

Remisen i Aalborg

Af ORLA LUNDBO

Forfatteren Orla Lundbo, Vanløse, oplevede jernbanernes store tid i århundredets første par tiår. Og her fortæller han om den store privatbaneremise i Aalborg, hvor han som dreng havde sin gang, bl.a. for at hente røgkammersnus i kulgården.

DA AALBORG besluttede sig til at lade sin byvækst drage syd over, hinsides Vesterbro bakke med den stadig så charmerende skovindkørsel, var vort århundrede endnu i svøb.

Et par af forposterne fra den tid lå ensomt og fremskudt i landskabet og har siden skiftet karakter. Ingeniør Denvers betonfæstning af en privat villa, efter sigende en af landets første i dette materiale, sås som et ørkenfort på kanten af Markedspladsen over for Amtssygehuset og fik passende navnet Varden, nu mildnet af bevoksningen.

Helt ude, hvor de frie marker og reklameskiltene begyndte, med Scheelsminde i det fjerne, strakte sagfører Gundorff's parklignende have sig. For længst har ejeren gået sin sidste: cigarhenskriddende tur til og fra byen, lige så vel som at den løbende tid synes at have gjort byggeriet, der bærer havens navn, lidt for aflægs og karrigt for en nutids otiumsnyder.

Således har væksten og velstandsudviklingen siden bevæget sig i, et tempo langs hovedudfaldslinien mod syd, som man ikke havde fantasi til at forestille sig. Aalborg har med et par magtfulde indkøbscentre i nord og syd for alvor rundet Skalborg, og kører man videre ud ad Hobrovej, kan det forekomme en, at man tror at høre en ilde undertrykt maveknurren fra byen, d.v.s. Aalborg, hvormed den ytrer appetit på snarest at gøre ikke blot Svenstrup, men også Støvring og Skørping til lokale sovebyer og siden - haps! - integrerede forstæder.

Går man over fra vej- til tidsfunktionen begynder jo et nyt århundredskifte at rumstere forude. I takt hermed indskrænkes kredsen af øjenvindner fra forrige gang uvægerligt. Den som befinder sig i kustode-alderen må altså ligefrem til at ile med erindringsstoffet fra anno dazumal, denne gang anskuet som jernbanernes store tid, der ikke mindst gjorde sig gældende i Aalborg, idet byen ud over at administrere sin del af den gennemkørende statsbane også måtte overtage rollen som hjemsted for landets største privatbaneanlæg, med fire linier strålende i et skævt kryds ud fra Aalborg: mod Hadsund, mod Hvalpsund, mod Fjerritslev. og mod Frederikshavn i en diagonallinie over Dronninglund og Sæby. Driftsbestyrer var Rammeskov, for min erindring identisk med »Ræven«, et tilhavn som nok indeholdt både respekt og anerkendelse og et udsagn om forhandlingsevner; vel både i forhold til personale og kommuner. At få bane lagt igennem sig og ophøje udsteder til stationsbyer med post og skattebetalende funktionærer kunne føles fristende for mangt et sogneråd med udsyn ud over får og bede. Resultatet var oprettelse af stikbaner som grene til de eksisterende linier. Således husker jeg åbningen af Dronninglund - Aså og Vodskov - Østervraa med guirlander og flagsmykkede lokomotiver. Det hele nu slugt og slugt af de altfortærende biler.

En lokomotivpark til at opretholde driften af et sådant dynamisk netværk af baner måtte have et hjemsted for udhvilen og overnatning; for opkvikning og reparation, med andre ord et garageanlæg. Det var netop, hvad den, remise var, hvis blomstring skal genkaldes. Også den var en af de fremskudte bastioner mod syd, men mere beskedent placeret, om end nok så strategisk, nemlig i Aalborgdalens bund bag et bredt skinnenet i dækning mod øst af Vestre Landgrøft bag en drabelig palisadebro med søm og spidser. Mange af' dens bysbørn aner ikke dens eksistens, for det er en lav en etages bygning. Lokomotiver lader sig vanskeligt stable oven på hinanden.

Inde fra byen kom man herud - også til teglværket og Kjærs Mølle - ad en indhegnet flise passage og cyklesti mellem sporene, som gik ud til Jyllandsgade: Den endte i en luftbro, som var en slags tvilling til Kildeluftbroen ved banegården. Den lod sin trafik gå over rangerterrænet, som vifteformet strakte sig mod Sauers Have og Karolinelund, omfattende bl.a havnesporet. Herude var der et spændende kvarter for børn, et vandfald med stigning og riste, teglværkssovn med tørrelade og en lergrav, der hvert minut sendte en dryppende kasse af sted ad en luftbane med materiale til cementbrænding på

Danmark bag Blegkilde-anlægget. Og her fra slyngede den romantiske sti sig langs åen ud til Gugvej under træer, hvis løv bredte sig diskret over parrene, som sværmede på Kærlighedsstien.

Et overvejende banefunktionær-præget kvarter opstod, da en byggeforening i 1902 rejste et halvt hundrede ens huse ved Hobrovej mellem bryggeri og sygehus. Her fra var der nemlig kun ti minutters gang til remisen, hvortil var knyttet maskinværksted og snedkeri, som havde til opgave at holde lokomotiver og vogne i køredygtig stand. At brække ned på linien, så en tur ikke kunne gennemføres efter planen, måtte ikke forekomme. Det indgik i folks æresbegreber. Derfor var der i remisen døgtjeneste, ligesom der for fører og fyrbøder var afsat rummelig tid til overtagelse eller aflevering af maskinen. Pudsere eller depotarbejdere og lampister hørte til remisens faste stok og varetog den rutinemæssige service, hvorfor de gik omkring med store smørekander og lange bankehamre, hvis lyd mod godset fortalte om sundt eller sygt bag den blanke overflade.

En tid blev det moderne at fremhæve, at bygninger og ting skulle være funktionalistiske, formet efter deres formål. Remisen var i så henseende forbilledlig. Den måtte med sine 25-30 maskiner være bygget efter et cirkelslag med drejeskiven som centrum. Taghøjden steg lidt frem mod portene; bød velkommen og gav, asyl. Fra hver port førte et skinnepar, frem til drejeskiven, en solid bro i en cirkelrund, lav grav hvilende på nogle kuglelejer, som må være alle tiders, for bare et par mand var i stand til at dreje de mange ton tunge lokomotiver på broen med håndkraft hen i den ønskede position i forhold til et nyt par spor. I remisens tag sluses lyset ind gennem skrå glastelte, og røgluften fra skorstene får tilbud om at slippe ud af nedhængende tragte. Nede fra er det muligt at inspicere lokomotivets bug fra en grav i hele dets længde.

Til en remise hører også overnatningsrum til udeliggende personale. De var her, uden blødsøden luksus, som kunne forvænne nogen. Et kontor til lokomotivmesteren, som fastlagde køretjenesten, og en opslagstavle til hans lister manglede ikke. Heraf fremgik f.eks. om ens far ville være hjemme juleaften eller den for hans ved kommende måske skulle tilbringes på remisen i Frederikshavn. Bytning med en ungkarl uden familieforpligtelser kunne i så fald være en mulighed, men man vidste aldrig rigtig, så den ekstra spænding var altid knyttet til højtiden.

På kontoret på 1. sal bag remisen fik man skrevet fripas til særlige rejser med assistent Klitgaards fineste skrift, mens han røg sin hyggelige porcelænspipe, og måske fik man et klap på hovedet af chefen, maskininspektør Engelund, som boede i Kærby og havde et geni af en søn, brobyggerprofessoren Anker.

Ellers var ens ærinde i remisen som regel at hente en sæk røggkammersnus ude i kulgården. Her kørte lokomotiverne ud, inden de skulle på rejse og tankede op i tenderen (kulvognen), som man hurtigt fik lært at sige. Store sorte stenkulsstykker, blanke som brudfladerne i et stykke tyklakrids, hejstes op i en cylindrisk beholder, som gik over i en kegle. Med et ryk af hånden flækkedes bunden, og stykkerne ramlede ned under stort metalbulder, ned på den skrå bund, så kullene af sig selv gled frem til fyrbøderens skovl. Under kullene lå vandtanken, som man bagefter kørte hen og fyldte fra det særlige stavær, man havde på alle remiser; et rør på tykkelse med en skibsmast, der lignede et omvendt stort L og som efterdryppede som - en forkølet elefant.

Efter en sådan påfyldning af energireserver var maskinen klar til i ensom majestæt som en bryder med alt for mange indestængte kræfter at glide tavst med oliedryppende plejlstænger frem under Luftbro II mod rangerterrænet. Her pilede små travle maskiner rundt, enmandsbetjente hundestejler dirigeret af en portør med talende fløjtesignaler, en slags lydstenografi. I forvejen havde disse uundværlige tilrettelæggere brugt en dags tid eller to på at sammenstille alle de vogne, måske 20-30, som tilsammen skulle danne den stamme, der netop nu med maskine X på tur nr. Y ville imødekomme de ønsker og forventninger, en række kunder nærede i de distrikter, banen betjente. Nu var det blot at koble stammen til lokomotivet. Stadig i fin form trods den ny byrde gled den atter mod syd, skræede ud på opmarchsporene ud for »Jørgen Berthelsen's haver«, så halen næsten nåede ud til ledoverskæringen på Ny Kærvej. Så fremad over skiftesporet indstillet fra blokposten, frem mod afgang fra Aalborg Station på minuttet.

Nu ligger de i rustende skrotbunker, står som afpillede fugle i børnehaver og har kun i heldigste fald fået en tjans på et museum eller ved en veteranbane. Måske dukker de op på film. Instruktørerne elsker dem, de gamle dampheste. De var fulde af miljø og symbolkraft. På vor længsel væk og ud.
ORLA LUNDBO