udførtes mellem stykgodsvogne fra DSB og egne stykgodsvogne. Kommissionen henstillede, at der blev optaget forhandlinger med DSB's 2. distrikt med henblik på at få så mange stykgodsvogne gennem Aalborg uden behandling på godsekspeditionen.

Indtil den ny køreplan trådte i kraft den 3. oktober 1948, udgik så godt som alle tog fra Aalborg G. station, hvorfra de kørte til statsbanestationen, og alt ilgods, lefordærlige varer og banepakker blev indlæst inden afgang fra Ag. Denne ordning medførte, at der måtte sluttes for indlevering af sådant gods ca. én time før togets afgang fra Aalborg statsbanestation.

I en tid, hvor lastbiltrafikken spillede en stadig større rolle i konkurrencen over for banerne, var en sådan ordning ikke hensigtsmæssig, og det blev henstillet til banerne, at der blev indrettet et indleveringssted for hastergods på Aalborg DSB, således at gods kunne indleveres til kort før togets afgang. Allerhelst så kommissionen, at APB fik fuld optagelse på statsbanestationen.

## Rangerlokomotiver

I 1903 anskaffedes det første rangerlokomotiv, APB 17, et lille tokoblet lokomotiv. Lokomotivet blev leveret af Borsig i Berlin til en pris af ca. 14.000 kr. I 1924 solgtes APB 17 til Skagensbanen og blev litereret SB 4. I 1969 blev maskinen solgt til Dansk Jernbane Klub og er bevaret ved Limfjordsbanen i Aalborg.

Det næste lokomotiv blev i 1909 leveret fra Hanomag og blev litereret APB 25. Lokomotivet var trekoblet i næsten identisk med

Et udsnit af DSB's skematiske sporplan, der viser Aalborgs stations-område, som sporene fandtes ved årsskiftet 1960/61. Sporgruppen 60-66 er den rest erende part af den tidligere Aalborg G., og den gennemskårne hovedbygning er angivet med teksten »Privatb. administrationsb.«. Området mellem Jyllandsgade og den »gennemskårne« vej hørte også til Aalborg G.

# Aalborg- Hadsund.

Søn- og Helligdage.

Stationer- den Ber- liggerbed	Afstand fra Aalborg km		DL. 64 b.			DL. 66 b.			M. 72 b.		
			Ank.	Afg.	X Tog	Ank.	Afg.	X Tog	Ank.	Afg.	X Tog
	—	<b>Aalborg G.</b> .....	—	920	—	—	—	—	2145	—	—
●	—	<b>Aalborg S.</b> .....	930	940	—	—	1410	—	2155	2205	—
●	4,6	Gug .....	948	949	—	1418	1419	—	2213	2214	—
●	6,5	Lundergaarde. <b>T</b> .....	x	951	—	x	1422	—	x	2216	—
●	8,7	Gistrup .....	956	957	—	1426	1427	—	2222	2223	—
●	12,4	Klarup .....	1002	1003	—	1433	1434	—	2230	2231	—
●	16,6	Storvorde .....	1009	1010	—	1441	1442	—	2239	2240	—
●	18,3	Sejlfod .....	1013	1014	—	1446	1447	—	2244	2245	—
●	20,6	Gudumholm .....	1019	1020	—	1452	1453	—	2250	2251	—
●	23,1	Louisendal. <b>T</b> .....	x	1024	—	x	1456	—	x	2255	—
●	25,6	Vaarst. ....	1028	1029	—	1500	1501	—	2300	2302	—
●	29,8	Komdrup .....	x	1036	—	x	1508	—	x	2309	—
●	32,2	Kongerslev .....	1042	1043	—	1513	1514	—	2315	2317	—
●	36,0	Bjerrgaardene. <b>T</b> .....	x	1050	—	x	1520	—	x	2324	—
●	40,0	Bælum .....	1057	1058	—	1526	1527	—	2330	2336	—
●	42,8	Solbjerg By. <b>T</b> .....	x	1103	—	x	1532	—	x	2342	—
●	44,1	Solbjerg .....	1105	1106	—	1534	1535	—	2345	2346	—
●	47,6	Veddum .....	1112	1113	—	1541	1542	—	2352	2353	—
●	49,1	Skelund .....	1117	1118	—	1545	1546	—	2357	2358	—
●	53,9	Visborg .....	1126	1126	—	1554	1555	—	005	006	—
●	56,3	<b>Hadsund N.</b> .....	1130	—	65b	1559	—	—	010	—	—
<b>Løber</b> (alle S. & H. hvor intet er anført).											
<b>Vedtegning</b>											

Samtlige Tog fører kun Fællesklasse.

Eksempel på en tjenestekøreplan med udgangspunkt i Aalborg G. For overskuelighedens skyld er vist en søn- og helligdagskøreplan fra krigsårene (sommer 1942). I den allersidste tjenestekøreplan for APB, gyldig fra 26. maj 1968 til 31. maj 1969 (!), optræder endestationen slet og ret som Aalborg.

den i 1903 leverede FFJ 18, der var anskaffet til rangering i Nørresundby, men også blev anvendt i Aalborg. Lokomotivet blev udrangeret i 1952.

I 1915 fik APB et virkeligt stort rangerlokomotiv, idet man købte Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Jernbanes lokomotiv SNNB 2, der var bygget af Maffei i 1910. Lokomotivet blev litereret APB 33. I forbindelse med ombygningen til rangerlokomotiv mistede Nr. 33 bl.a. overhederen. Udrangeret i 1952.

Den sidste anskaffelse af damprangerlokomotiver fandt sted i 1923. Søstermaskinerne, FFJ 38 og APB 39 blev leveret fra Henschel & Sohn. Der var tale om store moderne tre-koblede rangermaskiner med lavtliggende kedel. Nr. 38 var anskaffet til rangering på Nørresundby Havestation. De var begge i daglig drift indtil anskaffelsen af rangertraktorer i 1952. De var herefter reserve for rangertraktorerne, indtil de blev udrangeret og ophugget i 1966. De sidste år af deres levetid var de dog ikke driftsklare.

Som nævnt holdt motoriseringen sit indtog på Aalborg G. i 1952 med anskaffelse af to kraftige rangertraktorer fra John Fowler, England. Traktorerne blev litereret FFJ M 1214 og 1215 og blev anvendt til rangering i såvel Aalborg som Nørresundby. Begge holdt ud til den bitre ende. M 1214 blev i 1969 solgt til Hjørring Privatbaner som HP 41. M 1215 blev samme år solgt til Lollandsbanen og fik nr. LJ M 13. I 1978 blev HP 41 solgt til Lollandsbanen som ny LJ M 13. Den oprindelige M 13 blev anvendt som reservedelslager for den ny M 13.



Resterne af Aalborg G., som det så ud i sidste halvdel af 1960'erne. På dette tidspunkt er den sydligste »Stump« af bygningen, hvis nye gavl ses yderst til venstre, nedrevet. Den har givet plads for den nye vejbro hen over baneterrænet. Foto: Hans J. Fredberg.



## Afvikling af Aalborg G. station

Den tidligere nævnte kommission, der afgav betænkning i januar 1949, foreslog, at der oprettedes en trafikinspektørordning. Hidtil havde direktøren været leder af Trafikafdelingen, men den daglige ledelse var lagt i hænderne på stationsforstanderen på Aalborg G. station, der var pålagt ved ugentlige rejser at påse, at stationerne opfyldte forskrifterne for sikkerhedstjenesten, men iøvrigt havde han ingen bemyndigelse eller beføjelser over for stationerne og togpersonalet.

Et af resultaterne af denne ordning var bl.a., at togangen havde været meget upræcis, med store forsinkelser og svigtende forbindelser - til stor gene for publikum. Især godstogene var plaget af forsinkelser, som under krigstidens store trafik med besværlige forhold, både hvad materiel og brændsel angik, var forståelige. At forsinkelserne fortsatte samtidig med, at godsmængden faldt stærkt, måtte tilskrives manglende organisation.

Allerede i august 1949 blev det ny Trafik-kontor oprettet og en ansvarlig trafikinspektør ansat. Samtidig hermed mistede Aalborg G. station sin rolle som toglederstation, idet alle opgaver med trafikledelse, statistik, revision m.v. blev overført til Trafik-kontoret.

Som en følge af oprettelsen af Trafikkontoret blev stationen sammenlagt med godsekspeditione i foråret 1951. Stationsforstanderen blev kontorchef på Hovedkontoret og godsekspeditionen blev stationsforstander.



Den resterende del af Aalborg G., som den tog sig ud, mens privatbanernes hovedkontor stadig fandtes i bygningsdelen til venstre. Foto Hans J. Fredberg.

### Aalborg G.'s endeligt

Først i 1950-erne blev der optaget forhandlinger med DSB med henblik på statsbanernes overtagelse af rangeringen og godtekspektionen i Aalborg. Fra den 1. september 1957 overtog DSB privatbanerne rangering i Aalborg, herunder rangering af enmands-betjente tog mellem maskindepot og peron. Med virkning fra den 1. november 1959 overtog DSB endvidere privatbanernes godsekspedition og Aalborg G. blev nedlagt. Til formålet havde DSB opført en ny godsekspedition til erstatning for den gamle, der lå hvor den nuværende rutebilstation ligger. Fra samme dato blev et areal på ialt 56.200 m<sup>2</sup> stillet til rådighed for DSB.

Pakhuset på Ag. blev i forbindelse med et vejanlæg gennemskåret. Delen ud mod Jyllandsgade rummede fortsat APS's Hovedkontor, mens den anden del i løbet af nogle år blev nedrevet. En del af personalet på Ag overgik i årene 1957-59 til DSB.

Hermed var en af landets største og mest interessante privatbanestationer historie. Selve navnet Aalborg G. levede videre i tjenestekøreplanerne indtil banerne lukkede den 31. marts 1969, men dækkede nu kun over maskindepotet.

Den amputerede stationsbygning eksisterer stadig på adressen Jyllandsgade 20. I dag har et revisionsfirma til huse i bygningen. □



Selv om aktiviteten var stærkt mindsket i slutningen af 1960'erne, havde jernbane-entusiaster dog grund til at ta' et kikk. Her »hviler« ikke mindre end 17 C-vogne (heraf én med tagrytter - den nuværende FFJ C 72?) sig. To af de karakteristiske D-vogne samt en EM, »bette-Klaus«, kan også genkendes. De lukkede endeperroner afslører ca. midt i billedet AHJ CB 61, der jo havde en historie som AHJs første motorvogn, M 5201. Foto: Hans J. Fredberg.