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 bortsendelse, 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 liniedepeche havde averteret afgivelsen ved ordet »vognstatus«, meldte stationerne sig i rækkefølge med de nødvendige oplysninger.

Revision af togbilletter og rutebilbilletter 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, vognrengøring af trækkraft.

Godsekspeditionen omfattede alt arbejde på pakhuset og blev ledet af godsekspeditøren, 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 pakhuse, et for ankommende 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 godsomsætningen 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 stykgodsvognene 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.

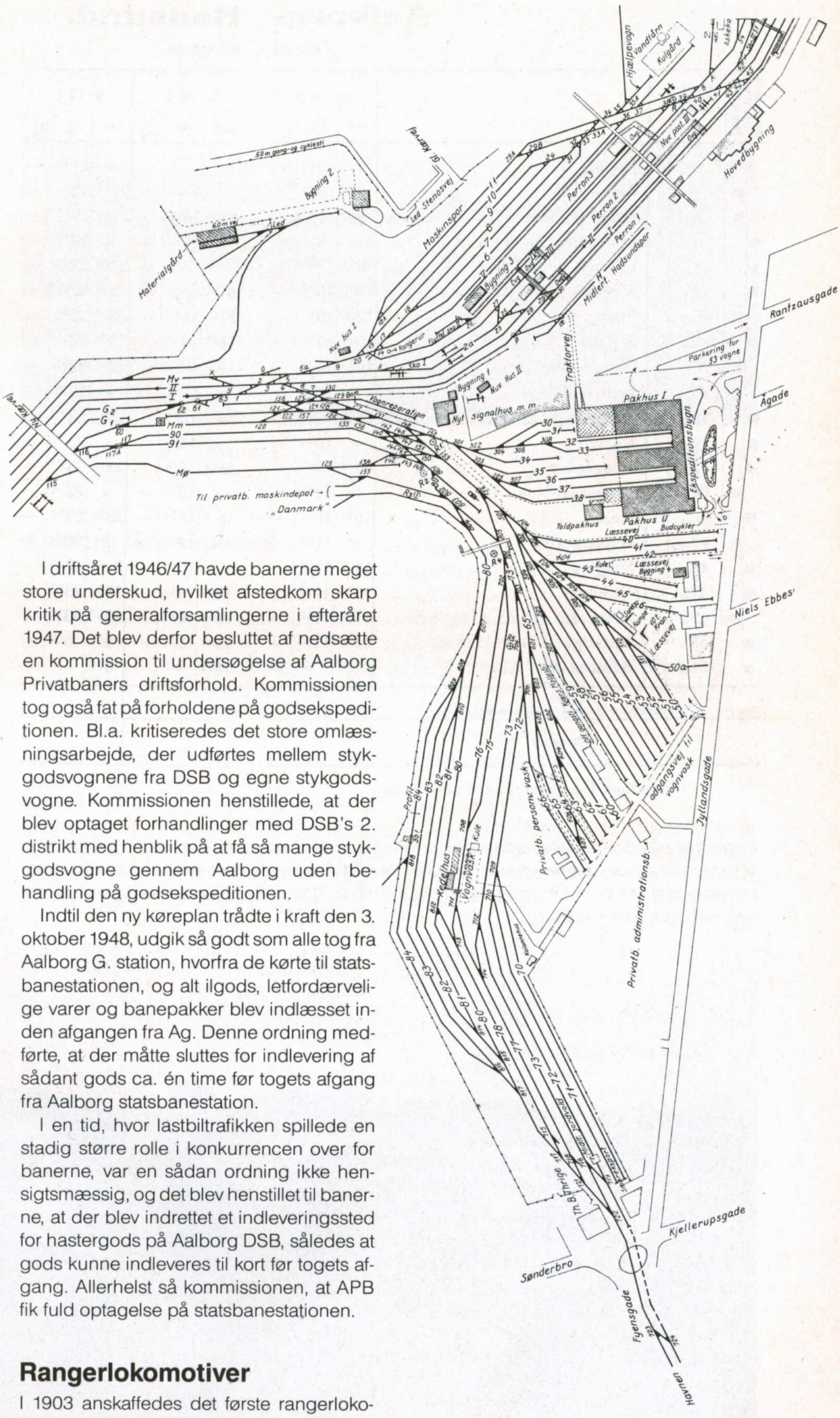
Indtil den ny køreplan trådte i kraft den 3. oktober 1948, udgik så godt som alle tog fra Aalborg G. station, hvorfra de kørte til statsbanestationen, og alt ilgods, letfordærvelige varer og banepakker blev indlæsset inden afgangen fra Ag. Denne ordning medførte, at der måtte sluttes for indlevering 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 litreret 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 litreret APB 25. Lokomotivet var trekoblet i næsten identisk med



Et udsnit af DSBs 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 »gennemskærende« vej hørte også til Aalborg G.