

Overskrift : Udenlandske lokomotiver i Århus
- af Asger Christiansen

Underoverskrift : I årene 1946-50 blev norske og hollandske damplokomotiver repareret af virksomheden Frichs i Århus

* * * * *

I den sidste del af krigen 1940-45 havde virksomheden Frichs svært ved at skaffe de nødvendige materialer til produktionen. Det gav problemer med at opretholde beskæftigelsen. I flere tilfælde måtte arbejdet i værkstederne delvist indstilles, fordi man manglede enkelte materialer, der skulle leveres af underleverandører. Tiden umiddelbart efter befrielsen i maj 1945 gav ikke håb om en snarlig bedring af situationen. Alligevel var der glæde på Frichs, da man fik ordrer på reparation af udenlandske lokomotiver, for mange af de nødvendige reservedele skulle leveres af de pågældende jernbaner.

Lokomotiver fra Norge

Efter den tyske besættelse var lokomotiverne hos de norske statsbaner slidt mere eller mindre ned, ligesom mange ved sabotage var gjort ubrugelige. Behovet for reparationer var så stort, at de norske værksteder ikke magtede opgaven alene. NSB henvendte sig derfor til de danske og svenske statsbaner for at høre, om man rådede over ledig værkstedskapacitet. Det gjorde DSB ikke. Istedet lod man i september 1946 henvendelsen gå videre til Frichs. Efter nogle måneders forhandlinger aftalte NSB og Frichs, at virksomheden skulle reparere 24 norske damplokomotiver. Det drejede sig i de fleste tilfælde om både kedel- og maskinreparation, og NSB skulle levere de nødvendige materialer og reservedele. Reparationsprisen på hvert enkelt lokomotiv kunne blive op til 100.000 kr, så der var tale om en ganske betydelig ordre.

I februar 1946 ankom de fire første lokomotiver til Frichs, og resten fulgte i årene derefter. Reparationerne blev udført på to typer lokomotiver. De fleste var af type 21, en trekoblet maskine med tender. Type 21 blev benyttet ved fremførsel af både person- og godstog. De øvrige lokomotiver var af type 32, en amerikansk bygget tendermaskine, der blev brugt til persontog. - Det sidst reparerede lokomotiv forlod Frichs i juni 1950.

Hollandske lokomotiver

I begyndelsen af 1946 modtog Frichs en henvendelse fra organisationen European Central Inland Transport Organisation, der bl.a. beskæftigede sig med istandsættelse af krigsskadet jernbanemateriel. Frichs sendte organisationen en redegørelse for virksomhedens kapacitet, og blev derefter sat i forbindelse med de hollandske statsbaner, der havde et stort behov for reparation af damplokomotiver. Mange var blevet skadet under krigen, og en hel del værksteder var ødelagt. Tillige var mange værkstedsmaskiner ført til Tyskland af de tyske tropper. Den hollandske generaldirektør og maskinchef besøgte Frichs, og der blev truffet aftale om reparation af et stort antal persontogslokomotiver.

Antallet af lokomotiver, der skulle repareres, var ikke fastsat. Men Frichs regnede med, at arbejdet ville strække sig over mange år frem i tiden. I forvejen var sporene i værkstedshallerne fuldt udnyttet, og det besluttedes derfor at opføre et nyt værksted til lokomotivreparation. Der var ikke plads til en ny hal på selve fabriksområdet, så det nye værksted blev opført

syd for virksomheden på arealet mellem Søren Frichs Vej og Århus Å. Det nye værksted, der kaldtes åværkstedet, blev bygget på rekordtid i sommeren 1946. Det gav plads til seks lokomotiver, og foran bygningen anlagdes en skydebro.

De første fem lokomotiver ankom til Århus i oktober 1946. To af maskinerne var under damp og trak de øvrige tre. Bag lokomotiverne fulgte en specielt indrettet sovevogn til togets 12 hollandske lokomotivfolk. Vognen blev stående et par dage på Frichs, idet hollænderne skulle instruere fabrikkens medarbejdere i lokomotivernes konstruktion m.v. Under opholdet i Århus arrangeredes bl.a. byrundvisning for hollænderne. Ved hjemrejsen blev sovevognen koblet bag på Nord-Express. Ifølge dagspressen var lokomotivfolkene ved afrejsen "belæsset med Fødevarerpakker og gode Indtryk fra Aarhus".

De fem lokomotiver var af type 3700, dvs. en trekoblet person-togsmaskine med tender. Efter endt reparation blev de prøvekørt på strækningen Århus-Langå og derefter sendt tilbage til Holland. Samtidig ankom endnu fem maskiner af type 3700 til Frichs. De to af lokomotiverne blev ophugget og de anvendelige dele benyttedes ved reparationen af de øvrige tre, der kunne afleveres i februar 1948.

Som nævnt forventede Frichs at reparere et stort antal lokomotiver fra Holland. Alligevel blev det kun til de nævnte otte. Det havde flere årsager. For det første blev arbejdet på hvert lokomotiv større og dyrere end forudset, og det gav de hollandske statsbaner problemer med at få bevilget tilladelse til udførsel af den nødvendige valuta. For det andet blev hollandske værksteder genopbygget hurtigere end forventet, hvorved behovet for lokomotivreparationer i udlandet delvist forsvandt.

De otte lokomotiver, der blev istandsat hos Frichs, var i drift indtil midten af 1950'erne, hvor de blev overflødige grundet elektrificering af flere strækninger. En enkelt af maskinerne - nr. 3737 - bevarede på jernbanemuseet i Utrecht. I skrivende stund er lokomotivet under istandsættelse, da det skal være køreklar til de hollandske jernbaners 150 års jubilæum i 1989.

Personalebladet

Det nyopførte åværksted blev ikke overflødigt, selv om arbejdet med de hollandske lokomotiver blev mere kortvarigt end forventet. Værkstedet benyttedes til montage af bl.a. kølere til skibsbrug og bygning af vognkasser til nye S-tog til København. Det omtaltes i virksomhedens personaleblad Ambolten, der blev uddelt til de 975 ansatte. Samtidig bragte bladet følgende tidstypiske kommentar til reparationen af de udenlandske lokomotiver :

"Arbejdet på de udenlandske lokomotiver og de tilsynsførendes ophold på fabrikken eller hyppige besøg har bragt et frisk pust ind i det daglige arbejde, og at arbejdet netop udførtes for disse to nationer, som vi under krigen kom til at føle os særligt knyttet til, og hvis målbevidste modstand mod okkupationsmagten fremkaldte vor dybeste beundring, er en yderligere årsag til, at "reparationsperioden", trods den dystre baggrund, vil høre til de lyse blade i vor virksomheds historie."