

Århus Sporveje ramt af katastrofe

Af. John E. Nielsen

Århus Sporveje blev for 75 år siden ramt af den største katastrofe i selskabets historie, da den berygtede Petergruppe slog til, natten mellem den 21 og 22 august 1944.

Lidt over midnat kom en flok revolverbevæbnet mænd ind i remisen på Dalgas Avenue, hvor nattevagten og rengøringspersonalet fik besked om



at forsvinde, hvis de ikke ville ryge en tur i luften. Herefter placerede de nogle bomber i remisen. Eksplosionen var så kraftig at nogle dele røg helt over i administrationsbygningen, hvor sporvejsdirektør Falk også havde sin bolig.

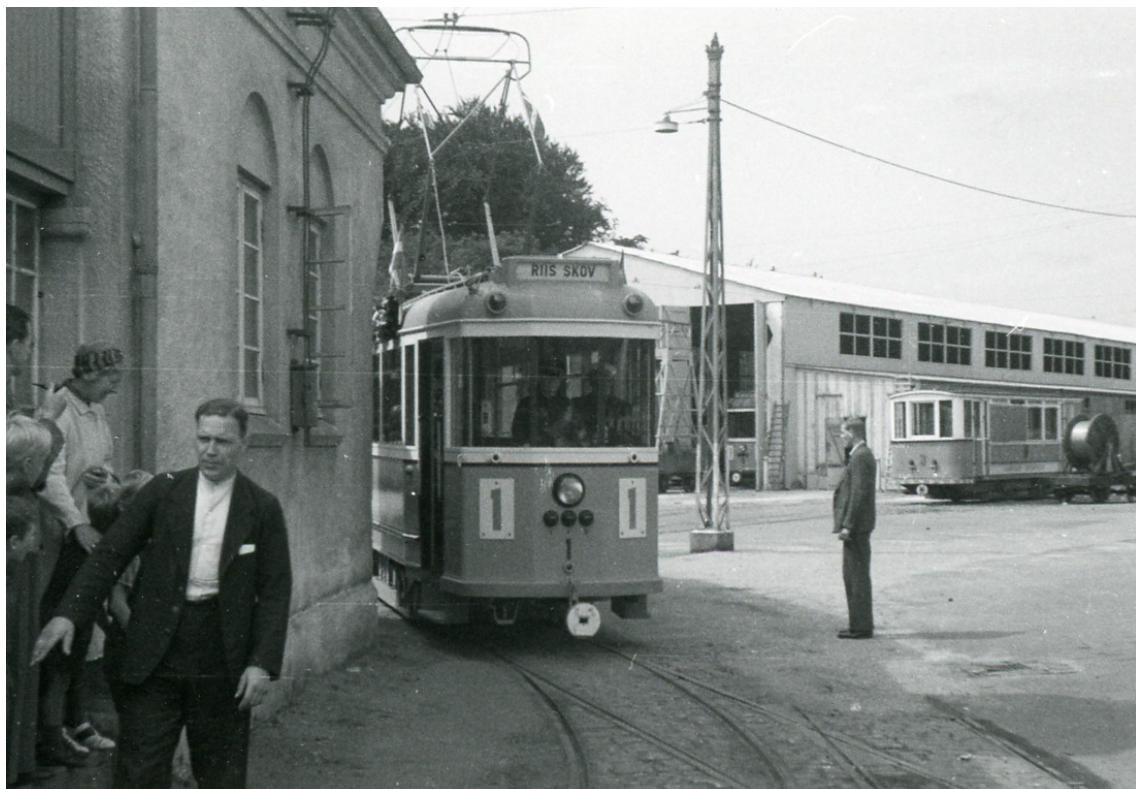
Alle 25 sporvogne, 21 bivogne og 14 opklodsede trambusser samt værkstedet i remisen blev sprængt i luften. Alt gik op i flammerne med undtagelse af en bivogn og en tårnvogn, der stod uden for remisen. Bivognen er senere bygget om til en slippevogn, som stadig kan ses på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.



Nu stod Århus Sporveje tilbage kun med 17 trambusser, som stod i garagen på Dollerupvej og en bunke forvredet jern på remisen

Alt blev sat ind *for at genoprette* driften med disse trambusserne der stod i garagen på Dollerupvej der kom til at trække det store læs med alle de vanskeligheder der fulgte med. Det var ikke muligt at låne sporvogne hverken fra København eller Odense, da sporvidden ikke var den samme som i Århus. De muligheder der var for at låne busser strandede bl.a. på mangel på dæk, det samme var tilfældet for de Trolleybusser som overgang var en mulighed fra NESA derudover krævede det også at der skulle ændres på ledningsnettet Det var en svær tid for sporvejene, nogle af de fastansatte blev sat til at rydde op efter schalburgtagen, andre fik midlertidig job andre steder i kommunen i den tid hvor der ingen sporvogne var. Ud over det var en katastrofe for sporvejene, var det også for de løst ansatte. De blev fyret, men nogle af dem fik igen ansættelse efter krigen.

På et møde (efter ulykken) i Sporvejsudvalget deltog direktør Juel-Hansen, værkstedbestyrer Møller og overværkmester Lund alle fra Københavns Sporveje. De undersøgte sammen resterne af de nedbrændte sporvogne og mente, at det var teknisk muligt at genopbygge 12 motorvogne og 12 bivogne. Direktør Juel-Hansen tilbød, at Københavns Sporveje var villig til at tegne en moderne sporvogn, med alle de tekniske fremskridt der skulle til i Århus. Allerede den 27. september 1944 lykkedes det at få undervognsrester fra en motor og bivogn sendt til København til genopbygning.



Den 25. september 1944 blev der ved forhandlinger mellem Århus Sporveje, Scandia i Randers og Frichs fabrikker, vedtaget en arbejdsfordeling om genopbygningen efter tegninger som Københavns Sporveje leverede. Frichs skulle rette 11 undervogne til motor og bivogne, 10 motorer skulle omvikles af Titan i København. – hvad var Scandias opgave?? Allerede den gang diskuterede man om sporvognene skulle nedlægges. Det skete ikke af den simple grund, at det ikke var muligt at anskaffe så mange nye busser, der var nødvendig, inden for en overskuelig tid. 11 måneder efter schalburgtagen kørte der atter sporvogne i Århus.

Århus Sporveje fik 12 genopbyggede/nye sporvogne og bivogne, og byens borgere modtog dem med blomster og hurraråb.



Interview med en vognstyrer – 10 år efter.

”De oplevede schalburgtagen der ødelagde næsten alt materialet?”

Vognstyrer Søren Christensen, kaldt Tykke Søren fortæller i et interview til Demokraten den 7. juli 1954 i anledning af Århus Sporvejes 50 års jubilæum.

”Ja vi var lige gået i seng den aften, da vi hørte knaldene og stod op og trak gardinet op. Der er ikke noget, sagde jeg. Jo, der er ild sagde mor (Laura han Kone), jeg bedømte det til at være tyskernes barakker ved stranden, men min søn mente, at det var det store briketlager ved Assensgade.

Min kone tog frakken på og gik ned på gaden. Et øjeblik efter kom hun grædefærdig op og fortalte at det var remisen. Jeg blev lidt lang i ansigtet, fortæller Søren, vores søn tog ned for at høre, hvad der var sket, han kom hjem og fortalte, at det hele var væk og at brandvæsnet og politiet var dernede.

På vej til Remisen næste morgen mødte jeg en kollega, der havde en mægtig fart på. Du behøver ikke at skynde dig, sagde jeg, det hele er brændt! Han troede ikke rigtigt på mig. Han blev ved med at trække sit ur frem og sige, at vi skulle skynde os ellers nåede han ikke at køre den første vogn frem til tiden. Det behøver du ikke at bekymre dig om, sagde jeg, der bliver ingen kørsel i dag. Men han ville ikke tro på det. Han blev ved med at stoppe op og spørge mig, om jeg lavede grin med ham. Nej, hvad fornøjelse skulle jeg ha' af det sagde jeg."

Søren Christensen forsætter med at fortælle.

"Dage efter schalburgtagten stod en del sporgvognsfolk henne ved stakittet ved skoven uden for den nedbrændte remise. Mens vi var samlet der, så vi pludselig en tysk bil komme kørende hen mod os. En tysk officer sprang ud og præsenterede sig for direktør Falk, idet han sagde, at han kom fra sikkerhedspolitiet.

Direktør Falk vendte sig langsomt imod ham OG SAGDE:

Ja, det er en ringe sikkerhed, I kan give os her!

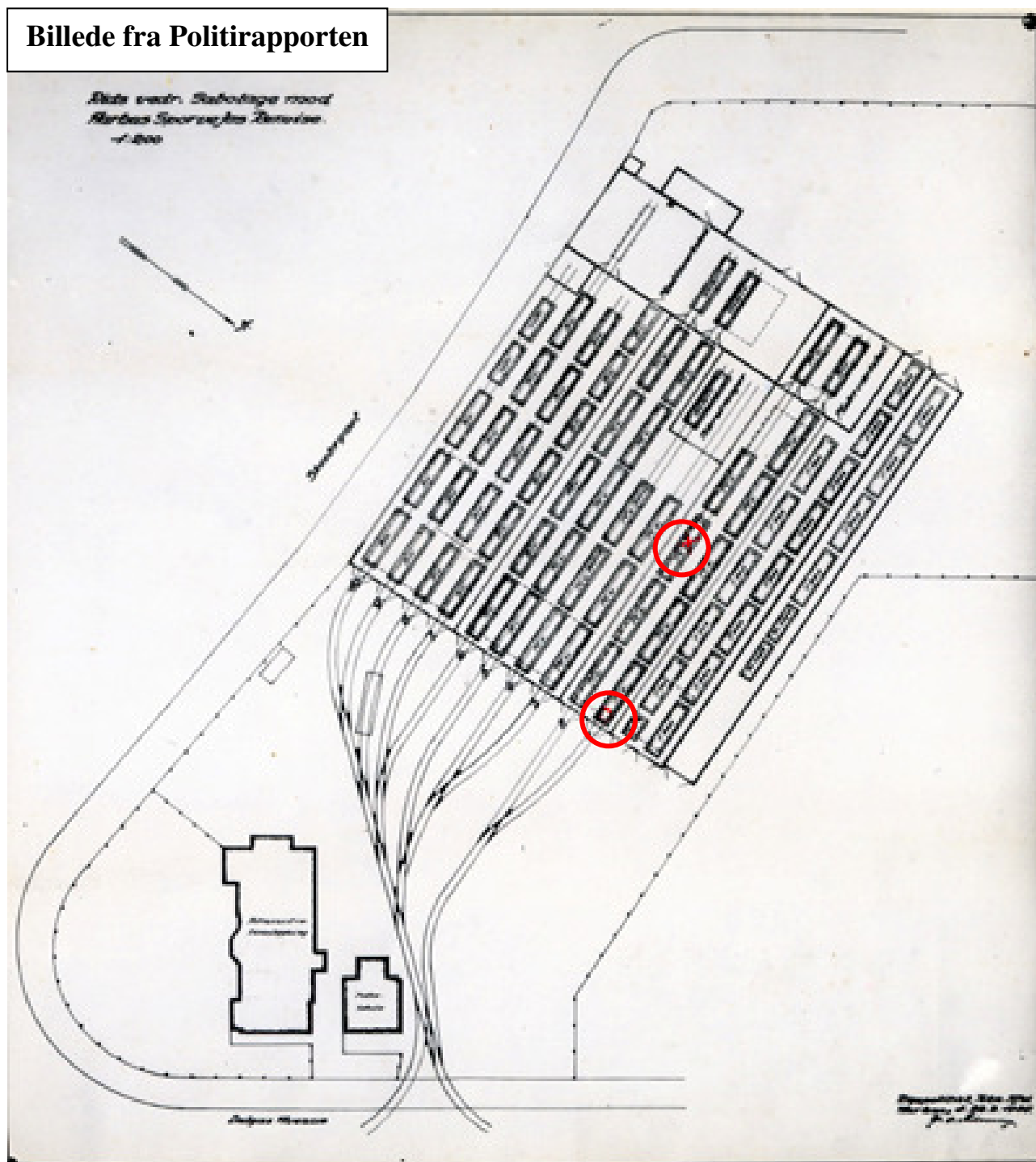
Og direktør Falk vendte derpå ryggen til tyskeren, der hurtigt forsvandt efter den salut.

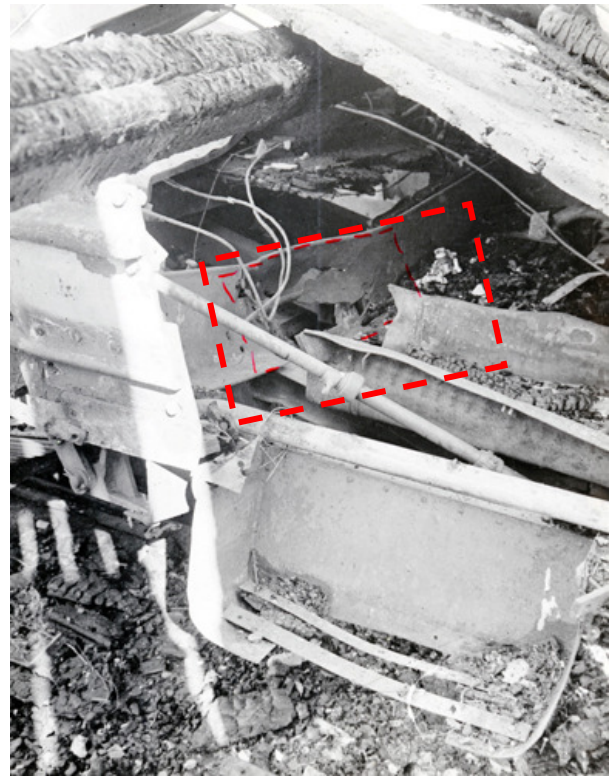
Vi var lige ved at råbe hurra!" Sluttes Søren Christensen.

Billederne i Politirapporten viser bl.a. hvor man mener at Bomberne blev anbragt.



Billede fra Politirapporten



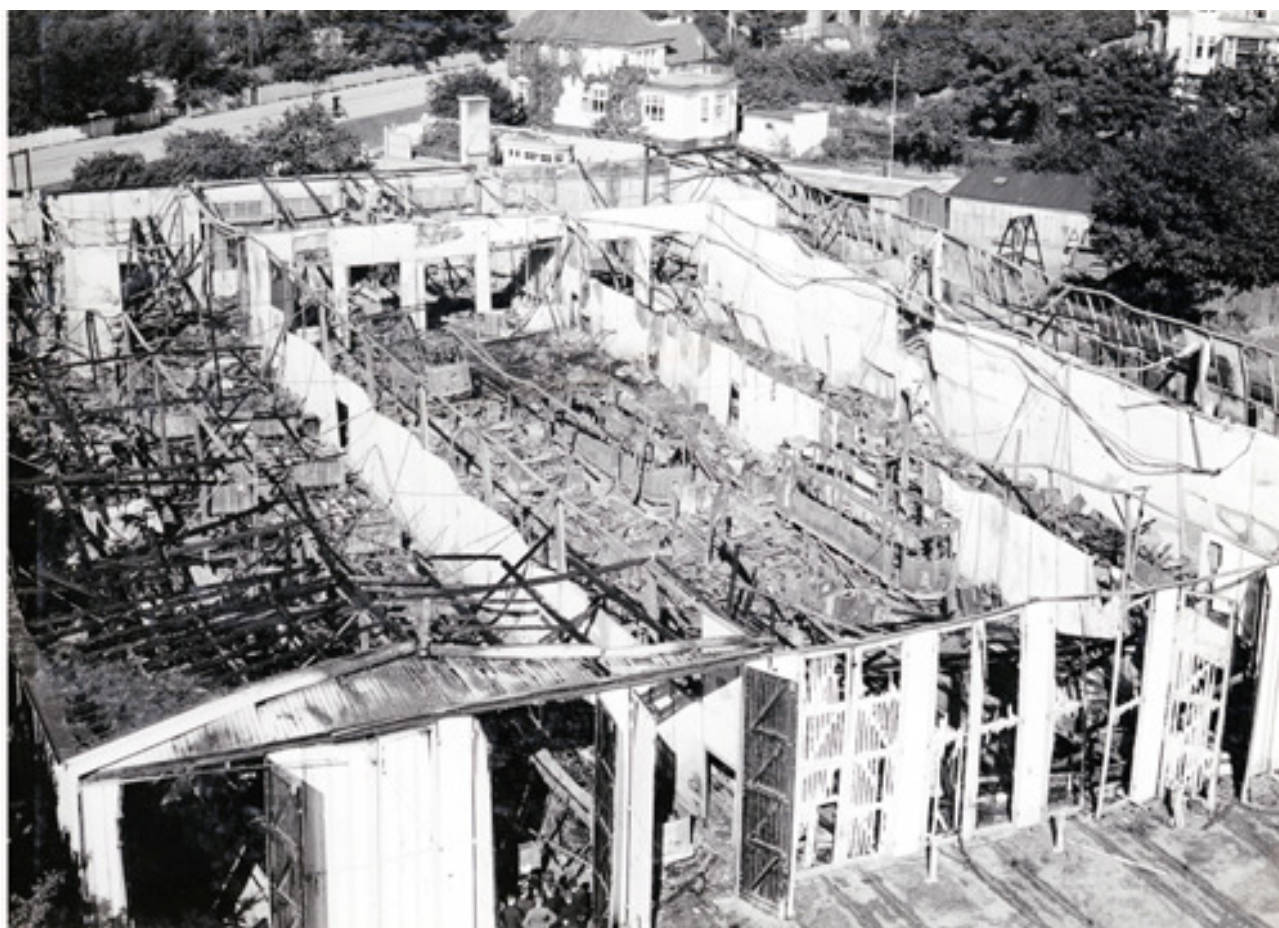


**Billederne foroven
Ifølge politirapporten er det
her man havde anbragt
sprængstoffet.**

**På det nederste billede kan
man se at Eksplosionen har
været så kraftig at et Num-
merskilt er endt på et kontor i
Administrationsbygningen**

Billeder fra Politirappor-





Billeder fra Politirappor-

