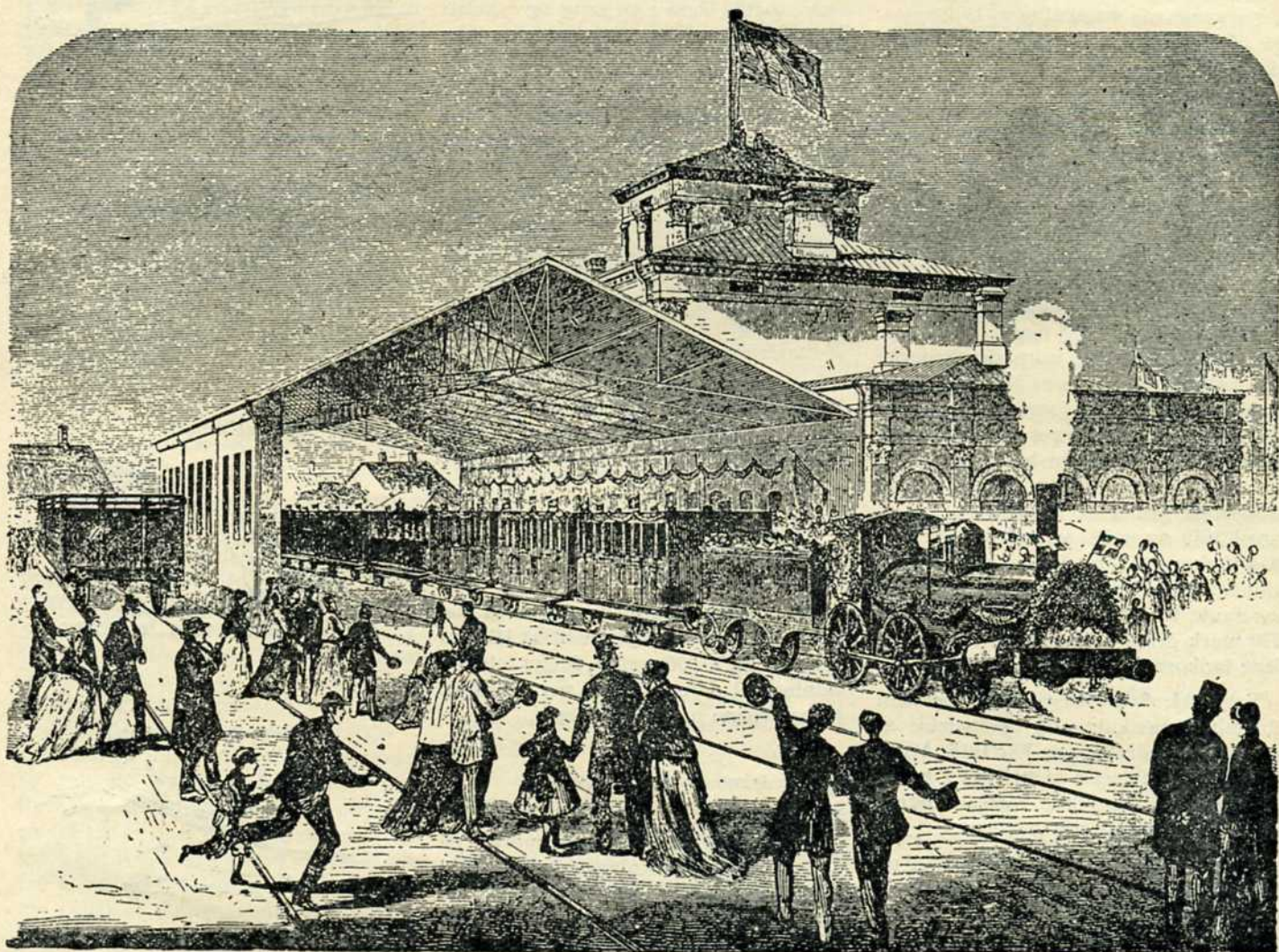


# Ålborg - Randers 100 år

1869 - 19. september - 1969



Indvielsestoget kører fra Ålborg

Som det sidste led i den etapevis byggede østjyske længdebane Vamdrup-Ålborg i tiden 1862 til 1869 åbnedes strækningen Randers-Ålborg den 19. september 1869 efter en større indvielsesfest dagen før.

Det kostede imidlertid både hovedbrud og sved at få anlagt banen til Ålborg fra Randers. Som mange andre steder frembød anlægget af spor betydelige vanskeligheder, ikke mindst syd for Støvring, hvor banen skulle føres igennem Buderup Mose. Her blev ingeniørernes tålmodighed sat på en

hård prøve. Mosens tilsyneladende bundløse dyb slugte gang på gang al den jord, der blev fyldt på for at danne underlag for skinnenettet. Også mellem Arden og Hobro var det et kolossalt arbejde at gennembyrde de store bakker, der møjsommeligt blev gennemskåret med hakker og spader. Syd for Hobro vældede mægtige kilder frem af jorden, og der måtte store render til at optage det stadigt strømmende vand, for at det ikke skulle underbore skrænterne med skinnelegemet.

Ålborgenserne var trods alt ikke helt

tilfredse med at være de sidste, som fik bane til deres by, og man mente heri at se en manglende interesse fra rigsdagens side overfor de nordjyske landdele; ikke mindst frygtede man, at Randers skulle indlede handelsforbindelser med oplandet syd for Ålborg, men da åbningsdagen endelig oprandt den 18. september 1869, blev al misfornøjelse glemt i glæden over banens åbning, og ikke mindst var ålborgenserne stolte over deres banegård, der var en af landets skønneste, ligesom forøvrigt også den nuværende banegård regnes blandt

Danmarks smukkeste, således som den står med sine italienske renaissance-linjer.

### Indvielsesfesten

Det var i de samme år som velocipeden (den højstyltede væltepeter-cykel) fremdeles var genstand for borgerskabets hånlatter og bilen kun var tåbeligt hjernesvind. Franskmændene havde åbnet Suez-kanalen, og amerikanerne drev bøffeljagt fra tagene af prærie-ekspressen på den nyåbnede Pacific-bane.

Indvielsen af banen til Ålborg formede sig festligt og pompøst. Hele den kongelige familien var om formiddagen kommet sejlene til Ålborg, hvor de fornemme gæster blev modtaget ved en festlighed i det gamle kompagnihus. Desuden strømede landsdelens befolkning til fra nær og fjern, og sammen med byens indbyggere oplevede de en strålende dag, som de sent eller aldrig glemte.

Kanonsalutten var ikke den eneste hilsen til det første tog mellem Ålborg og Randers. I begge byer blev der talt vægtige ord om »det fuldførte værk, der upåtvivlelig ville bidrage til at fremme velstanden og borgernes velvære«. Man var nøjsomme og tålmodige dengang. Køreplanen indeholdt kun to persontog og et godstog i hver retning. Der var ikke plads til mere på enkeltsporet og med den fart, togene kunne bringes op på.

Det var et strålende syn at se det første tog køre ud fra Ålborg banegård og køre sydpå kl. 12.30. Toget bestod af 17 vogne, hvoriblandt var den smukke vogn, der tidligere havde været benyttet på den slesvigske bane som kongevogn for Frederik VII. Den benyttedes af den kongelige familie og var i særlig grad genstand for tilskuernes beundring.

Da toget kørte ud fra stationen på Peder Brix's mark, hvor nu »Grønne-gård« ligger, gjaldede hurraråbene under den morsomt formede, nærmest trekantede perronoverbygning, og selv på den øverste top af banegårdens tårn svingede et par begejstrede ålborgense-

re hænderne i jubel over dagens højtidelige begivenhed. Folk var mødt op i deres stiveste puds, høje silkehatte og skødefrakker var et fremherskende træk i dagens påklædning, for hvis man ikke skulle i stadsen på denne dag, hvornår skulle man da.

Turen til Randers gik på festlig vis uden andre afbrydelser end de, der forårsagedes af de lokale komiteer, der bragte toget og majestæten befolkningens velkomsthilsen.

Det var under sådant et ophold, at en ulykkelig skolelærer var så uheldig at udbringe et leve for Christian VIII til megen forundring for kong Christian IX og de øvrige gæster.

### Banens voksende betydning

Banen fik stor betydning for Ålborg, idet beboerne i det sydlige opland nu fik bedre mulighed for at komme hertil og gøre indkøb, ligesom den dog ret sparsomme toggang i det hele taget skaffede flere mennesker hertil end før, men først 10 år senere, da den første jernbanebro over Limfjorden blev taget i brug, fik Ålborg også jernbaneforbindelse nord fra, nemlig med strækningen Nørresundby-Frederikshavn, som allerede var blevet åbnet i 1871 – altså kun to år efter strækningen Randers-Ålborg.

Men udviklingen fortsatte, og efterhånden blev den gamle banegård for trang; en ny måtte bygges, og den toges i brug i 1902. Det er den stationsbygning, som Ålborg nu har. Her er udviklingen blevet fortsat.

Også den nuværende banegårds rammer blev sprængt i årenes løb, og i 1938 måtte der en større ombygning og modernisering til, og man er som bekendt i øjeblikket i gang med den hidtil største omlægning af stationsanlægget.

### Ålborg godsbanegård

Den mest gennemgribende modernisering af stationen og stationsområdet skete dog i slutningen af 1950'erne med opførelsen af den nye godsbanegård. Ældre ålborgensere husker endnu den

gamle røde godsbanegård for enden af Elmquist Boulevarden, hvor godsvogne med hestetræk blev drejet på skiven under den ejendommelige bygnings »triumfbue«. Nu fik man i stedet et anlæg, hvor op til 40 godsvogne køres ind i ovenlyshaller og med et velindrettet kontorhus ud mod Jyllandsgade.



Ålborg gamle godsbanegård

Som det i nogen grad fremgår af ovenstående billede, var DSB's godsekspedition arkitektonisk set meget særpræget. Privatbanernes godsekspedition, der lå vinkelret på førstnævnte, var af et mere ordinært tilsnit. Begge disse bygninger forsvandt i 1958-59. Den første for at give plads til en ny rutebilstation, den anden på grund af areal- og gadeudvidelser. For DSB var det en fordel at få rutebilstationen tilknyttet jernbanestationen, men også kontrakten med rutebilstationen, gav DSB et betragteligt beløb i lejeindtægt for de 27.000 m<sup>2</sup>, der uopsigeligt i 60 år er udlejet til rutebilstation.

Samtidig sluttedes der overenskomst med Ålborg Privatbaner om, at DSB overtog ind- og udlevering af disse banelers gods. Den nybyggede godsekspedition blev taget i brug den 2. november 1959.

TEXACO <sup>1/8</sup>

HOLMENS KANAL 5

1060 KØBENHAVN K.

damms  
radio

ALBERTSLUND

64 70 88

Service: 64 79 52