



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

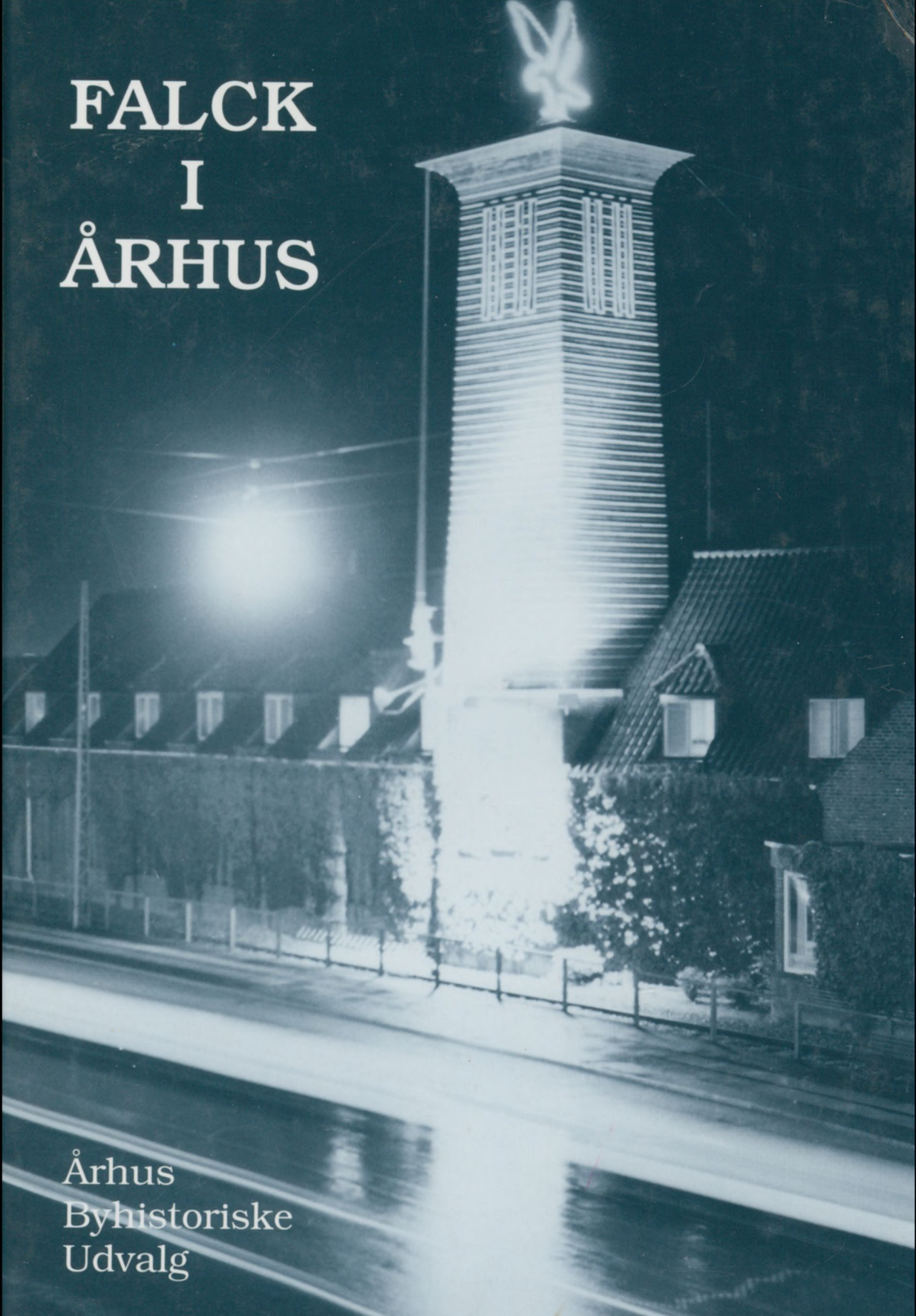
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

FALCK I ÅRHUS



Århus
Byhistoriske
Udvalg

Falck i Århus

Falck i Århus

Redningsarbejde i by og omegn gennem 75 år

Af

Per Ryolf

i samarbejde med

Ole Ryolf og Bjarne Hinge

Århus Byhistoriske Udvalg
2002

Falck i Århus

Tekst: Per Ryolf

Redaktion: Kenn Tarbensen

Tryk: Special-Trykkeriet Viborg a-s

Skrift: Sabon

Papir: Multiart Silk 130 g

ISBN: 87-89386-72-8

Forside: Falcks station på Kystvejen

Originalfotos er optaget af Fotografisk Atelier Nick

Århus Byhistoriske Udvalg har så vidt muligt respekteret ophavsretten til bogens illustrationer. Det har ikke i alle tilfælde været muligt at finde et billedes ophavsmand. Hvis nogen gør berettigede krav gældende, vil de blive indfriet.

© Forfatteren og Århus Byhistoriske Udvalg

Bogen er udgivet med støtte fra Falcks Redningskorps i Århus.

Indhold

Forord	9
1. Det lange tilløb	11
<i>Århus – en storby i svøb • Sophus Falcks idé tager form • Redningsfalken er her • En sygeautomobil til Århus • Ekspansion i provinsen – men ikke i Århus</i>	
2. Etablering i Århus	19
<i>Brandpolitiloven • Falck etablerer sig i Århus • Aarhus Redningskorps stiftes • Harry Falck og stationen i Nørre Allé • De første indsatser • Dykkeren på havbunden • Zonebrandvæsenet viser sit værd • Redningsarbejde ved bybrande • En afbrudt barbering • Status på 1927 – redningsarbejde er ingen guldgrube • Autohjælp – en opgave i vækst • Lille Edith • Velkommen til Århus – hvis De kan klare Dem selv • Ambulancekørsel – i Buick, forstås</i>	
3. Det trækker op til krig	41
<i>Falck bliver landsdækkende og får en konkurrent • Ændringer i ledelsen • Jul i Den Gamle Falckstation • Den falske læge • Århus Kommune bliver kunde hos Falck • Stationen i Nørre Allé bliver for lille • En konkurrent kommer til byen • Konfrontation fra starten • Zonen trækker i arbejdstøjet • – Giv mig en grøn Cecil • Falck-Fonden stiftes • Borgmesteren på flyvetur • Konkurrencen mellem redningskorpserne – en »folkesag« • Redningskorpserne og krigsberedskabet • Krigen nærmer sig Danmark • C.F. Tietgens brand • Zonen bliver brandvæsen</i>	

4. Redningsarbejde under besættelsen

63

Falck åbner handelsafdeling • Et skæbnesvangert fald • En hverdag med besættelse og isvintre • Falcks nye station på Kystvejen • Sabotagevagt • Falck kurede 30 meter og slog en kolbøtte • D-dag • En spændt pistolhane? • En ubehagelig transport • Luftalarmering • Topmålt tankeløshed • 4. juli 1944 • Den Rullende Redningsstation • – De troede, de lå på anden sal • Aarhus Universitet bombes • I kapløb med døden • – Jeg er masse-morderen Dr. Peters • En kedelig historie for Zonen • Schalburgtagene i Guldsmedgade • – Der blev skudt hen over hovedet på os under arbejdet

5. Atter fred – Zonen slikker sine sår

103

Zonens nye station tages i brug • Endnu et dommedagsbrag i Århus • En køretur – op af trappen • Sygekørsel for Århus Kommune og etablering af natlægeordningen • – Det eneste, han skulle huske var håndsvinget • Zonen opgiver brandslukningen • Skal Århus kommunale brandvæsen nedlægges? • Tyveri i garagen • Ændringer i Falcks ledelse • En stille tid • Den tunge dykning • Befrielsen af Knud Dahl

6. Falcks gyldne tid

121

Frømandstjenesten • Frømandsuddannelsen tager form • Narkoselægeordningen • Samarbejdet med Flyvevåbenet • Pyromanen er løs • Onkel Ewald • Rodeo med vild tyr på Århus H. • Grisene fik iltmangel • Fagforeningen som gidsel • Ny stationsleder og nyt materiel til Zonen

7. Sammenslutning og en ny konkurrent

139

Harry Falck dør • Langt om længe kom der så en stigevogn • Falck og Zonen sluttes sammen • Kompetencestrid mellem redningsfolk • Når falckfolk slapper af • Falken • Efter sammenslutningen • Falcks sorteste dag • – Der plejer altid at være folk til at tage imod os • Dyr og gammelt arvegods • Reko • Reko

får problemer • Samarbejdet med Danmarks Radio • Store planer i Viby • Nye ambulancetyper • Et forfærdeligt déjà vu • Redningsfalcken II • Kære Falck! • Kommunesammenlægningen

8. Storbrande og patientbefordring 169

Brandenes årti • Hun troede bare, han havde overarbejde • Falcks reddere uddannes • Kvinder hos Falck • Konflikten med Århus Taxa • Korrosion • Falck Gården udvides • Benzin i kloaksystemet • Tusinder flygtede i panik og rædsel

9. Falcks Redningskorps i dag 185

Fra nationalt redningskorps til global sikringsvirksomhed • Ændringer af organisationen • Ændringer i Falcks ejerforhold • Nye stationer i Århus og omegn • I gylle til halsen • Brand på Kommunehospitalet • Ambulancekørsel og liggende sygetransport • Mundelstrup 3. marts 1994 • Lægeambulancen • Patientbefordring • Autohjælp • Dykkerberedskabet • Arbejdsgivernes sociale ansvarlighed

10. Brandslukning – et politisk minefelt 201

Et kostbart snevejr • – Vi tager det i to hug i stedet for eet hug • Løsningen blev godkendt, fordi der ikke var lovhemmel til at forbyde den • En langsigtet løsning(?)

Henvisninger 215



Ledelse og personale fra Falck i Århus 2002 fotograferet på Falck Gården. Personalet og de tre ambulancer repræsenterer de tre Falckstationer, der i dag er i Århus Kommune (øverst).

En moderne ambulances indretning (t.v.).

Lægeambulancens udstyr (t.h.).

Forord

For 75 år siden, 15. juli 1927, etablerede Falck sig i Århus. Fra den beskedne start til i dag, hvor Falck er arbejdsplads for flere hundrede mennesker i Århus, er der sket en imponerende udvikling i Falcks opgaver og materiel. Det er blandt andet det, denne bog søger at beskrive.

Falcks historie har mange dimensioner: Fra de spektakulære ulykker og de flotte biler, der appellerer til alle børn og voksne, til historien om det intense konkurrenceforhold mellem Falcks Redningskorps og Zoneredningskorpset. Endelig er der historien om Falcks Redningskorps som en virksomhed, hvis grundlag historisk set har været at løse opgaver, der verden over løses af den offentlige sektor, hvad enten denne er stor og vidt forgrenet, eller begrænset til et absolut minimum. Disse elementer har til fulde har været til stede i Århus.

Skriver man historien om Falck og de øvrige redningskorps i Århus, skrives samtidig et kapitel i byens historie. Mest tydeligt, måske, i beskrivelsen af arbejdet under besættelsen, hvor hverdagen var præget af fare og uforudsigelighed i en sådan grad, at det er vanskeligt at forstå det i dag.

Falcks Redningskorps har støttet udgivelsen af bogen økonomisk. Det har været en glæde og inspiration at opleve specielt direktør Allan Søgaard Larsens oprigtige interesse for projektet og hans ønske om størst mulig åbenhed, også overfor oplysninger, der ikke ubetinget stiller Falck i det bedste lys.

En stor tak til Århus Byhistoriske Udvalg for at have påtaget sig udgivelsen, og til

arkivar Kenn Tarbensen, Erhvervsarkivet, for redaktion af manuskript og billedmateriale.

En stor tak skal også rettes til Århus Stiftstidende, der har givet os adgang til deres enorme billedarkiv. En række arkiver og myndigheder har været behjælpelige med fremskaffelse af kilder og flere privatpersoner har stillet materiale til rådighed fra deres samlinger. I denne sammenhæng skal rettes en særlig tak til fhv. direktør i Falcks Redningskorps Arno Andersson, der har stillet sit og familiens omfattende arkiv til rådighed.

Sidst, men ikke mindst, rettes en stor tak til de veteraner fra Falck og Zonen, der med stor interesse har ladet sig interviewe. Det er muligt, denne bog kunne laves uden disse interviews, men det ville ikke have været den samme bog. Det har gjort et dybt indtryk, at dele veteranernes oplevelser, og vi håber, at denne bog yder dem og deres kolleger retfærdighed.

Bogens tekst er skrevet af Per Ryolf, men er blevet til i et mangeårigt nært samarbejde med Ole Ryolf og Bjarne Hinge, der begge er aktive Falck-folk.

Rammerne for, hvor meget én bog kan rumme, har betydet en del i prioriteringen af stoffet og det kan næppe undgås at bogen har fejl og mangler. Vi har bestræbt os på at lægge vores kilder åbent frem, og håber, at læserne bærer over med eventuelle fejl og misforståelser.

Per Ryolf, Ole Ryolf og Bjarne Hinge



Det lange tilløb

Århus – en storby i svøb

Vi kender i dag Århus som et regionalt kraftcenter indenfor økonomi, forskning, uddannelse og infrastruktur. Med sine mange kulturelle tilbud tiltrækker Århus hvert år tusindvis af turister, og byen står højt på mange unge menneskers ønskeseddel, når studiepladsen skal vælges. Det kan derfor være vanskeligt at forestille sig, hvordan Århus tog sig ud for bare 150 år siden. Indtil jernbanen kom til Århus i 1862 var havnen den vigtigste forbindelse til omverdenen, men med valget af Århus som det jyske knudepunkt på jernbanenettet, begyndte en eksplosiv vækst. Fra 1855-1901 voksede Århus fra blot 9.000 indbyggere til over 60.000.

Denne vækst afspejler sig også i udviklingen af en række af de institutioner, der er nødvendige for at et samfund kan fungere.

Da Århus i 1859 blev udsat for sin sidste koleraepidemi, som kostede 63 mennesker livet, lå byens eneste sygehus i Dynkarken. Det var en to-etages bygning med omkring 15 sengepladser og vand fra en brønd i hospitalets gård. Syge mennesker blev transporteret til hospitalet i en såkaldt sygebærebør – en flettet kurv med bærestænger, belagt med sort voksdug, som dækkede patienten, bortset fra huller til mund og øjne.

Ligeså primitivt forholdt det sig med byens brandvæsen. Fastansatte brandfolk var et ukendt begreb, da Århus begyndte at vokse i anden halvdel af 1800-tallet. Tjeneste i brandvæsenet var en borgerpligt for mandlige indbyggere og derfor bestod brandvæsenet i princippet af flere hundrede mand. Erfaringen var desværre, at de mange brandfolk ikke kunne gøre megen gavn, hvis ilden først fik fat i de brandfarlige, stråtagsbelagte bygninger. Det vigtigste var at

hindre ilden i at brede sig og sætte ind så tidligt som muligt. Derfor opretholdt Århus helt frem til 1879 en ordning, hvor en tårnvægter om natten holdt øje med brande i byen fra Domkirkens tårn. Hvis tårnvægteren så noget mistænkeligt, klemte han på stormklokken og hængte en lygte, som lyste i retning af ilden, ud af tårnet.

I 1873 blev der sat standarder for brandberedskabernes størrelse i købstæderne. Forordningen forpligtede alle mandlige indbyggere mellem 20 og 45 år til at gøre tjeneste ved brandvæsenet, med mindre man var læge, tjenestegjorde ved militæret m.m. Andre kunne dog også en gang for alle købe sig fri for tjenesten ved brandvæsenet.

Selv om byens brandvæsen levede op til standarderne, var der ikke tilfredshed med beredskabet og under en ny brandchef, premierløjtnant Eduard Ludvig Frederik Springborg, der blev udnævnt i 1877, undergik brandvæsenet en voldsom udvikling. En omfattende fornyelse af materiellet blev iværksat i 1881-82 og i 1885 blev de første 20 brandfolk fastansat. Fra 1887 indgik de i en døgnbemandet vagtordning. Samme år blev der installeret elektriske brandalarmer seks steder i byen, og i de følgende år gennemførtes flere forbedringer af materiellet. De nye sprøjter var så store, at de må trækkes af heste og i 1902 gik Århus Kommune endog så vidt, at man lejede en cykel til brandinspektøren!

En ny brandstation på Ny Munkegade blev taget i brug i 1904, og i 1909 indledte Brandvæsenet sin motorisering med anskaffelsen af en elektrisk stige, der dog var meget dyr at vedligeholde så den fik ikke nogen lang levetid. Da Springborg i 1913 trak sig tilbage som brandchef, kunne han se brandkorpsen være godt på vej til at udvik-

le sig til den moderne institution, en by af Århus' størrelse havde brug for, og med anskaffelsen af benzindrevne brandsprøjter i 1916 og 1917 blev de sidste heste overflødige.

Sideløbende med Brandvæsenets udvikling, var byens hospitalsvæsen også blevet forbedret markant. Sygehuset i Dynkarken havde betjent både by og amt, men i 1882 åbnede det nye amtssygehus i byens udkant i det, der i dag er Skt. Annagades Skole. Få år efter påbegyndtes opførelsen af det nye kommunehospital nord for byen, og i 1893 tog Århus sit andet, moderne hospital i brug. Sideløbende med de forbedrede vilkår for patienterne på sygehusene, var transporten af syge også blevet forbedret. Begge hospitaler benyttede nu hestetrukne sygevoogne.

Imidlertid var de mange små forstadskommuner ikke præget af den samme, eksplosive udvikling som den store købstad. Man var stadig prisgivet flammernes rasen, hvis uheldet var ude. Små, primitive håndsprøjter, spande og håndredskaber var det eneste brandmateriel, der var til rådighed i en typisk dansk landkommune, helt frem til 1920'erne. Således også i Skejby, hvor en tragisk brand kostede fem børn livet mens deres forældre var ude og malke kl. fire om morgenen, juleaftensdag 1898. Denne hændelse førte til stor debat om landarbejdernes usle vilkår, men medførte ikke forbedringer af brandberedskabet på landet.

Sophus Falcks idé tager form

Da Christiansborg Slot brændte 3. oktober 1884, var der tale om en national ulykke. Det fornemme bygningsværk blev totalt ødelagt af flammerne. Ud over selve slottet, gik også store nationale værdier i form af malerier, bøger m.m. op i røg. Blandt de frivillige, der deltog i det dårligt organiserede redningsarbejde på brandstedet var den 19-årige bøssebærer Sophus Falck. Begivenheden gjorde et uudsletteligt indtryk på ham.

En omflakkende tilværelse, drevet af en rastløs energi førte blandt andet Sophus Falck til Amerika inden han vendte hjem og

etablerede et mekanisk værksted, som han senere solgte for at købe part i en virksomhed, der bl.a. fabrikerede havemøbler. Virksomheden begyndte at bygge pavillionbygninger omkring 1903 og under den russisk-japanske krig i årene 1904-05 solgte man felthospitaler i Rusland. Efter et ophold på flere måneder i Rusland som leder af byggeriet af et felthospital kom det til et brud mellem Sophus Falck og firmaets bestyrelse og Sophus Falck solgte sin andel i fabrikken.¹

Ideen om at danne et redningskorps som kunne arbejde systematisk for at redde mennesker, dyr og værdier ved brande og andre ulykker havde længe tiltalt Sophus Falck. Han udnyttede sin nyvundne frihed til at tage på studieophold i Hamburg og London, hvor der fandtes private redningskorps, som enten var ejet eller finansieret af forsikringsselskaber, der kunne se en fordel i at begrænse omkostningerne som følge af brand og anden ulykke.

I slutningen af 1905 begyndte Sophus Falck en systematisk agitationsvirksomhed i København overfor blandt andet forsikringsselskaber for at skabe grundlaget for sit redningskorps, der var klar til start i sommeren 1906. Sophus Falck valgte dog at udsætte den officielle start af korpset til den 3. oktober 1906 – kl. 16.30. Tidspunktet var ikke tilfældigt valgt; det var nemlig på time og minut præcist 22 år siden branden på Christiansborg Slot blev opdaget.

Redningskorpset startede sin virksomhed med 2 biler, 1 motorcykel og 2 almindelige cykler og et personale på 5 mand. Finansieringsgrundlaget var fra starten aftaler med de fleste brandforsikringsselskaber, ligesom virksomheder og offentlige institutioner kunne tegne et abonnement på hjælp og give redningskorpset kendskab til hvilke værdier, det var specielt vigtigt at redde i tilfælde af ulykke.

Redningskorpset indgik aftaler, der betød, at man fik meldinger fra Københavns, Frederiksbergs og Gentofte Brandvæsener, så man kunne være til stede på et brandsted samtidig med brandfolkene og udføre red-



Kølerfigur med Falcks første bomærke. Kølerfiguren har siddet på en af Falcks første ambulancer i Århus.

ningsarbejde under brandvæsenets overkommando. Korpset fik sin første ambulance i 1908. Det var angiveligt den første automobil-ambulance i Skandinavien og med bilernes fremmarch blev autohjælp en stadig større opgave for korpset. Bortset fra brandslukning kendetegnedes Redningskorpset altså få år efter starten stort set af at have de opgaver, der har været virksomhedens kerneydelser frem til vore dage.

Entreprenøropgaver viste sig hurtigt at være en solid indtægtskilde for redningskorpset. Flytning af tunge genstande, pumpearbejde og lignende krævede specialmateriel som de færreste var i besiddelse af i starten af århundredet. I 1912 blev det nødvendigt at danne en selvstændig entreprenørafdeling, som blev flyttet til en stor materielplads på Amager.

Redningsfalken er her

I 1911 kunne århusianerne for første gang se Sophus Falck og hans redningskorps i arbejde. Sidst på formiddagen 4. juni udbrød en brand på Århus Oliefabrik, der også dengang var blandt byens største virksom-

heder. Branden opstod i en træbygning ved H.N. Clausens Gade. Bygningen var lager for bl.a. jordnødder, sesamfød, copra og olie. Militærets forskellige garnisoner i Århus blev tilkaldt og mens brandvæsenet angreb ilden med 12 strålerør lykkedes det soldater at bjærge mange oliefade ud af den brændende bygning. Alligevel blev hundredvis af fade flammernes bytte. Under højlydte brag sprængtes fadene og en fed strøm af olie løb gennem rendestenen, ned af bakken og til sidst ud i Århus Havn. Branden var nedkæmpet på godt fem timer, men forude lå et omfattende oprydningsarbejde.²

Oliefabrikens assurandører tog kontakt til Sophus Falck i København for at han kunne forestå oprydningsarbejdet og sikre, at så mange værdier som muligt blev reddet fra brandtomten. To dage efter branden kunne Aarhus Stiftstidende berette at »*Redningsfalken er her ... direktør Falck, Københavns Redningskorps er i dag kommen til Aarhus som repræsentant for assurandørerne. I den nye oliehavn er der i går og i dag også af assurandørerne drevet et ganske indbringende oliefiskeri. Man havde ved middagstid i dag bjærget 20-30 tønder og da olien koster 20 øre pr. pund, er det jo værd at tage med. Det gælder om at skynde sig. Kommer der fralandsvind, driver olien ud i bugten.*«

Dagen efter hed det videre: »*Det brænder endnu i dag i de mægtige dynger af copra i Oliefabrikens gård. Men direktør Falck har dog allerede i formiddags kunnet gå i gang med oprydningsarbejdet, under hvilket assurandørerne naturligvis ønsker reddet, hvad der måtte findes af værdi. Hr. Falck arbejdede i formiddags med ca. 30 mand, men i eftermiddag og i morgen, når han har fået sine grejer lossede fra damperen vil antagelig om ved 100 mand – væsentligst naturligvis århusianske arbejdere – blive sat i gang med oprydningen. Oliefiskeriet i havnen fortsættes stadig med godt udbytte.*«

Ingen århusianere var tvivl om, at der havde været brand på oliefabrikken. En af-

skyelig stank fra de delvist brændte råvarer, havde lagt sig tungt over byen. Stiftstidende rapporterede, at stanken påvirkede beboerne i naboejendommene så de stort tal fik mavebesvær med diarre o.lign. Århus Brandkommission inspicerede brandtomten 10. juni. *»D'herrer kommissionsmedlemmer kom i automobil. På tomten traf de foruden Falcks repræsentant – »Falcken« selv er rejst tilbage til København – en repræsentant for assurandørerne og holdende sig for lugtorganerne foretog de i sluttet trop en tur hen over copradyngeerne, der til stadighed udsender en kvælende røg«.*³ Efter inspektionen pålagde brandkommissionen oliefabrikken at forcere oprydningsarbejdet. Stiftstidende sluttede sin artikel med at ønske, at brandkommissionen havde gennemført sin inspektion og sat fart i oprydningsarbejdet noget tidligere – ikke mindst af hensyn til d'herrer kommissionsmedlemmers egne maver, da de dagen efter skulle påbegynde en studierejse med tog til Dresden.

Den store opgave i Århus er blot redningskorpsets tredje registrerede indsats uden for Storkøbenhavn.⁴ Sophus Falcks opgave var at organisere arbejdet ved brug af lokale folk. Korpset rådede slet ikke selv over den mængde arbejdskraft, der var nødvendig for at udføre opgaven, men har kunnet være til nytte med specialværkøj og ekspertise. Kritikken af det langsomme oprydningsarbejde skyldes givet den almindelige frustration over generne for byens borgere. Der ytres ingen direkte kritik af, at Falck blev valgt til at organisere oprydningsarbejdet eller af måden dette er udført på. Til gengæld er det tænkeligt, at assurandørernes vilje til at stille midler til rådighed har været noget mindre, da det efter nogle dage stod klart, at der ikke var flere værdier tilbage at redde.

En sygeautomobil til Århus

Det har sandsynligvis fra starten været Sophus Falcks hensigt at gøre sit redningskorps landsdækkende. Som Danmarks næststør-

ste by stod Århus højt på listen over mulige steder at etablere en filialstation. Chancen bød sig i 1912. Århus Kommune var på dette tidspunkt i fuld gang med at bygge Marselisborg Hospital og der var brug for en sygevojn til det nye hospital.

Århus Byråds Sygehusudvalg foreslog, at Kommnehospitalets hestetrukne sygevojn kunne overdrages til Marselisborg Hospital samtidig med, at der blev indkøbt en sygeautomobil til Kommnehospitalet. Sagen blev forelagt byrådet 12. november 1912.⁵ Byrådet var enig om at anskaffe en sygeautomobil, men uden den store begejstring. Sygehusudvalget havde indhentet oplysninger fra steder, hvor man allerede havde sygeautomobiler, og erfaringerne var gode, men man var klar over, at udviklingen på området gik så hurtigt, at der var gode grunde til at vente nogle år. Man så dog i øjnene, at der ville gå yderligere en halv snes år inden man kunne anskaffe en bil, hvis valget også denne gang faldt på en hestevojn. Sygehusudvalget indhentede via en licitation flere tilbud.

Sophus Falck blev klar over, at chancen til at etablere sig i Århus var kommet. Det er muligt han blev informeret i forbindelse med at byrådets sygehusudvalg var på studietur til København, idet udvalget blandt andet besøgte redningskorpset. I begyndelsen af januar 1913 rejste Sophus Falck til Århus for at føre samtaler med lokale personer, der kunne tænkes at gå ind i arbejdet med at starte et selvstændigt aktieselskab med tætte forbindelser til redningskorpset i København.

4. januar mødte Sophus Falck den lokale presse for at løfte sløret for sine planer. Sophus Falck fortalte, at planen var, at stationen indtil videre skulle betjene hele Jylland. På længere sigt var det tanken at lave en station i Aalborg samt en station i det sydlige Jylland. Hver station skulle etableres som et selvstændigt aktieselskab med lokal kapital. Sophus Falck var på dette tidspunkt meget fortrøstningsfuld med hensyn til planerne. Hensigten var at starte stationen omkring

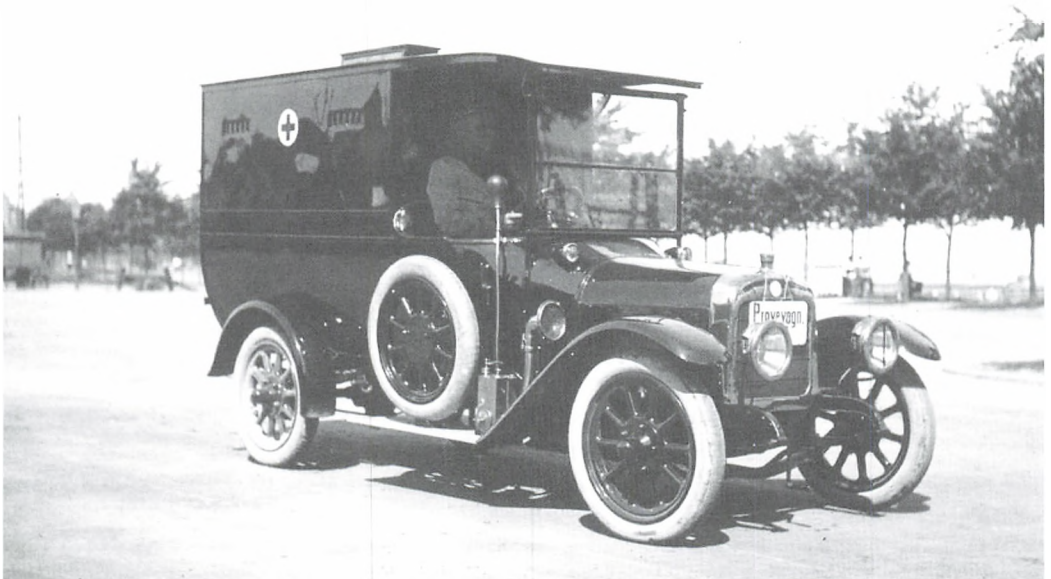
april måned med fire biler og et personale på seks mand og nogle officerer.⁶ Om ledelsen af stationen sagde Sophus Falck: »Jeg vil jo gerne selv have hånd i hanke med, at det kommer i gang ligesom De jo må have folk over fra os til at organisere korpset. Men så skal det også blive selvstændigt«. ⁷ Sophus Falck oplyste i øvrigt, at han som station havde udset sig den gamle fodfolkskaserne, der stod foran nedlægelse.

På et spørgsmål fra Demokratens journalist, Sabroe, om betingelserne for at få et redningskorps op at stå i Århus svarede Sophus Falck: »Først og fremmest at autoriteterne stiller sig velvilligt. Vi må ligesom brandvæsenet i særlige tilfælde have lov at køre med fuld fart og vi må, når det gælder menneskeliv, kunne køre med sygeautomobil på biveje og på alle tider af døgnet«. ⁸ Det skal hertil bemærkes, at der i bilens barndom var restriktioner på bilkørsel. Senere på året 1913 kom en ny automobillov, der tillod jordemødre, dyrlæger m.fl. at

køre på bivejene og om natten, da det efterhånden var tydeligt for enhver, at der var upraktisk for disse grupper, at det skulle lade bilen stå på landevejen og fortsætte til fods af biveje til gårde og mindre landsbyer.

Sophus Falck var fuldt ud bekendt med byens planer om at købe en sygeautomobil: »Århus Kommune tænker jo på at anskaffe en sygetransport-automobil, men [sygehus-] udvalget kunne godt eventuelt tænke sig en ordning, hvorefter vi påtog os transporten af syge med vore biler. Udgiften ville næppe blive større, og man ville altid have mindst een vogn parat, når der blev kaldt.« ⁹ Som del af sit arbejde for at skabe grobund for ideen afholdt Sophus Falck også et lysbilledeforedrag i Håndværkerforeningen.

På byrådets møde 13. februar 1913 var sagen om køb af en sygevogn til behandling igen, men den blev nu behandlet parallelt med en anden sag. ¹⁰ Cykelhandler Emil Andersen i Nørregade havde nemlig på vegne af Falchs Redningskorps ¹¹ afgivet et tilbud på sygetransport i sygeautomobil for Kom-



Vognmand Niels Madsen i Østergade kørte sygekørsel for Århus Amtssygehus. I 1916 fik han denne imponerende ambulance. Bemærk det udvendige udrykningshorn ved reservehjulet. Niels Madsen overdrog i 1923 sin forretning til en af sine ansatte, Chr. Pedersen, der i 1927 solgte virksomheden til Falck og selv fik ansættelse dér. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

munehospitalet. Falck var villig til at udføre sygetransport for hospitalet for 3 kr. pr. tur. Der var under den lange diskussion i byrådet en del usikkerhed om, hvor store de årlige driftsudgifter til en bil kunne være. Antallet af ture, der skulle køres lå på dette tidspunkt på 1.300-1.400 ture om året, og udgiften, hvis man valgte tilbuddet fra Falck ville altså være på ca. 4.000 kr. årligt. De årlige driftsudgifter ved egen sygeautomobil ville næppe blive mindre, når man regnede med løn til chauffør, udgifter til benzin og gummi, syn samt afskrivningen af vognen.

I de tilbud byrådet fik at vælge mellem, lå prisen for en sygeautomobil mellem 7.200 kr. og 8.784 kr. for et chassis samt 2.100 kr. for karrosseri udført hos en lokal karetmager. Et af tilbuddene var i øvrigt afgivet af cykelhandler Emil Andersen, der altså for en sikkerheds skyld spillede på begge heste.

Specielt eet byrådsmedlem; Jens Julius Andersen (udenf. partierne) viste i flere indlæg interesse for at acceptere tilbuddet fra Falck.¹² Som et væsentligt argument for at vælge det tilbud Emil Andersen havde afgivet på vegne af redningskorpset, fremhævede Jul. Andersen »at Emil Andersen gennem flere år selv havde haft flere automobiler, havde den finest mulige eksamen som chauffør og som uddannet maskinarbejder var i stand til at bedømme og reparere en vogn«.¹³ Dette kan umiddelbart godt læses som om Emil Andersen var udset til at skulle lede redningsstationen i Århus, men der er ikke nogen direkte dokumentation for dette i det tilgængelige kildemateriale. Det kan også tænkes, at Emil Andersen var blandt de lokale borgere, Sophus Falck har overtalt til at indskyde aktiekapital i det lokale selskab.

Konklusionen på byrådets diskussion blev, at byrådet bemyndigede sygehusudvalget til at slutte kontrakt med Th. B. Thriges fabrikker i Odense om levering af et Thrige chassis, der skulle monteres med karrosseri hos vognfabrikant Petersen i Vestergade, Århus. Det må antages at bilen blev leveret

tidligt på sommeren 1913, idet byrådet på sit møde 10. juli 1913 vedtog en indstilling om valg af forsikrings-selskab for vognen. Resultatet blev altså, at Århus Kommune selv indkøbte og drev byens første sygeautomobil.

Falcks planer om at etablere sig i Århus var kendt af i hvert fald eet af de firmaer, der tilbyder levering af en sygeautomobil. Firmaet Bloch, København tilbød at tage bilen tilbage efter et år mod en godtgørelse på 20% af prisen, hvis byrådet på dette tidspunkt hellere vil entrere med redningskorpset.

Der er ikke fundet yderligere kilder, der kan kaste lys over Falcks planer om at etablere sig i Århus på dette tidspunkt. Noget tyder på, at kontrakten på sygekørsel for Kommunehospitalet skulle have været et sikkerhedsnet under stationen. Da denne opgave faldt bort, lagde man tilsyneladende planerne til side og ventede på en anden gunstig lejlighed. Falcks forsøg på at indtage Århus sikrede ham dog en vis opmærksomhed. Man kunne i årets sommerrevy i Vennelyst se revyens korpiger iklædt (lårkorte) Falck-uniformer med økser og hjelme opføre nummeret »Århus – er du vågen« om Falcks Redningskorps i århusiansk tilsnit.

Ekspansion i provinsen – men ikke i Århus

Den første verdenskrig lagde en dæmper på Sophus Falcks muligheder for at etablere nye redningsstationer, men 1. april 1919 kunne den første station i provinsen oprettes i Odense, hvor Falck overtog sygetransporten i byen efter den afdøde vognmand Steffen Mair.

I slutningen af 1919 syntes Sophus Falck, at tiden atter var kommet til at prøve lykken i Århus. Måske havde Sophus Falck fået mod på at prøve igen efter den imødekommehed, korpset havde mødt i Odense, hvor hans søn William havde forestået kontakten med myndighederne og tillige var blevet stationens daglige leder. Rednings-

korpsrettede henvendelse til Århus Byråd, som på sit møde 11. december 1919 behandlede sagen om oprettelse af en redningsstation i byen. Borgmester Jakob Jensen (Soc. dem.) foreslog at byrådet nedsatte et udvalg til at se på sagen. Det kom til at bestå af fem byrådsmedlemmer, bl.a. Kristen Moustén og højremanden Mikael Johansen.

Udvalget var et helt år om at behandle sagen. Først på byrådsmødet 11. december 1920 kom en indstilling fra udvalget, der havde indhentet en udtalelse fra brandinspektøren. Denne udtalelse var tiltrådt af Brandkommissionen i Århus.¹⁴ Holdningen var, at Århus ikke havde brug for noget redningskorps. Man havde derimod brug for en ambulanceafdeling. Det er givet, at brandinspektøren ønskede denne ambulanceafdeling underlagt brandvæsenet på samme måde, som det kendtes fra bl.a. København. Det nedsatte udvalg tilsluttede sig i princippet dette ønske og indstillede, at forslaget blev gennemført, når kommunens økonomiske forhold ville tillade det.

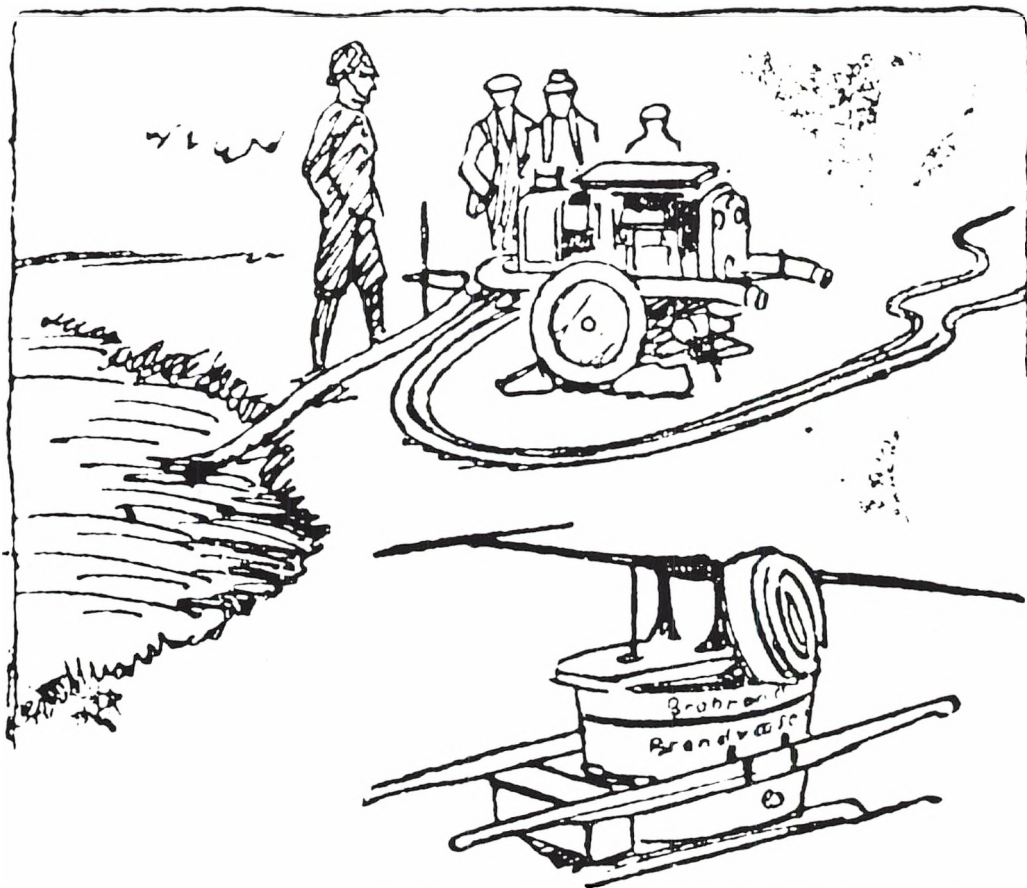
Det var Mikael Johansen, der på udvalgets vegne forelagde indstillingen for byrådet. *»Indstillingen var enstemmig fra det nedsatte udvalg. Direktør Falck havde næppe foreslået oprettelse af en sådant korps af humanitetsgrunde, men fordi det var en forretning for ham. Udvalget havde imidlertid ment, at sagen ordnedes bedst og billigst gennem brandvæsenet. På den anden side var man enige om, at tiden pekuniært set ikke var inde til en sådan foranstaltning, og henstillede derfor at slutte sig til brandinspektørens indstilling således, at sagen kunne tages op, når tiderne eventuelt bedrede sig. Direktør Falck havde også gerne villet*

have amtet med; men der var ingen særlig anledning for Århus til at holde redningskorps til brug i de omliggende kommuner, som så selvfølgelig nægtede at betale noget ved dettes assistance på samme måde som ved assistance fra brandvæsenet.»¹⁵ En ganske barsk afvisning må man sige.

Der blev dog aldrig oprettet en ambulanceafdeling hos Århus Brandvæsen. Derimod besluttede byrådet at indrette den udrykningsvogn, der blev indkøbt til politiet¹⁶ i 1922 med plads til to bårer, så vognen kunne virke som ambulance ved ulykkestilfælde.¹⁷

Sideløbende med planerne om at oprette en redningsstation i Århus forhandlede Sophus Falck i Aalborg om at overtage et lokalt redningskorps, der havde kontrakt på sygekørsel. I løbet af 1920 blev Falck enige med selskabet om at overtage aktiviteterne og Aalborg blev derfor den anden Falckstation i provinsen. Stationerne i Odense og Aalborg blev begge oprettet som selvstændige aktieselskaber med egen bestyrelse. Bestyrelserne i de to selskaber var en blanding af lokale erhvervsfolk og gengangere for bestyrelsen i Københavns og Frederiksberg Redningskorps. Da den næste provinsstation blev etableret i Svendborg i 1924, var det økonomiske fundament en aftale om brandslukning i Svendborg Købstadskommune. Denne station blev oprettet som en filial under Fyns Redningskorps (Odensestationen).

29. juli 1926 døde Sophus Falck. På trods af et ihærdigt arbejde af flere omgange lykkedes det ikke for redningskorpsets stifter at se drømmen om en redningsstation i Århus opfyldt. Det blev nu en opgave for hans søn, Rudolf Falck, der efterfulgte faderen som administrerende direktør.



En dagbladstegers indtryk af kontrasten mellem Falcks moderne påhængssprøjte og en ældre håndsprøjte under en brand i Årslev 1927.

Etablering i Århus

Brandpolitiloven

Som den første private virksomhed nogen-sinde havde Falck i 1922 indgået aftale med et antal sognekommuner på Fyn om brandslukning. Siden fulgte i 1924 en aftale om brandslukning i Svendborg købstadskommune.

Den teknologiske udvikling gjorde det muligt at effektivisere brandvæsenet på landet i betydeligt omfang. Sognekommunerne på landet havde været henvist til at slukke brande med håndredskaber og primitive pumper, der ikke levede op til de krav, der nu måtte stilles til slukningsredskaber. Danmarks administrative inddeling med mange ofte meget små sognekommuner gjorde, at udgiften til effektiv og moderne brandbekæmpelse var uoverkommelig for en enkelt sognekommune.

Den såkaldte Brandpolitilov, der blev vedtaget i Rigsdagen i 1926 med ikrafttræden 1. januar 1927 stillede betydelige krav til sognekommunerne om både brandslukning og forebyggelse af brand.¹⁸ Loven indeholdt bestemmelser om f.eks. sikkerhedskrav ved opførelse af bygninger på landet, skorstensfejning, og omgang med ild. Loven indeholdt også krav til sognekommunerne om at etablere brandvæsen. De fynske kommuners positive erfaringer med Falcks Redningskorps som entreprenør på brandslukningen var baggrunden for, at lovens §34 gav hjemmel til at sognekommunerne kunne entrere med private til slukning af ildebrand. Det var stadig en pligt for kommunerne at have et brandberedskab, som skulle omfatte brandfogeder og frivillige brandfolk, men den såkaldt store slukningshjælp kunne man altså købe sig til, fremfor selv at etablere et brandvæsen.¹⁹

Loven førte til stor aktivitet i sognekommunerne landet over. Ideen var, at man kunne oprette såkaldte zoner bestående af et antal sognekommuner, som i fællesskab kunne anskaffe sig en brandvogn til supplement for de håndredskaber, der typisk indtil da havde udgjort brandmateriellet, eller træffe aftale med Falcks Redningskorps. Falcks administrerende direktør Rudolf Falck og andre betroede folk i korpset, rejste snart land og rige rundt og holdt møder med sammenslutninger af sognekommuner for at overbevise dem om fordelene ved at entrere med Falck.

Falck etablerer sig i Århus

Rudolf Falck indså, at der var muligheder for at få en redningsstation etableret i Århus i tilknytning til et zonebrandvæsen. Derfor var det meget højt prioriteret at få en aftale i stand om brandslukning i sognekommunerne i Århus Amt. 14. december 1926 afholdt foreningen af sognekommuner i Århus Amt et møde om sagen. En repræsentant for Falck var til stede på mødet og sognerådsformændene fik en såkaldt Ellehammersprøjte demonstreret ved Frederiksbro.²⁰ Falck forestillede sig, at sprøjten kunne finansieres ved en opkrævning på 20 øre pr. indbygger årligt i de tilsluttede sognekommuner. Hvis sprøjten blev placeret i Århus, kunne den nå yderområderne i slukningsdistriktet på 22 minutter.

Nyheden om, at Falck ønskede at bruge åbningen af en zonebrandstation som anledning til endelig at få etableret en redningsstation i byen var forsidehistorie i Aarhus Amtstidende 29. december 1926. I et interview afslørede Rudolf Falck, at man gennem længere tid havde ført drøftelser med fremtrædende århusianere om opret-

telse af et aktieselskab, som skulle stå for driften af redningsstationen. Rudolf Falck var fuldt ud klar over, at betingelserne i Århus ikke var gunstige. Ambulanceudrykninger blev kørt af politiet i deres Stoewer udrykningsvogn, hospitalerne stod selv for sygetransport, og Århus Brandvæsen havde jo ved tidligere lejligheder gjort klart, at man ikke ønskede, at et privat redningskorps skulle udføre redningsarbejde ved brand i byen. Rudolf Falck udtrykte dog håb om med tiden at kunne få nogle af disse opgaver. Specielt har han nok set sig lun på ambulancekørslen, for som han sagde: *»det kan jo ikke nægtes, at det kostbare, kommunale politi har andet at bestille end at køre rundt med en ambulance«*.

Allerede samme dag bragte Demokraten, den socialdemokratiske partiavis, en reaktion på nyheden. Avisen så ikke velvilligt på ideen: *»Falck vil ind i Århus, og det er jo ikke så underligt. Som et privatkapitalistisk firma er det naturligvis interesseret i at udvide sit virkeområde. Mere forbausende er det, at der i Århus findes både blade og mænd, som virker stærkt for at få det private firma hertil.«* Avisen fortsatte med at antyde, at muligheden for nogle vellønnede bestyrelsesposter må være disse personers drivkraft for at tale redningskorpsets sag. Avisen havde en også kommentar fra borgmester Jakob Jensen (Soc.dem): *»Jeg kan overhovedet ikke indse, hvad sådan en privat redningsstation skal gøre godt for. Den er absolut overflødig, og jeg kan ikke tænke mig, at kommunen kan bevilge tilskud til den. For øvrigt gad jeg nok se, om en sådan virksomhed kan arbejde billigere end politiet«*.

Samme dag bragte Amtstidende og Demokraten også nyheden om, at Århus Brandvæsen var på banen med et tilbud om brandslukning i de store sognekommuner, tættest på Århus. Åby og Vejlbjby kommuner havde henvendt sig til Århus Kommune for at undersøge, hvad det ville koste at få en aftale om slukningshjælp med Århus Brandvæsen i stand. 3. januar 1927 trådte sogne-

kommunernes repræsentanter sammen igen. Såvel Rudolf Falck som Århus Kommunes konstituerede brandinspektør Withen var til stede ved mødet. Nu ønskede også Viby at entrere med Århus Brandvæsen om slukning. Selvom disse tre kommuner udgjorde en stor del af befolkningsgrundlaget, var Falck dog villig til at arbejde videre med planen om at oprette en zonebrandvagt for de øvrige kommuner.

Grundlaget for Falcks tilbud om brandslukning synes at skride yderligere 7. januar. Århus Brandvæsen tilbød nu også at slukke brande i Holme og Brabrand-Årslev kommuner. Dermed var den ring af kommuner, der grænsede op til Århus omfattet af brandvæsenets tilbud. En forudsætning for tilbuddet var, at Århus Brandvæsen købte en mindre brandsprøjte, som også skulle køre til mindre brande i Århus Kommune.

17. januar 1927 havde Brabrand-Årslev og Viby Sognekommuner sagen om brandslukning på dagsordenen. Nu forelå de nærmere detaljer i de to tilbud. Betingelserne fra Århus Brandvæsen: 15 øre pr. indbygger om året samt i tilfælde af udrykning 40 kr. for den 1. time og 30 kr. for hver følgende time og 1 kr. pr. kilometer i kørepenge. Falcks tilbud var på højest 20 øre pr. indbygger og derudover ingen andre udgifter for kommunen. Der forelå desuden en kontrakt fra Falck, der ved underskrift blev bindende i 5 år.²¹

Brabrand-Årslev besluttede at: *»Et udvalg bestående af formanden, Marius Jensen og Marius Mortensen blev nedsat til at træffe aftale og slutte kontrakt samt anmode dir. Falck om at tilstille kommunen en brandvedtægt svarende til kontrakten.«*²² Denne noget kryptiske formulering kan godt tyde på, at man faktisk allerede på dette tidspunkt havde besluttet sig for at vælge tilbuddet fra Falck. I Viby besluttede man at forhandle nærmere med nabokommunerne inden en beslutning blev taget.

Grundideen i Falcks tilbud var altså et fast beløb i øre pr. indbygger/år i kommunen. Jo flere kommuner, der tilsluttede sig

zonebrandvagten, jo billigere ville det blive for hver, idet etableringsudgifterne var de samme. Det var ikke så enkelt at regne prisen pr. år ud i brandvæsenets tilbud til de fem kommuner, da den endelige pris ville afhænge af såvel indbyggertal, antal og størrelse af brande samt disse brandes afstand til brandstationen i Ny Munkegade. Der foreligger ikke mange oplysninger om kvaliteten af de to tilbud. Om Falck ved vi, at man på mødet med sognekommunerne 14. december 1926 lovede, at brandsprøjten kunne nå udkanten af slukningsdistriktet på højst 22 minutter, men bortset fra denne oplysning foreligger der udelukkende detaljer om de økonomiske vilkår.

26. januar behandlede også Vejlbys Sogneråd sagen. Sognerådet havde nu også fået prisen fra brandvæsenet og kunne se, at den syntes betydeligt højere end Falcks tilbud. Man traf dog ikke nogen beslutning på mødet, man ville i stedet optage forhandlinger med brandvæsenet, og derefter tage det billigste tilbud.

Aarhus Redningskorps stiftes

Sideløbende med forhandlingerne om at skabe grundlag for zonebrandvagten, arbejdede Falck intenst på at få redningsstationen op at stå. En gruppe fremtrædende århusianere blev inviteret til møde på Hotel Royal 11. januar 1927. Redningskorpset var selv stærkt repræsenteret på dette møde. Foruden Rudolf Falck deltog formanden for københavnselskabets bestyrelse, overretssagfører V. Falbe Hansen, grosserer Kaj Lippmann fra bestyrelsen i Københavns Redningskorps, bestyrelsesformand, konsul Andersen og direktør William Falck fra Odenseselskabet og endelig konsul Kragelund, der var formand for selskabet i Aalborg. At fremstødet i Århus tillagdes betydelig vægt understreges af, at korpset mødte med dette betydningsfulde og erfarne hold. Det er desuden værd at notere sig at fremstødet i Århus var den første anledning for anden generation i Falck-familien til at handle på egen hånd efter Sophus Falcks død året før.



Dette skilt sad ved døren på Falckstationen i Nørre Allé. Venligst udlånt af Lars Aarslev.

Blandt de lokale, der var inviteret og deltog var grosserer Joh. Baune, konsul Sarde-mann, konsul P. Schmith, J. Wallmann, som var direktør for Jydsk Telefon og to byråds-medlemmer; landsretssagfører Carl Holst-Knudsen (Kons.) og Mads Chr. Falk (Soc.dem). Rudolf Falck havde også inviteret det socialdemokratiske byrådsmedlem Leonhard Hansen til at deltage i mødet på Hotel Royal. Det ville være af afgørende betydning for Falck at vinde Leonhard Hansen for ideen om et redningskorps i Århus idet han var medlem af brandkommissionen og sit partis ordfører i byrådsager om brandslukning. Leonhard Hansen afslog dog skriftligt at deltage i mødet med den begrundelse, at han anså risikoen for inhabilitet for at være for stor, når han samtidig var medlem af brandkommissionen og Århus Kommune forhandlede med omegnskommunerne om brandslukning. Der er næppe nogen tvivl om, at Falcks hensigt har været at prøve at rydde det konkurrerende tilbud af bordet ved at vinde en nøgleperson som Leonhard Hansen for sin sag. Som det ses lykkedes det dog ikke.

På mødet gjorde Rudolf Falck og V. Falbe Hansen rede for planerne om at etablere en redningsstation i Århus. Stationen skulle oprettes som et selvstændigt aktieselskab i lighed med stationerne i Aalborg og Odense og i realiteten efter samme model, som Sophus Falck havde præsenteret, da han i 1919 senest havde søgt at starte en redningsstation i Århus. Aktiekapitalen skulle

Herr. Direktør Falck,
København

Da jeg ser i Avisene, at det er ind-
des Oprejelse at oprette en Fjerningsstation
her i Århus, tillader jeg mig hermed at fore-
spørge Direktøren, om det ikke stunde bli-
ver en Spilling, som Bogtraakt, Chauffør eller
andet, endig.

Hvor de Fars Kontor og 8 Fars Rejse-
danneelse.

Hvis sidste Spilling fortraakte jeg
1/3. 1926, da mit Frima B. Mordens blev
erklæret konturs.

Op 34 Far, gift og militærpri-
vater som Repræsentant i 8 Far
brød følgende Pagne Mordens og Ford.
Direktørens arde Jav indseses
gerne, bynes.

Het Højeste.
P. H. Højeste.

Jav. Byesj. 10.

Jav. den 27. 27.

Efter at have læst om Falcks planer om en station i Århus i de lokale aviser, sendte Carl Høegh en uopfordret ansøgning til Rudolf Falck i København den 25. januar 1927. Falck huskede på Carl Høegh, da der skulle ansættes personale og han var ansat hos Falck til 1944, først som sælger og senere som daglig leder af stationen. (Dokument i privateje)

være 100.000 kr. På forhånd havde redningskorpserne i København, Odense og Aalborg tegnet for 40.000 kr. aktier. Man var villige til at arbejde videre med at etablere stationen, selvom der på kort sigt kun blev tegnet en aktiekapital på 65.-70.000 kr., men på længere sigt skulle det fulde beløb tegnes. Deltagerne i mødet lovede hinanden at gå ud og arbejde for at den nødvendige aktiekapital blev tegnet.

Redningsstationen kunne dele adresse og mandskab med zonebrandstationen, men de to skulle i økonomisk henseende være uafhængige af hinanden, så pengene fra sognekommunerne ikke bidrog til at finansiere redningsstationen. Rudolf Falck kunne til Aarhus Stiftstidende 11. januar 1927 oplyse, at han regnede med den nødvendige kapital kunne tegnes på ca. 14 dage, hvorefter arbejdet med at etablere stationen kunne gå i gang.

Arbejdet med inddeling i brandzoner foregik over hele landet i vinteren og foråret 1927. Der blev lagt op til, at Århus Amt skulle inddeles i to brandzoner med den ene zonebrandsprøjte placeret i Århus. Et afgørende spørgsmål i februar 1927 var dog hvilken beslutning de fem store sognekommuner ville træffe. Ville valget falde på Falck, der havde afgivet det billigste tilbud, eller skulle man vælge brandvæsenet, som man kendte godt og havde gode erfaringer med, men hvis tilbud var dyrere og vanskeligt at beregne den egentlige pris ud fra? Sagen blev yderligere forplumret af, at det kommunale brandvæsen i Århus netop i disse dage var løbet ind i sit værste politiske stormvejr nogensinde.

I efteråret 1926 var byens brandinspektør Bruhn omkommet ved en bilulykke. Siden havde tømremester Withen været konstitueret som brandinspektør og stillingen været slået op. Der var tradition for at vælge en person med en omfattende teknisk uddannelse til den øverste stilling i brandvæsenet i landets større byer, men den socialdemokratiske byrådsgruppe, som havde det absolutte flertal pegede på skorstensfejrmeester Al-

fred Bredal, der havde 25 års erfaring fra brandvæsenet, men ikke var i besiddelse af den ønskede uddannelse. På længere sigt var det socialdemokraternes hensigt at kommunalisere skorstensfejningen og lægge dette område ind under brandvæsenet og blandt andet derfor argumenterede man for, at Bredal var den rette mand. Bølgerne gik højt på såvel lukkede som åbne byrådsmøder og sagen blev anledning til en sand fejde mellem byens borgerlige aviser og Demokraten. Som socialdemokraternes ordfører i sagen var Leonhard Hansen skydeskive i den borgerlige presse.

Der er næppe nogen tvivl om, at såvel brandkommissionen som brandvæsenets ledelse i nogen grad var handlingslammede indtil denne sag blev afgjort i byrådet 25. februar. Måske var det derfor, Brandvæsenet ikke kom med et alternativt tilbud til de fem kommuner, som enten var lige så billigt som Falcks eller i hvert fald var lettere at overskue rent økonomisk. Situationen gav sandsynligvis Falck noget lettere spil end man kunne forvente.

Mødet, som blev afgørende for valget mellem Falck og Århus Brandvæsen fandt sted 5. februar. Samtlige sognekommuner i amtet deltog i mødet. Rudolf Falck og politimester Høegh-Guldberg, som var formand for brandkommissionen i Århus var til stede. Forinden havde de fem store sognekommuner holdt møde 29. januar hvor de var blevet enige om, at stå sammen – uanset, hvilket valg de så endte med at træffe. På mødet 5. februar blev det besluttet at vælge Falcks Redningskorps' tilbud. De fem store kommuner holdt dog stadig en dør åben for Århus Brandvæsen. Sognerådsformand Offersen, Åby blev bemyndiget til at føre forhandlingerne på de fem kommuners vegne. Der kom ikke noget nyt udspil fra brandvæsenet og Offersen kunne 24. februar ved en afsluttende forhandling godkende Falcks udkast til kontrakt for brandslukning i de fem kommuner. Kontrakten blev formelt underskrevet 5. marts 1927.

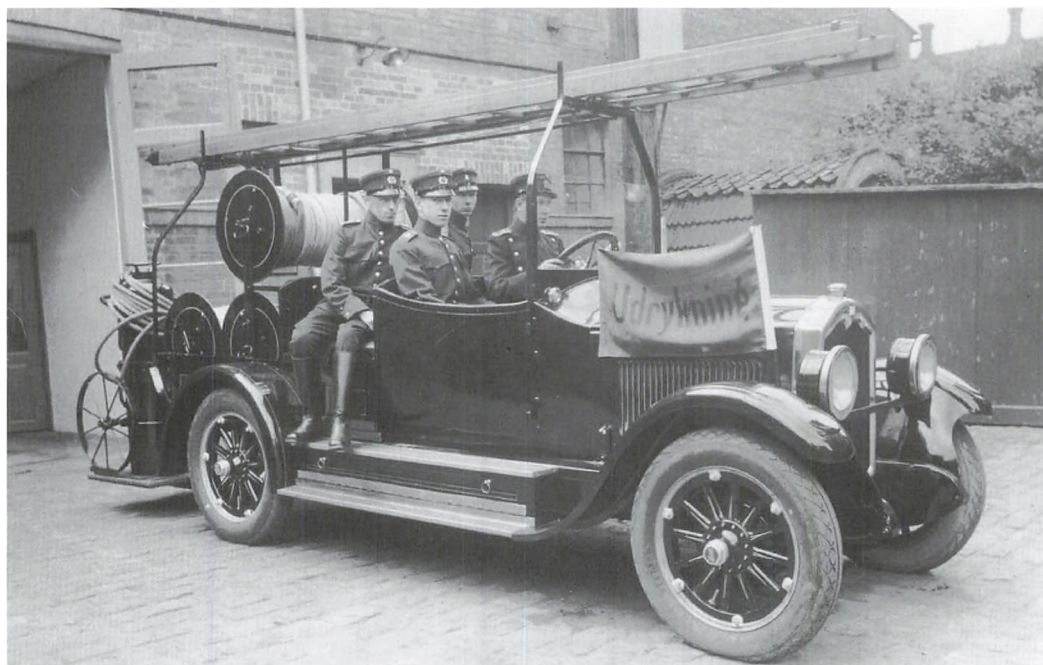
Alle forudsætninger for at starte redningsstationen i Århus, var nu på plads. Aftalen med de 20 sognekommuner sikrede zonebrandvagtens økonomiske grundlag, og den nødvendige aktiekapital til Aarhus Redningskorps var tegnet. Rudolf Falcks udtalelse om, at det ikke var altafgørende at den fulde aktiekapital blev tegnet inden stationen blev etableret, var nok ganske fornuftig, idet et dokument viser, at man så sent som 1933 ikke havde tegnet det fulde aktiebeløb.

Der forestod nu et omfattende arbejde med at få de praktiske forhold i orden. Først og fremmest skulle der findes lokaler til stationen. I et interview med Aarhus Amtstidende 28. januar satsede Rudolf Falck på, at have stationen klar til indvielse 1. april. På spørgsmålet: » – *Har De fundet lokaler?*« kunne Falck svare: » – *Endnu ikke. Jeg har set på flere og en bygning i Nørre Allé synes stadig at egne sig bedst for*

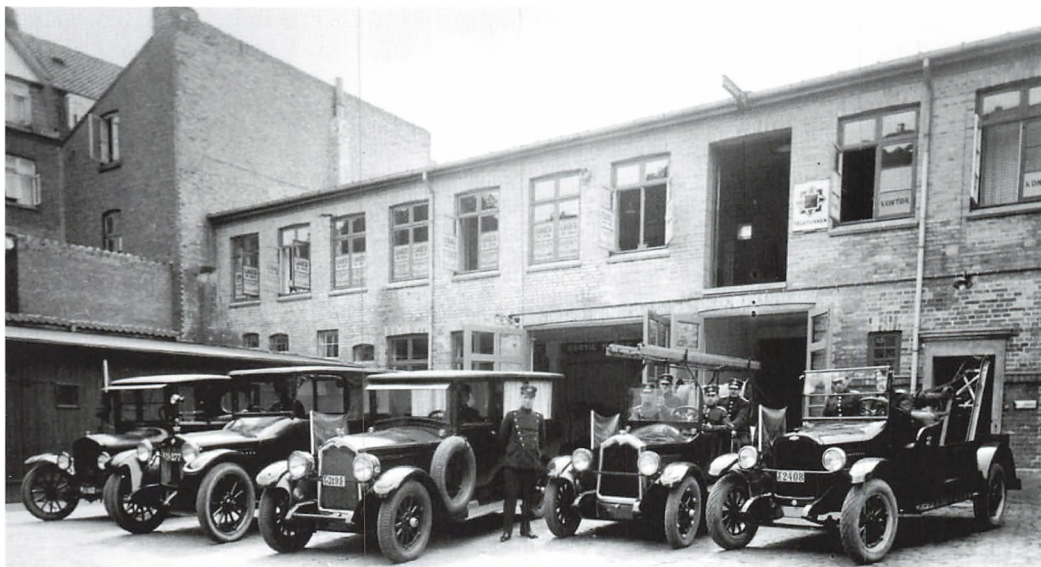
formålet og så meget er i hvert fald sikkert; vi bygger ikke selv.« Det endte med, at bygningen i Nørre Allé 29 blev hjemsted for Falcks første redningsstation i Århus. Stationen lå i en baggård tæt ved Gl. Munkegade.

Harry Falck og stationen i Nørre Allé

20. april 1927 kunne Aarhus Stiftstidende afsløre, at Harry Falck var udset som stationens leder. Den 34-årige Harry Falck havde været leder af korpsets station i Svendborg siden dens start i 1924. Han var som helt ung blevet ansat på korpsets station i København og var i 1921 blevet udnævnt til overassistent på Falcks Odensestation, der blev ledet af hans to år yngre broder, William Falck. Med sin baggrund i Odense og Svendborg, havde Harry Falck den størst mulige erfaring i brandslukning ligesom arbejdet med at starte en station fra bunden var i frisk erindring fra Svendborg.



Falcks Redningskorps' zonebrandsprøjte foran stationen i Nørre Allé 1927. De fire Falckfolk er fra venstre: S. Christoffersen, Carl Petersen, Tage Jensen og Harry Falck. De tre reddere på billedet var kun ansat hos Falck i få år. Carl Petersen fik senere en karriere i fagbevægelsen og var i en årrække formand for Arbejdernes Fællesorganisation i Århus. (Foto i Lokalhistorisk Samling)



Falcks station og vognpark i Nørre Allé, kort før åbningen. Bemærk at de nyindkøbte vogne har hvide prøvenummerplader. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

Han var et oplagt valg som leder af stationen i Århus.

Rudolf Falcks håb om at stationen kunne åbnes 1. april viste sig hurtigt at være for optimistisk. Harry Falck sagde til Stiftstidende 20 april, at han forventede, at stationen kunne åbne i midten af maj, men heller ikke denne dato kunne overholdes. 1. maj var Harry Falcks sidste arbejdsdag på stationen i Svendborg. Dagen efter flyttede han med sin hustru Mary til Århus for på fuld kraft at hellige sig arbejdet med at få stationen op at stå. Det stod nu klart, at stationen ikke var klar til åbning førend midten af juli måned. Årsagen til forsinkelserne var angiveligt problemer med at få leveret det nødvendige materiel. 15. juli kl. 14.00 er derfor den officielle fødselsdato for Falcks redningsstation i Århus.

14. og 15. juli bragte de lokale dagblade udførlige artikler om den nye redningsstation. Harry og Rudolf Falck viste journalisterne rundt i lokalerne. Stationen var indrettet i to etager. I nederste etage var der to garager. Den ene husede zonebrandvagten med dens materiel. Den anden garage, hvor

en port gav adgang til et stort rum, husede redningsstationen. I nederste etage var der desuden et opholdsrum for mandskabet. Kontorer og alarmstue lå på første sal. Aarhus Stiftstidende gav en detaljeret beskrivelse af stationens alarmprocedure: »I alarmstuen findes korpsets telefoncentral. Ligesom det gælder for politi- og brandstationen behøver man kun at sige redningskorpset, når man telefonisk beder om dets hjælp, og telefonstationen stiller da straks ind på alarmkontoret. Den vagthavende trykker straks, når telefonen ringer, på et kontrolur, som stempler tidspunktet for alarmeringen og sætter samtidig alarmklokken, som ringer over hele stationen i virksomhed. Han trykker derefter på en af de forskellige knapper, som findes på alarmbrættet, og nede i mandskabsstuen fortæller en rød lampe ved den tilsvarende knap på alarmbrættet i denne stue, hvad udrykningen gælder: Vandskade, Zonebrandvæsen, brand, ambulance, dyreredning eller katastrofe. Endvidere kan alarmvagten også tænde alle lys på stationen«. ²³

Vognparken bestod af 2 ambulancer, en

officersvogn, en kranvogn samt en brandvogn med Delahaye påhængssprøjte.²⁴ Stationen havde en mængde udstyr, der kunne medbringes til ulykker af forskellig art. Blandt materiellet var elektrisk lysanlæg, iltapparater, specielt materiel til dyreredning og stærkstrømsulykker samt pumpemateriel til vandskade og presenninger til afdækning i forbindelse med f. eks. redningsarbejde under brand samt et treben til at montere på stationens kranvogn. Der var også indkøbt specialudstyr til at løfte sporvogne. Stationen havde også en pullmotor, der var datidens mest anvendte udstyr til genoplivning af f.eks. druknede.

Brandsprøjten var udstyret med 500 m. slange, 6 strålerør, kemiske sprøjter og stiger. Motorpumpen var som nævnt en efterløber af mærket Delahaye med en kapacitet af 1.000 l. vand i minuttet. Til Stiftstidende sagde Harry Falck om brandmateriellet: »Vi har ikke nogen stor motorsprøjte, fordi erfaringerne har vist, at det ved brande på landet først og fremmest gælder om at have en vogn, der kan bevæge sig op af alle veje, og en motorsprøjte, der kan stilles op, hvor vandet findes. I det hele taget er vort brandvæsen her i Århus anlagt på mange års erfaringer både herhjemme og i udlandet.«

Ved starten bestod personalet af 8 mand, hvoraf et par stykker kom fra andre af korpsets stationer. De øvrige var lokale folk, der havde fået en del øvelse på stationen inden starten og ellers efter tur skulle sendes på kursus på Falcks brand- og redningsskole i København. To af stationens første ansatte havde sågar tegnet aktier i selskabet.²⁵ Den ene var Walther Poulsen, der efter en kort årrække rejste fra korpset for at blive selvstændig vognmand. Han solgte sine aktier; antagelig i forbindelse med afrejsen.²⁶

Den anden aktionær blandt personalet var Chr. Petersen, som igennem mange år havde kørt med sygevoerne for vognmand Niels Madsen i Østergade, der havde sygekørsel for Århus Amtssygehus. Chr. Petersen overtog forretningen i 1923. På dette

tidspunkt var der to ambulancer, hvoraf den ene blev solgt. Med den anden kørte han sygekørsel som selvstændig vognmand, indtil han accepterede et tilbud om at blive ansat i det nystartede redningskorps, som også overtog ambulancen. Han var i øvrigt sammen med Harry Falck den eneste blandt det oprindelige personale, der stadig var ansat ved 25-års jubilæet i 1952.²⁷

Befolkningen i Århus skulle dog lige se Falck lidt an, hvilket en lille historie vidner om: Chr. Petersens kone blev kort efter Falcks start ringet op af en dame, der anmodede om, at han kom med ambulancen. »– *Min mand er hos Falck nu, så De må ringe dertil og anmode om ambulancehjælp, sagde min kone. – Falck! udbrød Damen. Ikke tale om: Næh må jeg bede om Pe'rsen ...*«. ²⁸

De første indsatser

Allerede inden den officielle åbning, gjorde redningskorpset sig fordelagtigt bemærket. Natten til 15. juli udbrød der brand i margarinefabrikken »Aarhus« garagekompleks i Steinmannsgade. Århus Brandvæsen ankom til stedet for at slukke branden. To falckfolk; redningsfører Chr. Petersen og redder Nissen befandt sig tilfældigvis i nærheden af brandstedet og var hurtigt på pletten. Et hold på yderligere tre mand ankom fra stationen. Falck gik omgående i gang med at yde redningsarbejde. Det lykkedes at få bragt 3-4 af de 12 biler ud fra den brændende garage inden de blev flammernes bytte. Aarhus Amtstidende skrev, at de raske falckfolk blev hilst med klapsalver fra tilskuerne under deres redningsarbejde.

I den kommende tid fulgte de lokale aviser livligt med i Falcks gøren og laden. Både store og små episoder blev refereret. For eksempel 12. august 1927 »*Ambulancen i Virksomhed: I Sjællandsgade nr. 71 fik en mand en kartoffel i den gale hals og var ved at kvæles og man tilkaldte derefter Falck. Da redningskorpset ankom havde kartofflen imidlertid fundet den rigtige vej og der blev intet for ambulancen at udrette denne gang.*«²⁹

18. august blev Falck tilkaldt til en badeulykke på den kommunale herrebadeanstalt ved Strandvejen. En 10-årig dreng var blevet syg i vandet og var druknet. Drengen var bevidstløs, da han blev reddet op, men det lykkedes Falck at genoplive ham ved hjælp af den såkaldte pullmotor; et apparat, der kunne give kunstigt åndedræt med ilt, tilsat kulddioxid. Pullmotoren blev både brugt på stedet og på vej til hospitalet. Så vidt vides var det første gang, Falcks Redningskorps direkte reddede et menneskeliv i Århus.

Århus begyndte snart at diskutere, om man stadig skulle bruge politiets salatfad som ambulance eller man skulle vælge Falck. Første gang, der var anledning til polemik i pressen om emnet, var efter en ulykke på Århus Ridebane 21. august 1927, hvor en rytter blev slået bevidstløs ved et fald. Politiets vogn var længe om at ankomme og førstehjælpen til den forulykkede havde været mangelfuld. Ulykken gav Aarhus Posten anledning til at spørge i en kommentar:

»Meget mærkeligt var det, at man ikke i stedet for politibilen, der er en primitiv og slet affjedret ambulance, men sikkert er en god politibil, tilkaldte Falck, der med sit ypperlige ambulancemateriel ville være i stand til langt hurtigere og langt bedre at bringe den bevidstløse ritmester til hospitalet«.

Dykkeren på havbunden

14. august slog korpset for alvor dørene op for byens befolkning. Den årlige rundskuedag blev brugt til et reklamefremstød og det gik ikke stille af. Om formiddagen blev der afholdt åbent hus på stationen i Nørre Allé, hvor der var øvelser med pullmotoren, dyreredning med kran og demonstration af katastrofelysmateriellet. Over 1.500 mennesker besøgte redningsstationen. Om eftermiddagen deltog korpset i et stort arrangement på Århus Havn. Efter konkurrencer i pælesidning, lansekamp fra robåde og demonstration af noget så eksotisk på vore breddegrader som surfbrædder (trukket ef-



Falcks dykker på vej ned til den »forulykkede« bil ved Rundskuedagen 1927. (Foto i Lokalhistorisk Samling).

ter både), overtog Falck scenen. Harry Falck skubbede en ældre Ford ud over bolværket ved Hoffmann og Sønners lossebro, fire meter over havoverfladen. Efter at have slået en halv saltomortale ramte bilen vandoverfladen, hvorved vindspejlet blev knust. Vognen gik derefter til bunds på seks meter vand.

Daværende redningsfører Chr. Petersen har senere berettet om dagen: »Vi skulle have en stor opvisning ved havnen om søndagen og i den anledning var der ankommet assistance fra hovedstationen i København. Overassistent Christiansen, den senere driftsleder i Næstved og en dykker, som jeg ikke husker navnet på. Vi skulle tage en gammel vogn op fra havets bund. Havnen var på dette tidspunkt under arbejde, så der var bygget en interimistisk træbro ud i havnen, og denne bro var nok 50 meter lang og ikke bredere end at vores 1½ tons Chevrolet kranvogn lige kunne være på den, og den skulle endda bakkes derud; men jeg må sige, overassistenten kunne sine ting, for vi fik rejst et treben med det ene ben oppe i vognen og med de to andre placeret på træbroen. En talje blev ophængt i trebenet og det hele gik fint. Dykkeren havde været nede og gjort stropperne fast i bilen, som skulle hejses op og i løbet af et kvarter var bilen på land. Da det var første gang i Århus, at en bil blev taget op af havnen, var der flere tusind mennesker, der overværede dette sceneri og arbejdet blev da også belønnet med tusinde hurraråb og klapsalver.«³⁰

Aarhus Stiftstidende gav arrangementet en meget fyldig dækning. Sandsynligvis først og fremmet, fordi det er lykkedes avisen at opnå et solointerview med dykkeren på havnens bund.³¹ »I modsætning til de gammeldags dykkere med luftslange i hjelmen gik denne moderne dykker ned ad en stige til havbunden uden anden tilknytning til landjorden end – en telefonledning. Nogle få minutter efter at dykkeren var forsvundet i bølgerne fik vi overladt telefonen for at ubede os et interview med dykkeren på havbunden. Stemmen fra dybet lød

svagt, men meget tydeligt. Der udspandt sig følgende samtale:

– Hallo, det er Aarhus Stiftstidendes medarbejder. Kan De høre mig?

– Udmærket. Har De også abonnenter hernede, lød den spøgefulde dykkers røst.

– Har De føling med havaristen?

– Javel! Havbunden er fast med en lille smule mudder over. Men vandet plumres ikke. Jeg har hele tiden kunnet se automobilveraget.

– Kan De komme til at lægge kæderne under vraget?

– Ja, om et øjeblik, når bilen er blevet hævet et stykke fra havbunden.«

Arrangementet var fremragende PR for det nystartede korps, som på denne måde blev set af mange mennesker og fik megen spalteplass i aviserne. Gennem årene har Falck regelmæssigt afholdt åbent hus-arrangementer og demonstrationer af redningsarbejde. Udover at være med til at sikre Falck et godt omdømme i lokalbefolkningen er der også i denne sammenhæng ydet et solidt stykke oplysende virksomhed om førstehjælp og forebyggelse af ulykker.

Zonebrandvæsenet viser sit værd

I løbet af efteråret 1927 fik Falck flere gange anledning til at bevise, hvor værdifuldt zonebrandvæsenet var. 19. oktober om morgenen udbrød der brand på Holmstrupgaard ved Hasle. Falck afsendte sin zonebrandspøjte med 6 mand til stedet. Det lokale Hasle brandvæsen mødte også med sin håndsprøjte. Senere mødte også de lokale brandfolk fra Brabrand med sprøjte og ca. 15 mand. Allerede kort efter branden var brudt ud, kunne røgsøjlen ses over hele Århus og omegn. Det var lykkedes for gårdens personale at få reddet besætningen på ca. 14 heste og ca. 80 kreaturer ud af de brændende staldbygninger, men de 8 grisesøer og samtlige ca. 40 smågrise indebrændte inden redningskorpset ankom. Der omfattende slukningsarbejde blev ledet af Harry Falck. Man begyndte at slukke branden, der rasede i kostalden og tre ladebygninger, som



Afslapning efter gårdbrand i Kasted 1931. De to falckfolk længst til venstre er Chr. Pedersen og Hans Rasmussen. Bagest ses påhængssprøjten, der blev brugt til at skaffe vand fra nærmeste branddam, vandløb eller lignende. (Foto i privateje)

indeholdt hele årets høst. Det stod hurtigt klart at disse bygninger ikke stod til at redde. Indsatsen blev derfor koncentreret om at dænge vand på stuehus, hestestald og gårdens mejeri for at holde disse fri af branden. Falcks motorsprøjte blev sat på hårdt arbejde. Branden blev bekæmpet med 6 strålerør, hvilket betød at sprøjten pumpede på fuld kapacitet, 1.000 l. vand i minuttet fra ejendommens fiskedam. *»blot de ikke tømmer den helt, så lad dem blot tage vand«*, sagde gårdens ejer, proprietær Brüel til Demokratens journalist, *»men tager de det hele, så dør mine laks«*.³² Heldigvis viste det sig, at den bekymrede gårdejers var ubegrundet; dammen indeholdt rigelig vand til såvel brandslukning som fiskenes overlevelse.

En uges tid efter branden i Hasle, kom zonebrandvæsenet atter på hårdt arbejde.

23. oktober udbrød der under en voldsom efterårsstorm med dagregn brand på Kærbygaard ved Skejby. Bortset fra stuehuset, var hele gården stråttækt. Branden opstod i hjørnet mellem laden og kostalden. Med undtagelse af tre heste, som indebrændte, var alle dyr reddet inden Falck ankom med tre køretøjer og seks mand. På grund af den voldsomme regn var arbejdet på stedet yderst vanskeligt. Den oplødte lerjord var et ufremkommeligt morads. Med vand fra den nærliggende å, lykkedes det at begrænse ilden til de tre stråttækte længer og redde stuehuset.

Slukningsarbejdet gav Falck positiv omtale i de lokale aviser, som alle brugte lejligheden til understrege, hvor værdifuldt zonebrandvæsenet atter havde vist sig at være i landkommunerne rundt om Århus. Aarhus Amtstidende leverede en malende

beskrivelse af arbejdet på brandstedet. Avisen kunne fortælle, at Harry Falck var blevet forstyrret midt i sin flytning, fordi han skulle lede arbejdet på brandstedet. Slukningsarbejdet fik følgende beskrivelse med på vejen: »Det er vel sjældent, at man kan komme ud for et morads som det, der i går omgav Kærbygaard. Der var vand og ælte uden lige. End ikke bilerne kunne køre igennem, men måtte hjælpes frem med håndkraft. Der tonede et øjeblik det rygte, at selveste direktør Falck var brændt, men det passede ikke – heldigvis. Det var snarere omvendt. Under bestræbelserne for at bringe vognene på plads gled han og dykkede ned i mudderet. Han så forfærdelig ud, da han kom op. Uniformen var tilsølet fra øverst til nederst, og selv brillerne havde fået deres del, men den energiske leder lod sig aldeles ikke anfægte heraf. Han sprang rundt og var hér og dér og alle vegne og aflagde atter bevis på, at ikke alene byen, men også egnen kan prise sig lykkelig for at have fået dette korps hertil ... Falck og hans i al stilfærdighed disciplinerede folk giver tryghed med deres tilstedeværelse.«³³

Redningsarbejde ved bybrande

Det var vigtigt for Falck at få en aftale, så man kunne yde redningsarbejde under brande i Århus by. Falck skulle have tilladelse fra Brandkommissionen i Århus Kommune for at kunne arbejde på brandstederne. Det var også nødvendigt, at få en aftale med Århus Brandvæsen, så Falck blev alarmeret, når brandvæsenet rykkede ud.

Desværre fik samarbejdet med brandvæsenet en meget problematisk start. 31 maj mødte to telefonmontører op på Århus brandstation for, som de sagde, at etablere den direkte telefonlinie til redningskorpset. Ingen på brandstationen kendte noget til aftalen og brandvæsenet ringede til Jydsk Telefon, som beklagede, og sagde at der var tale om en misforståelse.

For Århus Brandvæsen var sagen dog ikke slut med det. Den blev taget op på et

møde i Brandkommissionen, som besluttede at skrive til Jydsk Telefon: »Brandkommissionen udtaler herved sin forbauselse over at dette har kunnet passere, da der ikke foreligger tilladelse fra brandautoriteterne til at en sådan installation foretages, og man anmoder om, at sligt ikke gentages.«³⁴ Brandkommissionens stærke reaktion viste, at man nærede stor mistillid til det nye redningskorps og for Jydsk Telefons direktør, J. Wallmann, var det en ubehagelig sag, idet han netop udset til at blive bestyrelsesformand for Falck i Århus. At misforståelsen angiveligt var begået af en underordnet funktionær, mildnede ikke gemytterne.

Først i september, henvendte Falck sig officielt til brandvæsenet for at få etableret den famøse telefonledning og for at få tilladelse til at opholde sig på brandstederne. Århus Brandvæsen tog kontakt til deres kolleger i andre byer, hvor Falck havde stationer, for at undersøge, hvilke erfaringer, man hér havde med Falck. Det viste sig, at man alle steder havde et fortrinligt samarbejde, og telefonforbindelser som den, Falck ønskede i Århus, var etableret i alle andre byer. Med baggrund i et reglement, der havde været gældende i København siden 1907, blev samarbejdet mellem Falck og Århus Brandvæsen lagt i faste rammer, der blev godkendt i byrådet 7. november 1927.

En afbrudt barbering

Blandt Falcks udstyr var også specialmateriel til jernbaneulykker. Danmark var blevet rystet af store togulykker i Bramminge i 1913 og Vigerslev ved København i 1919. Ulykken ved Vigerslev førte til, at Falck med tilskud fra den danske stat fik katastrofemateriel på alle sine stationer. Der blev jævnligt afholdt store øvelser med DSB for at sikre at beredskabet fungerede. Den første øvelse, Falck i Århus deltog i, var 19. december 1927. Kl. 16.30 indgik melding til Århus H. om en togulykke ved Hovedgård. DSBs specielle ambulancetog blev gjort klar og jernbanestationerne på strækningen fik besked om at sikre passage for



En situation fra en øvelse i Mundelstrup med deltagelse af Falck og DSB's ambulancetog 7. november 1929. Kasserne til højre for ambulancen indeholder katastrofemateriel, som DSB havde betalt og udstationeret hos Falck. (Foto i privateje)

ambulancetog. Falck blev alarmeret kl. 16.51 og kl. 17.15 ankom næsten alt redningsstationens materiel til øvelsesområdet. Falcks vigtigste opgave var at etablere nød-belysning i området. Stiftstidendes medarbejder interviewede trafikinspektør Stahl-schmidt på ulykkesstedet. – Hvor er Falck, blev han spurgt. *»Her, svarer direktør Falck militærisk og træder med hånden til hue-ryggen ud af mørket på marken sammen med dagens arrangør, hr. Nørgaard. – Og direktøren må meget undskylde, at jeg kun er barberet på den ene side af hovedet. Jeg sad nemlig i barberstolen, da alarmen kom.«*

Status på 1927 – redningsarbejde er ingen guldgrube

Ved årsskiftet gjorde redningskorpset status over det første halve års arbejde. I alt 514 assistancer var det blevet til.³⁵ Allerede i løbet af det første halve år var det nødvendigt at forøge vognparken med en ambulance og en endnu en 1.000 l/min. motorpumpe. Også uden for Århus-stationen var der

vækst. Foruden en zonebrandvagt i Hornslet, der allerede var åbnet, var det planen i 1928 at åbne zonebrandvagter i Knebel og Hammel. I løbet af 1927 havde Falck fået 603 abonnenter i Århus og i alt 24 sognekommuner havde overenskomst om slukning med zonebrandvagten.

På generalforsamlingen i Aarhus Redningskorps A/S 1928, forelagde bestyrelsens formand, J. Wallmann regnskabet, der viste en omsætning på 33.542 kr. – og et underskud på 17.463 kr. På trods af al den positive omtale, korpset havde fået i det første halve år var det langt fra nogen god forretning at drive redningskorps i Århus.

Også i 1928 var Falck i aktion ved flere store gårdbrande i sit slukningsområde. 7. maj 1928 fik zonebrandvagten i Hornslet sin ilddåb, da der udbrød brand på Hornslet Stolefabrik. Fabrikken var byens mest brandfarlige virksomhed og derfor var brandvagten opført i tilknytning til fabrikken. Slukningsarbejdet kunne derfor hurtigt



Den såkaldte autoambulance i brug under øvelse på gårdspladsen foran stationen i Nørre Allé. (Foto i privateje)

sættes i gang. Falck i Århus kom også kollegerne til hjælp. Det lykkedes at redde hovedbygningen og begrænse brandskaderne til støberiet, en ovnbygning og virksomhedens moderne løbekran. Branden var blot en af flere, der viste værdien af, at de forskellige brandzoner kunne hente hjælp hos hinanden ved større brande.

Falck høstede også anerkendelse for sit redningsarbejde under brande i Århus By. En større brand i et fabriksanlæg i en bagbygning til Wilstersgade 12 i maj 1928, er et godt eksempel på Falcks redningsarbejde ved bybrande. Den tre-etagers ejendom, der netop var blevet genopbygget efter en brand nogle måneder tidligere, husede i alt seks virksomheder. Kl. 19.30 opdagede nogle drenge et ildskær i et drejerværksted i stueetagen. De alarmerede brandvæsenet, som slukkede ilden mens Falck afdækkede maskinerne med presseninger for at forhindre, at de blev ødelagt af vandskade. Ilden var slukket kl. 21.00 og Falck blev på stedet en halv times tid for at rydde op. Godt og vel en time senere, blev brandvæsenet atter tilkaldt. Det brændte nu kraftigt på 2. sal i samme ejendom hos en møbelfabrikant.

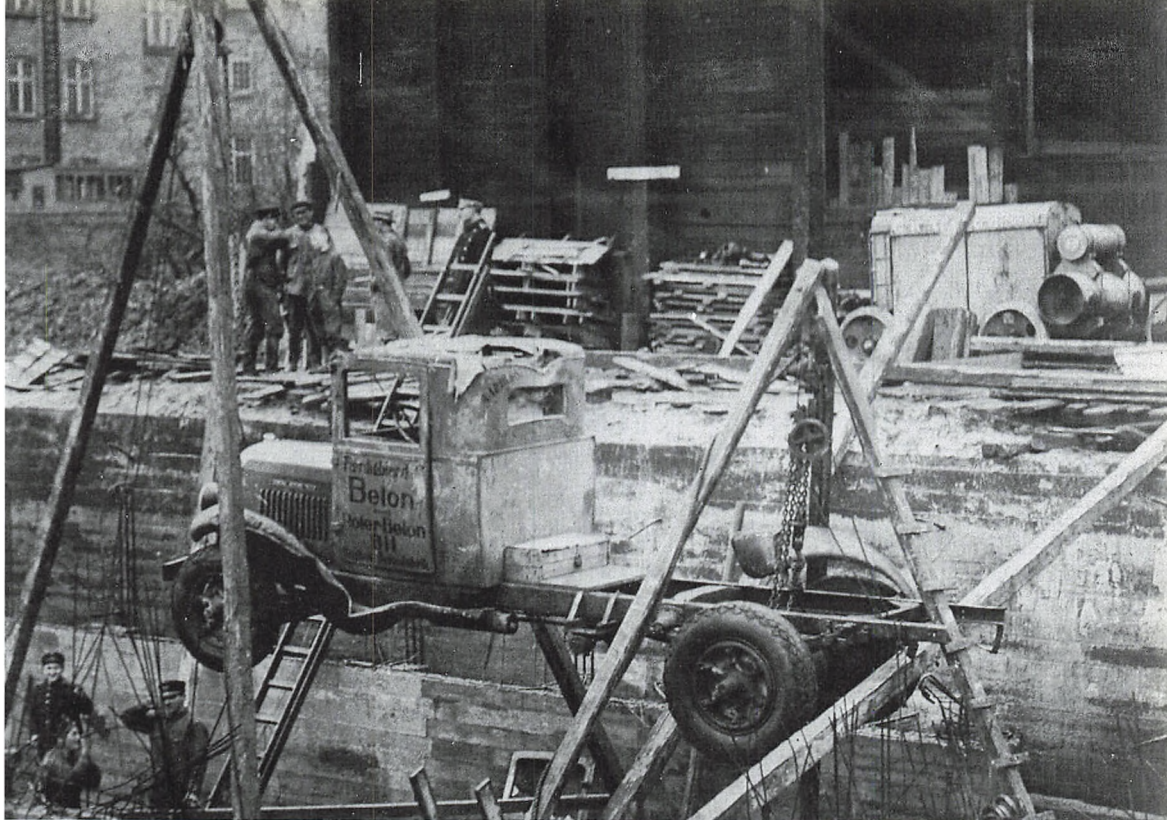
Slukningsarbejdet var vanskeligt på grund af konstante eksplosioner i asbestpladerne på taget, og ilden bredte sig til en rammefabrik, der også havde til huse i bygningen. Falck var igen på stedet for at afdække maskiner. Det lykkedes også for Falck at fjerne en del benzin- og spritdunke inden de eksploderede. Bygningens to øverste etager udbrændte fuldstændigt. Det var 7. gang på fire år, der var brand i denne bygning – i sig selv en understregning af, hvilke farer, der lurede i de trange karreer i Århus, hvor det var meget almindeligt med håndværk og produktionsvirksomheder i bagbygningerne. Allerede i 1929 brændte det i øvrigt igen i bygningen.

Autohjælp – en opgave i vækst

Redningskorpsets opgaver var mangfoldige fra starten og af og til kom man ud for pudsigelige hændelser. 20. september 1928 skrev Aarhus Stiftstidende: *»Lyden var nok! Redningskorpset blev i morges kaldt til De Forenede Mejerier, hvor en hest havde fået bagbenet i klemme ved et dæksel. Da udrykningsbilen kom farende med fuld hornmusik, blev hesten så bange, at den sprang i vejret og kom fri ved egen hjælp. Det var hjælp til selvhjælp, redningskorpset dér ydede.»* Med datidens trafikmønster var det ofte nødvendigt for Falck at rykke ud til dyreredning i byen og på havnen, hvor heste stadig var vigtige i det daglige arbejde. Som oftest var dyreredning forbundet med hårdt arbejde. Det var en undtagelse, at det nødstedte dyr kunne redde sig selv af bar skræk.

Med udgangen af 1928 kunne korpset se tilbage på det første hele års virke i Århus. Der var i løbet af året ydet i alt 1256 assistancer, som fordelte sig således:

Brand	Redningsarbejde ved brand i byen ³⁶	Ambulanceudrykning	Ambulancedykning m. pullmotor	Sygetransport	Dyreredning	Vandskade	Autohjælp m.m.	Uoplyst
37	72	523	14	244	31	42	283	10



Under arbejdet med at overdække Århus Å i første halvdel af 1930'erne, skete flere ulykker. I mindst to tilfælde styrtede betonblandere i det tørlagte å-leje. Betonblanderen på billedet bjærges ved hjælp af to treben. Nederst til venstre ses falckfolkene Hans Skovgaard og Julius Jensen. (Foto i privateje)

Økonomien var blevet bedre i løbet af 1928. Omsætningen var steget til godt 68.000 kr. Der var stadig underskud, men kun på godt 10.000 kr. I løbet af året havde man anskaffet en 2½ t. lastvogn, som var en stor hjælp ved de stadigt flere udrykninger til autohjælp. Så vidt vides var det en lastvogn fra Falcks entreprenøraftdeling i København, der ved overflytningen til Århus fik monteret en Weaver kran. At den solide lastvogn ikke var egnet til kørsel i blød jord. viser denne historie: *»Alle tre sad fast. I aftes kørte en lastbil fast ved Trige. Falcks Redningskorps blev alarmeret og mødte med korpsets store lastvogn. Denne kørte i imidlertid også fast. Man alarmerede nu Falcks lille lastvogn, og da denne også kørte fast, måtte man i morges have en gårdmand til at befri alle tre vogne og køre dem ud på landevejen. Hestene sejrede over motorkraften.»*³⁷

Blandt det tidligste materiel til autohjælp var også en såkaldt autoambulance, som var en gaffel med en trækstang, monteret på en aksel. Den kunne løfte et hjulpar på en havareret vogn. Autoambulancen var i brug helt frem til efter den anden verdenskrig. Ryolf Rasmussen, der blev ansat som redder i 1947, var med til at bruge den i sin første tid. *»Den blev brugt på den måde, at forhjulene på den havarerede vogn var blevet løftet op i kranen og autoambulancen blev skudt ind under baghjulene. Stangen kan trækkes ud. Den havarerede vogn blev altså helt løftet fra vejen.»*³⁸

I juli 1929 løste Falck en omfattende bjærgningsopgave. En otte tons tung damptrømler var kørt i grøften på True Landevej ved Årslev. Med kran og donkraft blev damptrømlen bragt flot igen. Det vides desværre ikke, hvor lang tid det tog at løse opgaven, men man kan forestille sig hvilke



Det udbrændte bilvrug fra den dramatiske ulykke i Hasselager, 1. maj 1930. (Foto i privateje)

kræfter, der skulle lægges i, når alt materiel fungerede ved håndkraft; både donkraft, kran og det treben, der kunne monteres på kranvognen for at forøge vognens løfteevne.

Den støt voksende biltrafik gav sig også udslag i flere og flere alvorlige bilulykker. En ulykke, der mejslede sig ind i sjælen på de redningsfolk, der deltog, skete 1. maj 1930. En bil kørte med en fart af ca. 100 km i timen ind i et vejtræ udenfor Hasselager og brød i brand. Bilens 24-årige fører sad fastklemt i det søndervredne bilvrug og var prisgivet flammerne. Forbipasserende kunne intet stille op før redningskorpset var på stedet. Og da var det for sent. Aarhus Stiftstidende beskrev det syn, der mødte redningsfolkene, da de ankom: »Vognen var da helt fortæret af flammerne og dens fører en sort og forkullet masse, som dels måtte saves, dels hugges ud, et så uhyggeligt arbejde, at flere af de mange tilskuere fik ildebefindende derved.«³⁹

Lille Edith

I dagene omkring nytår 1929-1930, var hele Danmark optaget af eftersøgningen af lille Edith på fire år, som var forsvundet i Vorup ved Randers. Den legendariske leder af Rigspolitiets rejsehold, Himmelstrup, var i Randers for at lede efterforskningen, men efter flere dages resultatløst arbejde var befolkningen ved at blive utålmodig. Der op-

stod flere rygter. Nogle mente, at Edith var blevet lagt i graven hos en ældre mand, der netop var blevet begravet på Vorup Kirkegård og atter andre troede, at hendes lig var kastet i en branddam. Himmelstrup mente, det var usandsynligt, at pigens lig var i en af Vorups branddamme. Han foranstaltede derfor ikke en tømning af branddammene.

Harry Falck rejste til Randers og tilbød at Falck ville tømme dammene, om nødvendigt for egen regning. Politiet ville ikke direkte forhindre, at Falck pumpede de to damme tomme, og med store dele af den lille bys indbyggere som tilskuere gik man 4. januar i gang med at tømme den første dam med pumper fra Århus og Hornslet. Det tog et døgn at tømme hver dam, men man fandt ikke liget af den lille pige. Det dukkede først op i Randers havn 16. januar. Pigens moder havde været under kraftig mistanke i sagen. Hun blev sigtet for at have dræbt pigens, men senere frikendt.

Det var selvfølgelig en tragisk baggrund men denne sag gav Falck omfattende PR. Billedet af det handlekraftige korpset af raske mænd, der tog affære og fulgte folkets ønske – oven i købet for egen regning, når politiet ikke ville følge folkekravet om en tørlægning af dammene – var endnu en gang med til at gøre korpset populært.

Falck kunne nu se tilbage på året 1929. Antallet af assistancer var vokset til lige

Falcks tømning af branddammene i Edithsagen var et stort tilløbsstykke for den lokale befolkning. (Foto i privateje)



under 2.000 og redningskorpset var kendetegnet af vækst i antallet af indsatser fra år til år. Også økonomien var i fremgang, og der var nu tegn på, at det kunne blive rentabelt at drive redningskorps i Århus. Regnskabet for 1929 udviste et overskud på 310,92 kr. Ikke nogen fyrstelig sum, men unægtelig en fremgang i forhold til de foregående års underskud.

Velkommen til Århus – hvis De kan klare Dem selv

Tilløbet til at etablere redningsstationen i Århus havde været langt. Flere forsøg var strandet af den ene eller anden grund. Da tiden langt om længe var moden var det bl.a. omegnskommunernes betaling til zonebrandvæsenet, der sikrede et fundament. En ofte citeret historie går på, at Harry Falck aflagde en høflighedsvisit hos borgmester, Jacob Jensen (Soc.dem.) i forbindelse med stationens start. Han blev mødt med ordene: – Jaså, De vil drive redningskorps her i byen. Det skal De da være velkommen til – når De blot kan klare Dem selv! I modsætning til i Aalborg og Odense, tegnede Århus Kommune ikke noget abonnement hos Falck. Det var et ønske fra korpset, at få kommunen til at tegne et abonnement, der i det mindste kunne dække dele af udgifterne

ved sygetransport for mindrebemidlede. Korpsets målsætning var at alle skulle kunne ringe til Falck, hvis de havde brug for hjælp. Hvis de ikke kunne betale, ville man hjælpe gratis. Men kunne man i et eller andet omfang få udgiften dækket af kommunen, var det selvfølgelig at foretrække.

Århus Amt blev da også kunde hos Falck før Århus Kommune. Korpset overtog pr. 1. juli 1929 al sygetransport til Århus Amtssygehus.⁴⁰ Falck fik ikke forøget sin park af ambulancer ved denne lejlighed, men mindst een medarbejder fra Århus Amt, Anders M. Schiøler, der havde været ambulancechauffør, blev ansat som redder hos Falck. Schiøler blev hos Falck til han fratrådte på grund af alder i slutningen af 1940'erne.⁴¹

Der gik adskillige år inden Århus Kommune indgik aftaler med Falck om ambulancekørsel og sygetransport. I maj 1930 godkendte Århus Byråd dog den første aftale med Falck. Den kommunale rustvogn stod foran udskiftning, og man indgik aftale med Falck om transport af lig – til en pris af 8 kr. pr. tur inden for Århus bys grænse til hospitalernes lighuse.⁴²

Hvert år på generalforsamlingen i Århus Redningskorps, som det hed indtil 1931, gjorde man i beretningen for årets virke opmærksom på, hvor mange af årets syge-



Falcks vognpark og station i Nørre Allé ca. 1930. Bagest til højre ses den lastvogn, der efter overflytning fra Falcks entreprenøraftdeling i København blev monteret med kran. Bygningen i Nørre Allé findes stadig og ejes af KFUM. Den er dog ombygget adskillige gange, og det er i dag vanskeligt at kende træk i bygningen fra den tid, den husede Falcks station (Foto i privateje).

transporter og ambulancekørsler, der var kørt uden vederlag. Der har sikkert været en del pression i at offentliggøre dette tal – og en interesse i, at gøre tallet så stort som muligt.

3. november 1929 bragte Demokraten en artikel, der var kritisk over for Falcks Redningskorps. Politiet kørte jo stadig ambulanceudrykninger i »salatfadet« Politiets takst var 50 øre pr. kørt kilometer. Hvis den tilskadekomne var ubemidlet kørte man gratis. Falcks mindste takst for ambulanceudrykninger var i følge Demokraten 10 kr. Også Falck så helt eller delvis bort fra honorar, når den tilskadekomne ikke kunne betale. Artiklen var skrevet med baggrund i en konkret sag, hvor Falck angiveligt var 15 min. om hele sit arbejde og havde opkrævet 10 kr. for arbejdet af en folkepensionist uden andre indtægter end hendes pension. Harry Falck reagerede omgående på artiklen og skrev til avisen, som dagen efter op tog hans svar. Han tilbageviste diverse påstande om den konkrete sag og oplyste desuden, at ca. 1/3 af de ambulanceudrykninger, korpset indtil da havde kørt i Århus var kørt uden vederlag.

Den aggressive boulevardavis Døgnets Ekko, der udkom i Århus i en kort årrække, tog derefter sagen op. I en artikel 8. november oplyste avisen, at dén trediedel af udrykningerne som i følge Harry Falck var kørt uden vederlag, var inklusive alle de ture, der var kørt til abonnenter, heriblandt lokale virksomheder, der havde tegnet abonnement, så ansatte, der kom til skade i tjenesten kunne blive hentet. Tilsyneladende tog ingen af byens mere etablerede aviser sagen op, men der er heller ikke fundet nogle vidnesbyrd om, at Harry Falck tog til gensvar mod Døgnets Ekkos oplysninger. Falcks forsøg på, at fremstå mere filantropiske end der var dækning for slog altså fejl og man kunne nok takke sit gode forhold til pressen for, at der ikke var andre aviser, der fulgte op på kritikken. End ikke Demokraten, der startede sagen, fulgte den til dørs.

Ambulancekørsel – i Buick, forstås

Da Falck åbnede århusstationen i 1927 havde man to ambulancer. Den ene var ny; den anden overtaget fra Chr. Petersens vogn-

mandsforretning. Allerede i løbet af det første år købte man ambulance nr. 3 og i september 1930 blev vognparken udvidet til 4 ambulancer. Alle fire var store vogne af mærket Buick.

Der var nok at se til for ambulancerne i Århus. I korpsets første år kan man regelmæssigt i aviserne læse om arbejdsulykker på byens travle havn. Også i landbruget skete adskillige, alvorlige arbejdsulykker. Den motoriserede trafik gav også travlhed. Ulykker med biler og motorcykler blev efterhånden en del af hverdagen.

Århus blev i 1920-30'erne også hærgnet af sygdomsepidemier. I 1933 var der frygt for, at en epidemi af sygdommen børnelammelse var på vej. Flere børn blev indlagt i løbet af sommeren og efteråret. Aarhus

Stiftstidende rejste spørgsmålet, om det var muligt at blive smittet af børnelammelse under transporten i en ambulance, som havde kørt med børn, der var ramt af sygdommen. I et interview med avisen gav Harry Falck et indblik i standarden for hygiejne i datidens sygevogne: *»Jeg tror det er aldeles udelukket [at blive smittet i ambulancen] svarer direktør Harry Falck. Der træffes alle foranstaltninger for, at vi ikke skal udbrede smitte. Når en ambulance, skal hente en patient, som lider af en smitsom sygdom, iføres mandskabet hvide kitler, og så snart de kommer til Amtssygehuset, afleveres alt sengetøj til sygehuset, der sørger for at få det desinficeret. Vognen kører derefter hjem til os, mandskabets hvide kitler afleveres til desinfektion og vi foretager en øjeblikkelig desinfektion af ambulancen, idet vi oversprøjer den indvendig og udvendig med en sublimatopløsning, som er stærk nok til at dræbe alle bakterier. Og endelig får ambulancen en afvaskning med sæbevand før den kommer ud på næste tur.«⁴³*

1920'ernes og 30'ernes ambulancer var spartansk indrettede. Begrebet førstehjælp var langt fra så udbredt som det er i dag, og ingen havde tænkt den tanke, at man kunne behandle patienten i ambulancen på vej til



Dagligdagen som Falckmand i 1930'ernes begyndelse gav tid til lidt sjov og spas. Bemærk båret og den specielle transportstol, der blev brugt, når patienter skulle bæres op og ned ad trapperne i etagejendomme. På grund af et stigende antal rygskader hos Falcks reddere overvejer korpset at indføre stole efter dette princip igen. (Foto i privateje)

Aktie N^o [redacted]

Kr. 1000

AARHUS REDNINGSKORPS AKTIESELSKAB.

*Bestyrelsen for Aarhus Redningskorps Aktieselskab
erkender herved, at*

Stændchaveren
*af nærværende Aktie eller den, til hvem nærværende Aktie
ved lovlig Transport overdrages, er Deltager i Selskabet med
et fuldt indbetalt Beløb, stort*

ET TUSINDE KRONER

*og som saadan har forholdsmæssig Andel i alle Selskabets
Ejendele og Rettigheder i Overensstemmelse med Selskabets
Love, som disse nu er eller til enhver Tid maatte være.*

Aarhus, den 1927.

*Bestyrelsen
for
Aarhus Redningskorps Aktieselskab.*

*Selskabet er optaget i Aktieselskabs-Registeret den 31. August
1927 under Nr. 8645.*

*Hermed følger Kuponsark for Aarene 1927—1946 incl. samt
en Valon.*

Original aktie fra den første tegning af aktier i Aarhus Redningskorps 1927.

Julius Jensen i Buick ambulance, årg. 1930. (Foto i privateje)



Hans Rasmussen ved Chevrolet kranvogn i Holme 1931. (Foto i privateje)



Denne Bedford afløste i 1937 Falcks første brandsprøjt i Århus. Vognen blev senere benyttet hos Falck i Bjerringbro og brandvagnen i Knebel, hvor den havarede i 1967. (Foto i Lokalhitorisk Samling)

hospitalet. En ambulance var først og fremmest et transportmiddel. Man var helt på det rene med, at det havde stor betydning, hvor hurtigt patienten kom under kyndig behandling. Derfor var det ganske normalt for Falck at vælge store, kraftige personvognschassis i stil med Århusstationens Buickvogne, når der skulle købes ambulancer.

Med den såkaldte pull motor havde man dog fået et middel til at indlede genoplivningsforsøg på druknede m.m. på stedet. Pull motoren blev taget i brug ca. 1910. Det var en tysk opfindelse, som gav kunstigt ån-

dedræt med ilt tilsat kuldioxid, og som både sugede og trykkede. Menerne om pull motoren var delte i lægekredse. Nogle mente den gjorde mere skade end gavn. Det var dog muligt for een mand, at give kunstigt åndedræt med maskinen. De metoder til kunstigt åndedræt, der ellers var kendt i datiden krævede to-tre mand pr. offer. Pull motoren gik ud af brug i slutningen af 30'erne. Kunstigt åndedræt med carbogen-apparater var en mere sikker metode, og det må heller ikke glemmes, at den såkaldte Holger Nielsen metode til kunstigt åndedræt blev indført i 1934.⁴⁴

Det trækker op til krig

Falck bliver landsdækkende og får en konkurrent

Falcks Redningskorps gennemgik en rivende udvikling uden for Århus. Der blev etableret selvstændige selskaber i Vejle i 1928 og Næstved i 1930. De selvstændige aktieselskaber var alle medlemmer af De Danske Redningskorps' Fællesforbund, der fungerede som en paraply over selskaberne for at sikre en ensartethed i udviklingen.

I større eller mindre omfang oprettede alle selskaberne filialstationer og zone-

brandvagter. Den hidtil største satsning kom i 1931, hvor der blev åbnet redningsstationer i 13 byer landet over. Dermed var der komplette redningsstationer i over 20 byer. Også antallet af zonebrandvagter voksede støt. I 1931 havde Falck ca. 70 zonebrandvagter landet over. I løbet af 30'erne oprettedes en lind strøm af stationer landet over, så folk i alle egne efterhånden stiftede bekendtskab med Falck.

Århuselskabets første filialstation blev oprettet i Viborg i 1932. Adskillige filialstationer fulgte i løbet af 1930-40'erne. Ef-



I anledning af Falcks Redningskorps' 25 års jubilæum 3. oktober 1931, blev personalet på Århusstationen fotograferet i stationens garagehal, der var pyntet til fest. Fra venstre: Axel La Fontaine, Børge Mølbach, Hans Skovgaard, Svend Skovgaard, Julius Jensen, Anders M. Schiøler, Hans Rasmussen, Carl Høegh, Egil Havemose, Søren Jensen og Chr. Pedersen. (Foto i privateje)

ter krigen kom enkelte stationer til, først og fremmest på Djursland.

I 1930 fik Falck en seriøs konkurrent. Oven i købet fra egne rækker. I 1924 havde Falck åbnet en zonebrandvagt i den lille by Eskildstrup på Falster. Brandvagten var startet på initiativ af to lokale folk, Reinholdt Hansen og Johannes Hare, efter at de begge havde mistet store værdier ved en brand, hvor den lokale håndsprøjte ikke kunne forhindre ilden i at rase. Grebet af entusiasme for sagen, lod Hare og Hansen det ikke blive ved brandvagten i Eskildstrup. De agiterede med stort held for oprettelse af zonebrandvagter i andre sognekommuner på Lolland-Falster og i Sydsjælland og takket være deres arbejde, blev hele området snart dækket af zonebrandvagter. Modstræbende gav Sophus Falck efter for deres ønske om at oprette en egentlig redningsstation i Eskildstrup i 1926 med Reinholdt Hansen som direktør. Falck havde foretrukket en station i Nykøbing Falster.

Eigil Juel Wiboltt, der var udpeget som den øverste leder af Falcks zonebrandvagter, arbejdede i det daglige tæt sammen med de entusiastiske folk fra Falster. Wiboltt tog i 1927 initiativ til »Foreningen af Falcks Zonebrandvagter« som senere tog navnet »Zonelederforeningen«. Ideen var bl.a. gennem denne forening at sikre ensartet materiel og kontrakter landet over. Foreningens årsmøder blev mere og mere anspændte efterhånden som kravene fra Eskildstrup om selvstændighed og frigørelse fra den centrale ledelse i København tog til i styrke. Rudolf Falck aftalte derfor med Reinholdt Hansen, at han fik Lolland-Falster for sig selv, mens Falck fik resten, dog således, at men betjente hinandens abonnenter.

Det stod efterhånden klart, at det ikke var muligt, at fastholde korpset i Eskildstrup som en del af De Danske Redningskorps' Fællesforbund og da Reinholdt Hansen for næsen af Falck sikrede sig kontrakter på sygetransport i Præstø, Haslev og Holbæk, som jo alle lå uden for de områder,

hvor han havde frit spillerum, var der lagt op til et endeligt opgør.

I august 1930 blev Reinholdt Hansen ekskluderet fra Zonelederforeningen. Kort tid efter dannede Hansen og Hare Zoneredningskorpset. Alle zonebrandvagterne i Sydsjælland og på Lolland Falster samt nogle brandvagter i det øvrige land gik ind i det nye korps. Wiboltt, der var blevet smittet af deres entusiasme sagde sin stilling hos Falck op. Han fik en tilsvarende stilling i Zoneredningskorpset og han investerede oven i købet en arv i korpset. Med bl.a. disse penge i ryggen begyndte en ekspansion, der efter få år rakte langt ud over det sydsjællandske område. Lolland-Falster forblev dog en vigtig base for korpset.⁴⁵

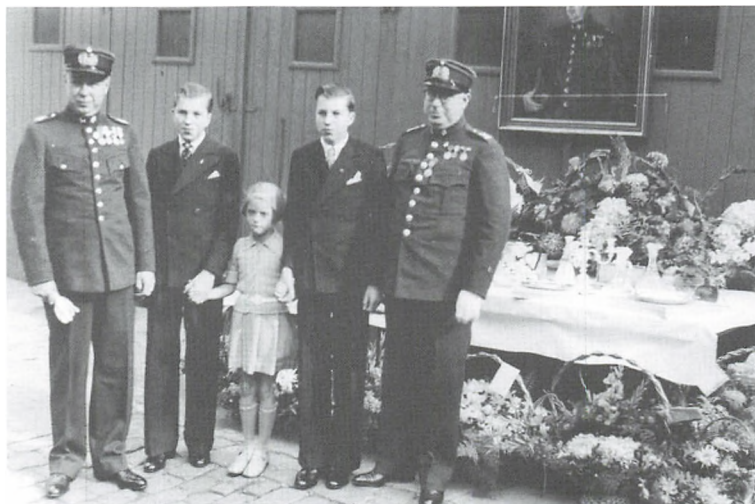
Ingen af de brandvagter der var oprettet under Århus Redningskorps rev sig løs. I Østjylland markerede Zonen, som det i daglig tale blev kaldt, sig først og fremmest gennem etablering af en stor station i Randers i 1933. Stationen i Randers var ejet af vognmand Chr. Jensen, der havde drevet vognmandsforretning og sygevoognskørsel i byen i en årrække. Det var langt fra ualmindeligt for Zonen, at stationerne i provinsen blev ejet eller forpagtet af lokale vognmænd. Stationen i Randers blev en af Zonens vigtigste bastioner og var måske årsagen til, at Falck først kom til Randers i 1938.

Ændringer i ledelsen

Rudolf Falck, der fungerede som øverste leder af korpset, døde 3. januar 1933, 43 år gammel. Det blev derfor nødvendigt med ændringer i den øverste ledelse af Falcks Redningskorps. William Falck brød op fra Odense, hvor han havde været direktør siden stationen blev oprettet i 1919, for at overtage den daglige ledelse i København. William og Harry Falck besluttede, at lede korpset videre i fællesskab med Harry Falck som øverste leder af samtlige stationer i Jylland.

I Århus skete der også ændringer i den øverste ledelse. For at styrke salget af abonnenter var Jens Peter Kastberg blevet an-

Harry Falck fejrede i 1935 sit 25 års jubilæum i Falcks Redningskorps. Anledningen blev brugt til at forevige to generationer af Falck-familien. Fra venstre: William Falck sr., William Falck jr., Jytte Falck, Mogens Falck og Harry Falck. (Foto i Lokalhistorisk Samling)



sat med titel af direktør i 1932. Kastberg var ansvarlig for abonnementsafdelingen i hele Jylland. I en artikel i anledning af Falck Århus' 50 års jubilæum i 1977 beskrives Kastberg og baggrunden for hans ansættelse således: »Det var ikke Harry Falcks store force at komme ud til forhandlinger hos myndigheder eller på anden måde fremtræde som offentlig person. Til dette job engageredes direktør J.P. Kastberg. Han var sælgertypen på godt og ondt. Gik i folk med træsko på og kom altid smilende og glad hjem med et resultat. Det var ikke altid, at Harry Falck og Kastberg var enige om, hvor godt resultatet egentlig var«. ⁴⁶

I lyset af Harry Falcks optræden som »entertainer« ved øvelser, rundskuedage og gårdbrande i korpsets tidlige år kan karakteristikkene af ham – som en person, der ikke befandt sig godt i offentlighedens søgelys – egentlig godt undre, men det kan jo ikke udelukkes, at der har været tale om velovervejede skuespil for at vinde befolkningen for sagen. Lignende historier fortælles i stort tal om korpsets stifter, Sophus Falck, hvis evner til at bringe sit redningskorps i rampelyset var legendariske og det er værd at mærke sig, at det kun var i Århusstationens allerførste år, Harry Falck optrådte »på slap line« i forbindelse med øvelser og ulykker.

Den store vækst i antallet af Falckstationer landet over i begyndelsen af 1930'erne betød, at mange af Harry Falcks betroede folk fra Århus kom til at indtage nøgleposter landet over. Den første, der forlod Falck i Århus for at få udfordringer andet steds, var assistent Otto Pagh, der i 1929 blev udpeget som leder af korpsets nye station i



Inspektør Carl Høegh ved alarmbordet på Falcks station i Nørre Allé. Foto fra ca. 1935. (Foto i Erhvervsarkivet)



I 1934 blev det store mindesmærke over danskere, der faldt i første verdenskrig afsløret i Mindeparken. Monumentets friser, der var udført af billedhugger Axel Poulsen, blev transporteret til Århus af Falcks københavnske entreprenøraftdeling. Her ses personale fra Falck i København og Århus med en del af frisen »Freden«, læsset på en af Falcks lastvogne. (Foto i Erhvervsarkivet)

Hillerød. I forbindelse med hans afrejse blev Carl Høegh, der ved starten i 1927 var blevet ansat i Århus som repræsentant med ansvar for tegning af abonnemeter, udnævnt til inspektør og dermed reelt daglig leder af stationen i Århus. Otto Pagh forlod Falck i 1935. Han blev ansat hos Zonen i København og arbejdede hos Zonen til sin død, 40 år gammel i 1939.

Harry Falck trak i sine første år som direktør i Århus to af sine betroede folk fra tiden i Svendborg til byen. Den første var Egil Havemose, som havde været med fra starten i Svendborg. Havemose kom til Århus som assistent 1. april 1928. 15. oktober 1930 kom Hans Rasmussen til Århus. Også han havde været med fra starten i Svend-

borg, først som elev, siden som assistent. Hans Rasmussen havde administrative opgaver og blev i 1943 udnævnt til kontorchef hos Falck i Århus. Han bestred denne stilling til sin død i 1952, 46 år gammel.

Egil Havemoses ophold i Århus blev af kort varighed. I sommeren 1933 blev han udset til den vigtige post som leder af korpsets nye station i Esbjerg. Også andre fra Århusfolk fik vigtige poster i andre byer. Svend Skovgaard, der blev ansat i Århus i 1929, blev 1938 stationsleder i Randers og Axel la Fontaine, der blev ansat i 1934, var i mange år stationsleder i Viborg, hvor han afløste en anden tidligere redder fra Århus, Børge Jørgensen, der døde i en ung alder i 1945.

Jul i Den Gamle Falckstation

Arbejdet hos Falck var fra starten organiseret efter døgnvagtsprincippet; arbejdet et døgn, fri et døgn – året rundt. Kortere arbejdstider og forbedrede overenskomster har løbende blødt op på dette, men i 1934 var det vilkårene for Falcks personale. Også juleaften. Den senere redningsinspektør Chr. Petersen har fortalt om, hvordan julen foregik hos Falck i Århus i den tidligste tid: »Det mandskab, der havde vagten, gik hjem og spiste fra 6 til 8, og så tog man kone og børn med på stationen, og der havde vi altid et smukt pyntet juletræ. Så dansede vi med børnene omkring juletræet og sang julesalmer, og så havde konen taget noget julebag og knas med derned. Så pyntede vi bordet med et rent lagen og små grankviste og der blev lavet kaffe på primussen. Når der ikke var for travlt på stationen med kørsler o.lign., havde vi en hyggelig og dejlig juleaften.«⁴⁷

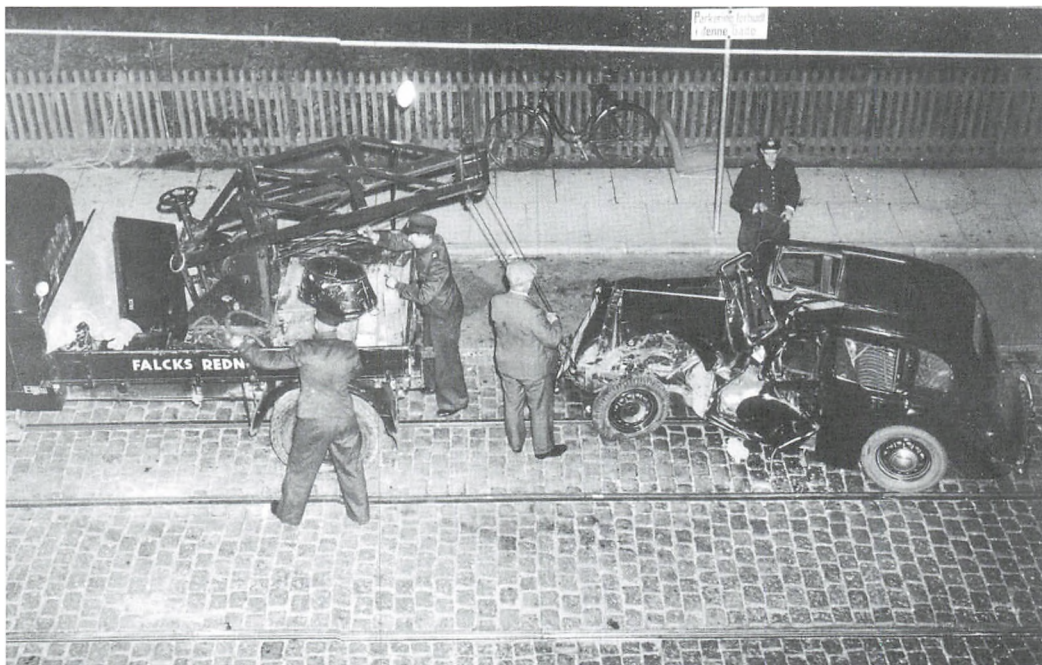
Det kendte mundheld; Falck åbnede i 1906 og har ikke haft tid til at lukke siden,

står forhåbentlig stadig til troende. Man må formode, at frivagterne overtog vagten, mens det egentlige vagtpersonale spiste julemiddag i deres hjem.

Den senere redningsinspektør Søren Per-tou har fortalt følgende historie, der også ganske godt illustrerer den specielle stemning der er på en Falckstation omkring en højtid:

»Det var på vor gamle station i Nørre Allé, juleaften 1934. Kl. 5 om eftermiddagen ville direktør Falck komme og ønske sit personale glædelig jul. Vi var opstillede til parade med nypudsede støvler og blanke knapper. Det store juletræ i garagen var tændt og vi ønskede hinanden glædelig jul, alt imens vi kom i den helt rigtige julestemning.

Knap var højtideligheden til ende for alarmklokkerne lød. På lystavlen stod der Landbrand og undervejs til brandstedet sagde vi til hinanden, at der gik den juleaften, men det viste sig dog, at der ikke var ild i huset, men i et juletræ, der af ejeren resolut



Falck henter en bil, der er blevet påkørt af sporvognen i 1939. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Stempelur. Brugt på vagtcentralen ca. 1927-1950 til at stemple klokkeslet på køresedler til dokumentation.

var kastet ud i gården, hvor det lå og brændte med al sin stads og glimmer. Mens vi stod og slukkede med en håndsprøjte, stod der fire små pøder og tudbrølede over, at deres juletræ var brændt, og at de ikke skulle have juletræ i år. Dette faldt os for brystet, da vi syntes, det var synd vor de små pøder, og vi lovede de skulle få et andet juletræ.

Vi kørte tilbage til byen og fik købt et juletræ, og ved hjælp af lidt julepynt fra vor eget store, kunne det lige klares. En falckmand blev sendt af sted med træet ud til de ventende børn og efter at han havde hjulpet med pyntningen blev der sunget »Højt fra træets grønne top«. Julen var dermed redet for de små børn.

Samme juleaften havde vi været hjemme en times tid og sad bænket omkring julebordet, hvorpå der var anbragt en stor julekurv, som var en foræring fra fru direktør Falck. Vi sad rigtig og gnaskede i de søde sager, da alarmklokkerne atter lød. Denne gang var det ambulance til Guldsmedgade 8. Vi styrtede af sted til ambulancen med et æble i den ene hånd og munden fyldt med chokolade, og af sted gik det.

Da vi kom til stedet, fandt vi en ung kvinde liggende på gulvet, blå i hovedet og bevidstløs ... hun havde fået et gåseben i den gale hals. Vi forsøgte først at ryste patienten, for om muligt at få gåsebenet op, men da det ikke lykkedes, lagde vi hende på en bære og i flyvende fart kørte vi til hospitalet. Jeg blev puttet ind i vognen til patienten, for om muligt at kunne gøre lidt gavn undervejs. Da vi kom til hospitalet skadestue, bremsede chaufføren så hårdt op, at jeg trillede rundt i ambulancen et par gange. Det mærkelige ved det hele var, at gåsebenet røg op af halsen samtidigt ... Et par timer efter kunne vi atter køre patienten hjem med lægens ord for, at patienten kunne takke de raske falckfolk for, at det gik så godt som det gjorde.»⁴⁸

Den falske læge

Selvom en ambulance i 1930'erne først og fremmest blev betragtet som et transportmiddel, søgte Falcks Redningskorps nye muligheder for at forbedre forholdene for patienterne.

26. januar 1935 kunne Aarhus Stiftstidende oplyse, at Falck i Århus havde ansat læge Richard Tellerup. Det var meningen, at han skulle køre med på så mange ambulanceudrykninger som muligt for på ulykkesstedet at kunne rådgive redderne og indlede behandling af patienten. Tellerup havde selv henvendt sig til redningskorpset og tilbudt sig for en periode, idet han ville samle stof til en doktordisputats om betydningen af hurtig lægehjælp ved katastrofer. Tellerup skrev på sin disputats i de ledige stunder på stationen i Nørre Allé. Disputatsen blev skrevet på engelsk, idet han var uddannet som læge fra et engelsk fakultet. Da hans lægeuddannelse var fra England måtte han ikke praktisere i Danmark, men der var ikke noget i vejen for, at han kunne assistere Falck ved ulykkestilfælde.

Efter kort tid, begyndte de lokale læger dog at fatte mistanke til Tellerup og hans noget eksotiske baggrund. Læge Paul Boeskov, Hasle, påtog sig at undersøge sagen.

Han bad Tellerup om at fremvise sine eksamensbeviser, men det forsøgte han at undgå. Boeskov kontaktede derefter Harry Falck, der også krævede, at Tellerup viste sine papirer. Korthuset revnede nu for Tellerup, som efter nogle udflugter lovede, at tage hjem og hente sine papirer. Han viste sig ikke på Falckstationen igen.

Affæren blev forsidestof i de lokale aviser. Det viste sig, at Tellerup kun var 23 år gammel, havde en karriere som befalingsmand i hæren bag sig, var ærkeårhusiansk og ikke københavner, som han ellers havde udgivet sig for – og aldrig havde været på noget lægestudie i England. Til gengæld huskede lokale samaritter ham som en interesseret kursist ved et førstehjælpskursus, der tidligere var blevet afviklet i Rådhusalléen.

Richard Tellerup slap for straf ved denne lejlighed, men i vinteren 1939 var han atter forsidestof i landets aviser, idet han nu var blevet afsløret som falsk læge i Ivigtut på Grønland. Forinden havde han været ansat som læge på Folkekuranstalten Hald samt Odense By- og Amts sygehus! Efter afsløringen på Grønland fulgte dog en straffesag, hvor han idømt 3 måneders hæfte.

Tilsyneladende afskrækket fra at fortsætte sin karriere som »læge« slog Tellerup ind på andre baner. I 1943 forlod han over hals og hoved en stilling som direktør for en medicinalvarefabrik i Nørre Sundby. Forinden havde han i flere år arbejdet som driftsingeniør på et slagteri i Nykøbing Falster. Ganske vist var han her blevet ansat på falske anbefalinger fra et slagteri i Chicago, men hans arbejde havde været upåklageligt, og det var en stor sorg for virksomheden, da han valgte at rejse.

Århus Kommune bliver kunde hos Falck

Det havde længe været en torn i øjet for Falck, at Århus Kommune ikke var blandt redningskorpsets abonnenter. Enkelte afdelinger af kommunen var kunder hos Falck, jvf. f.eks. den tidligere nævnte aftale om

transport af lig. I løbet af vinteren 1934-35 blev der indledt forhandlinger om et egentligt abonnement for Århus Kommune. At kommunen ønskede at tegne abonnement på netop dette tidspunkt skyldtes sandsynligvis, at politiets Stoewer udrykningsvogn fra 1922, som stadig udførte ambulancekørsel, skulle udskiftes.

17. januar 1935 fremsendte Falck et formelt tilbud til Århus Kommune. På sit møde 7. marts 1935 godkendte byrådet at Falck på kommunens regning skulle udføre ambulanceudrykning i Århus Kommune til personer, hvis indtægt ikke oversteg 3.000 kr. pr. år samt at korpset skulle udføre ambulanceudrykning for hospitalerne i aften- og nattetimerne samt søn- og helligdage. Endelig blev også skolerne omfattet af abonnementet. Århus Kommunes betaling for abonnementet blev fastsat til 4.000 kr. årligt.⁴⁹

Tilsyneladende har Falcks ønske om, at tegne abonnement med Århus Kommune været så stort, at man var villig til at indgå næsten en hvilken som helst aftale. Allerede i marts 1936 måtte Århus Byråd behandle en anmodning fra Falck om at forhøje betalingen til 6.000 kr. årligt. Borgmesteren erkendte, at efter de foreliggende oplysninger var aftalen ikke nogen særlig god forretning for Falck, men anbefalede alligevel ikke byrådet at gå med til en forhøjelse og anmodningen blev derefter afvist.⁵⁰

Stationen i Nørre Allé bliver for lille

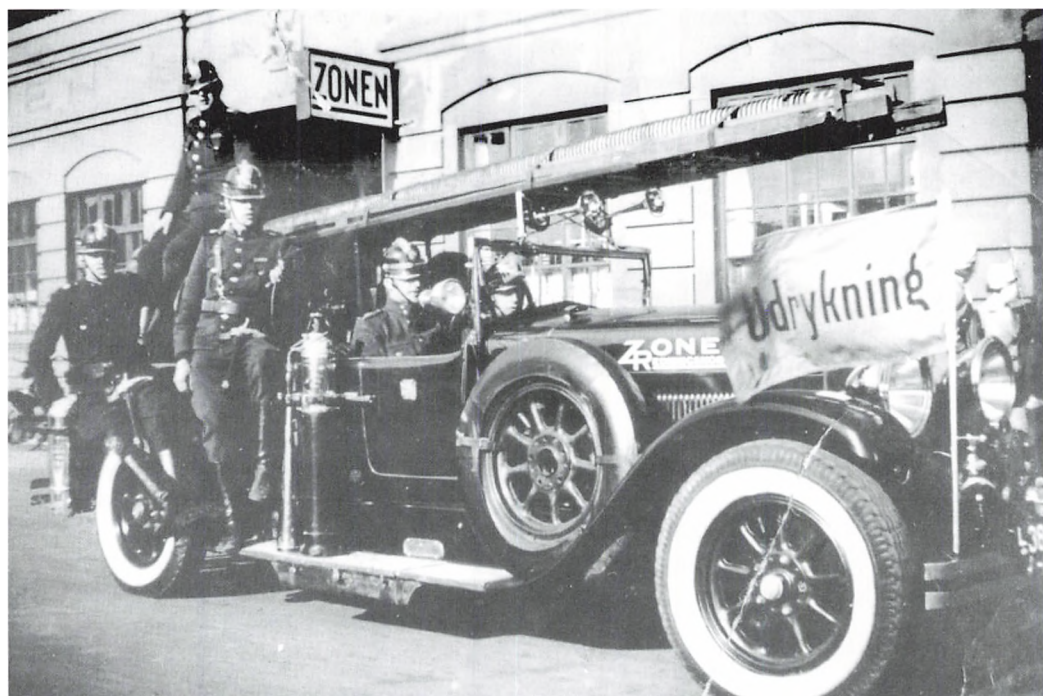
I løbet af 1936 stod det klart, at lokalerne i Nørre Allé ikke længere svarede til Falcks krav. Der var brug for mere plads til personalet og den voksende vognpark. Füllialnettet under Falcks Redningskorps Århus A/S bestod nu af syv fuldt udbyggede redningsstationer, fire autohjelpsstationer samt en enkelt brandvagt. Kravene til administration var derfor også stigende. Forholdene i Nørre Allé beskrives bedst i følgende citat: *»... redningsstationen kunne ikke følge med i udviklingen. Den var hurtigt blevet for trang. Kontorerne på første sal var ikke*

stort mere end et par småværelser, hvor vagtmestre og direktion omtrent måtte sidde på skødet af hinanden for at være der. Stabler af pakker med rapporter fyldte op, og midt i trængslen måtte vagtmesteren døgnet rundt holde hovedet koldt, modtage meldinger og sende vogne og mandskab af sted. I gården holdt køretøjer parat til udrykning, mens andre vogne blev vasket og set efter. Mandskabet havde opholdsstue, spisestue og sovesal i eet og samme lokale, kun med vindue til en vognhal. Fra denne station arbejdede korpset. Det var trangt og langt fra tilfredsstillende for personalet, men udadtil mærkede man intet til vanskelighederne.«⁵¹

Behovet for en ny hovedstation i Århus blev diskuteret på flere møder i Århuselskabets bestyrelse. Harry Falck sagde til Aarhus Amtstidende: » – Vi trænger hårdt

til en ny stationsbygning. Jeg har bl.a. været ude at studere de nye trambusgarager ved Silkeborgvej, for at se, om det var noget for os at bygge vores i samme stil, og jeg må sige, at den rækkeparkering, der praktiseres hér tiltaler mig meget. Men før vi bliver klar over, hvordan vi vil bygge må vi løse spørgsmålet om, hvor skal vi bygge.«⁵²

Et par måneder fandt man en grund til den nye redningsstation. Til Demokraten oplyste Harry Falck 26. marts 1938, at man i februar måned havde indsendt en ansøgning til byrådet om leje af en grund ved Kystvejen ud for den daværende Tværgade. Arkitekt Wilhelm Th. Klemann skulle tegne den nye station, som var budgetteret til ca. 100.000 kr. Grunden lå tæt på jernbanen, og i følge Demokraten var det muligt, at banen ville blive ført bag om stationen, så togene ikke var til gene under udrykning.



Zonens første katastrofevogn var bygget på et imponerende FIAT 519 chassis årg. 1926. Den havde med stor sandsynlighed tilhørt Kronprins Frederik inden den blev købt brugt af Zone-Redningskorpset, der ofte byggede brand- og katastrofevogne op på chassiser fra ældre luksuspersonvogne. Billedet er taget inden åbningen af stationen i Århus, idet vognen, der blev overflyttet fra Zonen i Eskilstrup stadig har nummerplader med bogstavet L for Maribo Amt. (Foto i privateje)

En konkurrent kommer til byen

Fra det tidlige forår 1938 var Falck ikke længere enerådende i Århus. Som sin største satsning dette år, åbnede Zone-Redningskorpset en station i byen. Zonen havde siden 1932 haft et såkaldt henvendelsessted i Århus, hvor abonnenter kunne få autohjælp. Man havde talrige af disse henvendelsessteder spredt landet over. I Århus var det Aarhus Motor Compagni, der udførte opgaven. 19. marts 1938 kunne Aarhus Stiftstidende oplyse, at håndværkerne var ved at lægge sidste hånd på Zonens nye redningsstation i Århus. Man havde lejet sig ind i en bygning på Eckersbergsgade nr. 9.

Den nye redningsstation skulle være hovedkontor for Zonen i hele Jylland. Stationen var direkte ejet af Zone-Redningskorpset, hvilket var noget at et særsyn. Flertallet af korpsets stationer var ejet af vognmænd, forpagtet ud til stationslederen eller lignende. Stationen i Århus var en af de eneste, der var direkte ejet af Zone-Redningskorpset i hele sin funktionstid.

Som leder af stationen i Århus udpegede Zonen Erik Tage Fabricius Rasmussen, der i korpsets tidligste dage blev ansat på den første redningsstation i Eskilstrup på Falster. Han var svoger til en af Zonens stiftere, Johannes Hare. Fabricius Rasmussen havde en baggrund som stationsleder på Amager og i Odense og det var således en meget erfaren og kompetent mand, der blev sat i spidsen af den nye station i Århus. En markant skikkelse fra starten hos Zonen var inspektør Svend Pedersen, der sammen med Fabricius Rasmussen forestod den daglige ledelse af udrykningstjenesten. Blandt det øvrige personale ved stationens start var også en veteran fra Falcks Redningskorps; Walther Poulsen, der havde været ansat fra Falcks start i byen og også havde købt aktier i Aarhus Redningskorps, som det dengang hed. Walther Poulsen forlod Falck tidligt i trediveerne, men var altså nu ansat hos konkurrenten.

Zonen satsede hårdt på at få en slagkraftig station fra starten. Materiellet bestod af ca. 10 køretøjer. Både blandt ambulancer

og kranvogne fandtes primært nyere køretøjer. Zonen havde to vogntyper, som konkurrenten Falck ikke havde i Århus, nemlig en katastrofevogn og en anhænger til transport af større dyr, såsom køer og heste. Begge blev flittigt brugt som blikfang, da man utvivlsomt var helt på et rene med, at netop disse to ikke indgik i Falcks vognpark. Falck var ikke sene til at anskaffe en dyreambulance.⁵³ Der skulle dog gå nogle år inden man også fik en katastrofevogn.

Zonens nye station åbnede 25. marts 1938. Mange nysgerrige havde samlet sig på gaden uden for og »*da portene et øjeblik blev slået op, undslap et beundrende råb tilskuerne. Nægtes kan det heller ikke, at de mange udrykningsvogne med de gule udrykningsflag var et smukt syn.*»⁵⁴

Oven på den massive presseomtale af det nye redningskorps i byen er det næppe tilfældigt, at Falck dagen efter offentliggjorde sine planer om at bygge en ny, topmoderne redningsstation på Kystvejen.

Konfrontation fra starten

De to redningskorps var på konfrontationskurs i Århus fra første dag. Falck var ikke til sinds at lade opkomlingen komme til fadet. Den gældende regel dengang var, at det redningskorps, der transporterede en patient til sygehus efter en ulykke, fik betaling for assistancen, mens det andet korps kørte forgæves for egen regning; en praksis, der blev fulgt helt frem til sammenslutningen mellem de to redningskorps i 1963. Vagtmester Knud Hummelgaard hos Falck, fortæller følgende historie: »*Zonen kunne lige som Falck blive tilkaldt ved en trafikulykke og så var det bare med at komme først ... Det var ret pinligt, når to ambulancer fra hvert sit korps kørte om kap gennem byen. Kom vi samtidig var der ikke ligefrem slagsmål, men jeg husker en gang, hvor Zonen kom først – inden redderne var ude af deres vogn – var Falck kørt så tæt på modpartens ambulance at de ikke kunne få bagdøren op – så vi fik den tilskadekomne. En anden gang var det lige omvendt.*»⁵⁵



Zonen benyttede enhver lejlighed til at reklamere. At netop denne vogn var festligt pyntet til et optog, var ingen tilfældighed. Zonen var fuldt ud klar over, at Falck i Århus ikke rådede over nogen dyreambulance på dette tidspunkt. (Foto i privateje)

Blot et par uger efter åbningen af Zonens station meldte Falck sin nye konkurrent til politiet for uansvarlig kørsel. Anledningen var en alarm til en trafikulykke nær Skanderborg. Både Falck og Zonen sendte en ambulance til ulykken. Falck hævdede, at Zonens ambulance havde overhalet Falcks, der kørte med 90 km/t. Zonen måtte altså have kørt med den – for den tid – uhyrlige hastighed af 100 km/t. Til Aarhus Amtstidende 12. april 1938 sagde inspektør Høegh fra Falck: »Zoneambulancen drejede, da den havde passeret os, lige ind foran vor ambulance, og havde vi ikke kørt forsvarligt, var der sket en katastrofe; – et held det ikke var fedtet før. Jeg må betegne den kørsel, der blev udvist af Zonen som i højeste grad uforsvarlig ... Jeg vil gerne understrege, at der fra vor side absolut ikke har været tale om væddeløbskørsel, vi kører altid fuldt forsvarligt.«

Zonens stationsleder, Fabricius Rasmussen havde en noget anden udlægning af begivenhederne: »Assistenten der var med vognen, forklarer, at han, da man nærmede sig ulykkesstedet så en ambulance fra Falck, men på grund af den stærke blæst kunne man ikke høre, om den kørte på »horn«, og da vi kom bagfra, kunne vi heller ikke se, om den havde flag. Da falckvognen, der var

en ældre model, kørte med ringe fart helt ovre i vejens højre side, kørte vor nye vogn forbi, og først da vi havde passeret den blev vi klar over, at den havde udrykning, og da vi var lige ved ulykkesstedet, ville det have været ganske u hensigtsmæssigt at bremse op. Om nogen væddeløbskørsel eller konkurrence var der absolut ikke tale.«⁵⁶

Politimesteren i Silkeborg skulle behandle sagen, da episoden fandt sted i Silkeborg Politikreds. Han besluttede i juli 1938 at henlægge sagen, da: »alt tyder på, at der i denne sag mere er tale om et konkurrenceforhold end en overtrædelse af færdselsloven.«⁵⁷ I bladet »Zone-Nyt« som Zone-Redningskorpset i disse år udsendte til ansatte og samarbejdspartnere, blev afgørelsen hilst med tilfredshed. Man kunne ikke nære sig fra, at holde Falck fast på citatet om, at Zonen måtte have kørt 100 km/t, da Falck selv kørte 90. I Falcks kørselsinstruks, som var udleveret til alle medarbejdere stod nemlig at læse, at det var afskedigelsesgrund for falckreddere, at køre over 70 km/t under udrykningskørsel. Og så vidt bladet vidste, havde episoden da ikke ført til afskedigelser hos Falck.⁵⁸

Den store polemik om udrykningskørslen endte med at få konsekvenser for begge red-

ningskorps. Zonen havde som en af sine første handlinger i Århus anmodet Århus Kommune om at blive alarmeret samtidig med Falcks Redningskors, når der var brand i Århus Brandvæsens slukningsområde. Zonen ville – i lighed med Falck – gerne have del i opgaven med redning af inventar, maskiner m.m. under brand, da der var gode penge at hente fra brandforsikrings-selskaberne på disse opgaver. Zonens anmodning kom til behandling i Århus Byråd 11. april 1938 – altså lige, da sagen om kapkørsel med ambulancer var på sit højeste. Viceborgmester Stecher Christensen (Soc. dem.) gik imod brandkommissionens anbefaling af at give Zonen ret til at møde ved bybrande. *»Det var en fejl, at staten og kommunerne giver tilladelse det ene korps efter det andet, der skal optræde på samme felt. Om det skulle være Zonen eller Falck var taleren ligegyldigt, men det var malplaceret at have forskellige korps til udrykning med vogne, der suser gennem byens gader, den ene efter den anden, så det blev livsfarligt at færdes der for almindelige mennesker«.*⁵⁹ Zonen fik senere sin tilladelse til at møde til bybrand på samme betingelser som Falck, men i stedet for at give Zonen de vilkår, Falck havde haft siden sin start, blev betingelserne for begge korps ændret til, at de fik forbud mod udrykningskørsel til bybrand, med mindre dette udtrykkeligt blev forlangt af Brandvæsenet ved alarmeringen.

Det var fra starten vigtigt for Zonen at blive kendte i Århus. Falck havde jo 11 års forspring i byen og efter alt at dømme et nærmest pletfrit omdømme. Det var altså noget af en udfordring for Zonen at vinde sig tilhængere i Århus. Da man ved starten i Århus hverken havde aftaler om brandslukning med sognekommuner eller aftaler om sygetransport til nogle af byens hospitaler, var man henvist til at finansiere stationen udelukkende på salg af abonnementer,

Zonens redningsbåd Bulldog i Århus Havn.
(Foto af privateje)

kørsel efter regning for private og virksomheder og indtægter fra forsikrings-selskaber i forbindelse med redningsarbejde.

Meget tyder på, at man har haft en ganske bevidst strategi for, hvordan man skulle blive en del af hverdagslivet i Århus. I det første års tid medvirkede Zone-Redningskorpset i talrige arrangementer af PR-mæssig karakter. Mange af disse arrangementer havde også et element af folkeoplysning eller forebyggelse af ulykker i sig.

I forbindelse med åbningen af sin station, placerede Zonen forbindingskasser i chokoladeforretninger og andre butikker, der også havde åbent i aftentimerne. Der blev desuden opstillet 32 forbindingskasser på de vigtigste gadehjørner i byen. Den PR-mæssige effekt af denne enkle og billige ide, har sikkert været stor.

I april og maj gennemførte Zonen foredrag og demonstration af livredning og kunstigt åndedræt i byens tre største biografteater og i løbet af sommeren tilbød man, i samar-



bejde med Dansk Røde Kors og Arbejdersamaritterne, århusianerne gratis undervisning i kunstigt åndedræt efter den nye Holger Nielsen-metode. Der blev undervist otte hold om ugen, og de var alle overtegnede. Interessen for det nye redningskorps blev også understreget af, at der var ca. 3.000 besøgende, da man 3. april 1938 holdt åbent hus i stationen i Eckersbergsgade.

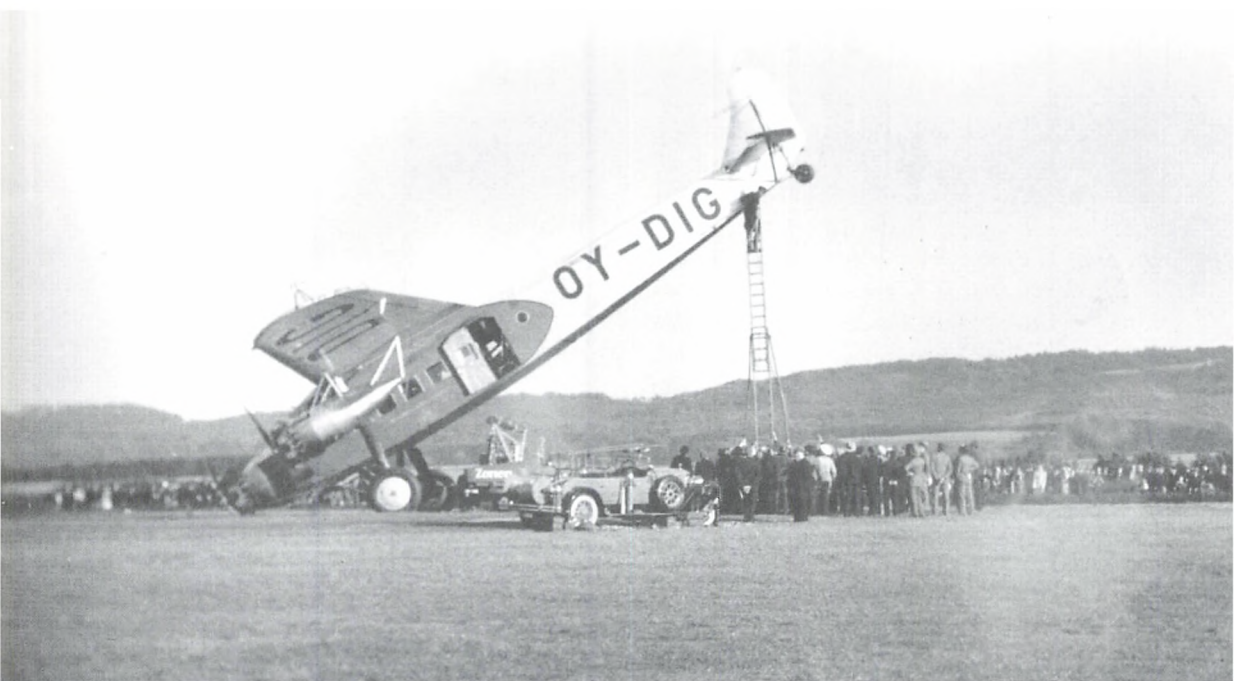
Kulminationen på aktiviteterne for at gøre Zonen kendte kom 12. juni med et storstilet arrangement på Århus Havn. I samarbejde med Aarhus Stiftstidende, Dansk Røde Kors og fire svømmeklubber, gennemførtes en stor livredningsdemonstration på havnen. Demonstrationen blev også brugt til at præsentere Zonens nyeste erhvervelse for den århusianske befolkning. Man havde igen fået noget, som Falck ikke havde; en søgående redningsbåd.

Få dage inden demonstrationen havde man hentet redningsbåden Bulldog hos Zo-

nen i Odense, hvor den blev ikke brugt særligt meget. Båden havde tidligere været udstationeret i København. Demokratens journalist var inviteret med til Odense for at hente båden, som han beskrev på følgende måde: »*Bulldog er en slank og elegant båd, der danser som en balletdronning på det ujævne guld, søen er. Båden, der har fire køjer, carbogénapparat og i øvrigt alle nødvendige oplivningsapparater ombord, vil nu blive grundigt eftersat og istandsat. Derefter vil den dag og nat ligge klar til at rykke ud med prøvede folk om bord. Fører af båden bliver assistent Walther Poulsen*«. ⁶⁰

Zonen trækker i arbejdstøjet

Det var naturligvis også vigtigt for Zonen at gøre sig godt bemærket ved at løse vanskelige redningsopgaver i Århus. En særlig opgave kom 11. juli 1938. Indehaveren af »Pierres Farverier og Kemiske Tøjrenserier« i Frederiksgade var blevet dårlig og



I sommeren 1938 måtte Zonen fra Århus assistere dette Fokker F XII fly fra Det Danske Luftfartsselskab efter en uheldig landing ved Ry. Bemærk redderen på den vakkelvorne stige. (Foto i privateje)



Efter den bemærkelsesværdige redningsaktion ved Pierres farverier 11 juli 1938, viste Walther Poulsen (i hullet) og Aage Flensborg (knælende) Aarhus Stifttidendes fotograf, hvordan redningsarbejdet var blevet udført. (Foto i privateje)

sunket bevidstløs sammen under rengøring af en højtryksdampkedel, som lå under renseriets gulv. Han nåede at råbe til sine medarbejdere, der stod uden for kedlen, at det gik galt, inden han sank sammen. Medarbejderne kunne ikke komme ham til hjælp, og de alarmerede Zonen. Kedlen, der var seks meter lang og en halv meter bred var kun tilgængelig gennem et mandehul i gulvet. De to zonefolk, Walther Poulsen og Aage Flensborg kravlede ned i kedlen og fandt direktør Pierre Pedersen bevidstløs og sammenbøjet i en krog. De fik ham bugseret hen til åbningen, hvor den store vanskelighed nu var at få ham trukket op. »Walther Poulsen kravlede baglæns op gennem åbningen, og mens han stadig holdt direktør Pedersen i hånden, trak de, der stod uden for Poulsen op. Samtidig lå Flensborg på ryggen nede i kedlen og skubbede bag

på den bevidstløse. Fra det øjeblik, de kravlede ned i kedlen og til de havde den bevidstløse oppe, var der kun gået et par minutter«. ⁶¹ Direktøren kom et kort øjeblik til sig selv igen, men han besvimede atter og blev derfor kørt på sygehuset, hvor han måtte blive et par dage.

Også gennem sine indsatser med redningsbåden Bulldog, vandt Zonen respekt. En af de første fandt sted 13. september 1938. En ung mand med sukkersyge var sejlet ud på Århusbugten i sin lille motorbåd om morgenen, og da han ikke var kommet hjem ved 20-tiden, alarmerede familien Zonen, idet man var bange for, at han havde fået et insulinchok og var hjælpeløs i båden. Bulldog gik straks ud for at eftersøge båden. Eftersøgningen blev afblæst den næste dag om morgenen, da den forkomne, unge mand henvendte sig på

Skødshoved Strandhotel. Båden havde fået maskinskade om eftermiddagen og var drevet omkring, indtil den ved midnatstid var strandet ved Skødshoved, hvorfra han kunne vade i land. Hotellet havde tilfældigvis noget insulin, så han kunne få sin indsprøjtning. Det blev altså ikke Zonen, der fandt den forulykkede, men værdien af en redningsbåd på Århusbugten blev alligevel understreget.

Desværre er det ikke muligt at se præcist, hvor stor Zonens aktivitet var i løbet af det første år.⁶² En opgørelse over Zonens gennemsnitlige antal assistancer fra stationens oprettelse til 31. december 1940, viser at det gennemsnitlige antal assistancer i perioden er på 2.839 årligt, hvilket er ca. 1/3 af Falcks aktivitet i samme periode.⁶³ Den mere præcise fordeling af assistancerne er som følger:

	Samlet antal udrykninger	Ambulanceudrykninger	Automobil-assistance	Brand-assistance	Dyre-redning	Storm-skade	Vand-skade	Diverse
1.4.38-31.12.40 gnstl/år	2.839	757	1.206	146	115	72	174	369

Der foreligger heller ikke regnskaber fra stationen, men den har sandsynligvis givet et dundrende underskud de første år. Zonen oplyste, at man rådede over ca. 10 køretøjer og ca. 25 mand.⁶⁴ Falck havde på samme tidspunkt ca. 13 køretøjer og ca. 26 mand. Falck er bestemt ikke kendt for at rutte med pengene, og der er derfor al mulig grund til at tro, at der er en rimelig overensstemmelse mellem Falcks udgifter og niveauet af såvel bemanning som udrustning. På den baggrund forekommer det nærmest utopisk at tro på, at Zonen har kunnet forrente sin investering, når aktivitetsniveauet kun var ca. 1/3 af Falcks, men bemanning og materiel tilnærmelsesvis det samme.

– Giv mig en grøn Cecil

Den største brand i mange år i Falcks slukningsområde opstod 14. november 1938 i FDBs fabrikker i Viby. Branden opstod kort før midnat i rebfabrikkens spinderisal, fabrikkernes ældste og mest brandfarlige afdeling. Ud over Falck deltog også det lokale brandværn samt Århus Brandvæsen i slukningsarbejdet. Selv om fabrikkerne lå i Viby Kommune, havde FDB indgået en fast aftale med Århus Kommune om, at Århus Brandvæsen skulle alarmeres sammen med Falck.

Rebspinderiet kunne ikke reddes og arbejdet blev derfor koncentreret om at forhindre branden i at brede sig til andre bygninger på det tæt bebyggede område. Alligevel spredte ilden sig til en lagerbygning, som stødte op til rebspinderiet og nattehimlen over Viby blev lyst op af et mægtigt ildskær.

Brandfolkene havde held til at skåne den nærliggende reberbane og et rum med en meget kostbar polérmakine fra at blive flammernes bytte, men alligevel løb skaderne ved branden op i over 1,25 mill. kr. i datidens penge.

Det største problem under slukningsarbejdet var, at ilden rasede mellem murene i det brændende rebspinderi, længe efter at taget var styrtet ned. Vinduerne i bygningen modstod den voldsomme varme og det var derfor umuligt at bekæmpe ilden i rebspinderiet. I et forsøg på at skaffe luft, klatrede den 32-årige falckmand Julius »Julle« Jensen op på en stålstige, der blev stillet op af den brændende mur, for at

prøve at slå nogle vinduer på 1. sal ind, så ilden kunne bekæmpes ved at sprøjte ind af dem. Han var ikke nået helt op, før et stykke af tagudspringet rev sig løs og styrtede ned mod ham. Fra ca. 5 meters højde blev han slynget til jorden. Han blev ramt af murbrokker og en brændende træspær med en voldsom kraft. De mange tilskuere troede, at han var dræbt på stedet, men efter at være båret væk, kom han til bevidsthed. Julius Jensen var sluppet fra faldet med brud på begge ben ved anklerne.

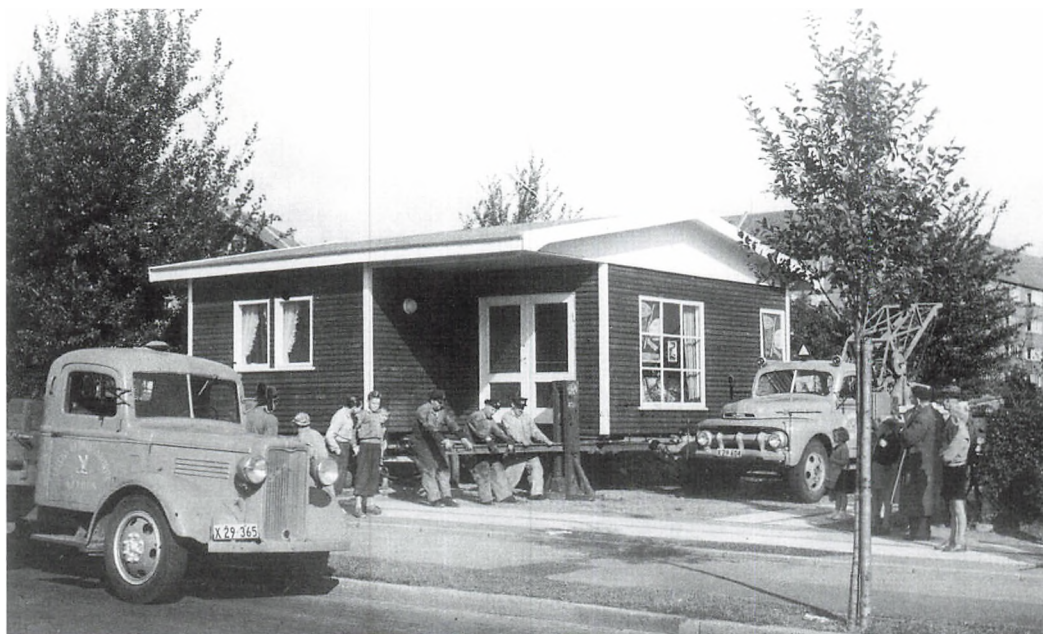
Den uheldige falckmands skæbne blev udførligt beskrevet i dagbladenes reportager: *»Trods voldsomme smerter lykkedes det Julius Jensen at bevare sin uforstyrrelige ro og hans første ord, da man havde lagt ham på gulvet [i administrationsbygningen], var: – Giv mig en grøn Cecil! Lidt efter bemærkede han: – Det var godt, jeg havde hjælm på, ellers var det sket med mig! ... Hjælmen var stærkt bulet og bar tydelige*

*spor af ild. Julius Jensen havde tydeligvis ret: uden hjelmen vilde det have betydet døden«.*⁶⁵

Falck-Fonden stiftes

Julius Jensens alvorlige ulykke har helt givet gjort stort indtryk på personalet hos Falck i Århus. Ved andre lejligheder havde alvorlige uheld i tjenesten også ført til langvarige sygemeldinger. Daværende redningsfører Chr. Petersen kom således alvorligt til skade under et entreprenørarbejde. Falck skulle bringe en stor maskine ind i en fabriksbygning i Eckersbergsgade og han faldt gennem en ovenlysrude efter at have trådt forkert på en stige. Han blev slemt forskåret ved uheldet.⁶⁶

Det var med hændelser som disse i baghovedet, at en gruppe reddere og funktionærer mødtes på stationen i Nørre Allé i maj 1939 for at diskutere, hvordan man bedst kunne hjælpe tilskadekomne og syge kolleger økonomisk. Reddernes lønsystem



Et eksempel på en entreprenørogave. Falck flytter et sommerhus, der var præmie i et lotteri i 1953. Falck måtte flytte huset til flere midlertidige placeringer, da vinderen ikke havde nogen grund at stille huset på. Til sidst købte FalckFonden huset som det første af mange sommerhuse, der blev indkøbt som velfærdsgode for Falcks personale. (Foto i privateje)

indebar, at der var alvorlige tab ved at være sygemeldt. Selve lønnen som redder var yderst begrænset, og den eneste måde en redder kunne skaffe et rimeligt udkomme, var gennem såkaldte kørepenge og overtidsbetaling. Begge poster forudsatte, at man var rask og arbejdsdygtig. En bevaret oversigt over sammensætningen af årslønnen for personalet hos Falck i Århus fra 1949 viser, at selve grundlønnen kun udgjorde 40-50% af den samlede, årlige aflønning for redderne. Resten var kørepenge og overtidsbetaling. Forholdet skulle var næppe anderledes i slutningen af 1930'erne.

Mødet resulterede i, at et udvalg med bl.a. inspektør Carl Høegh og tillidsmanden for redderne i Århus H.C. Skovgaard, skulle udarbejde forslag til vedtægter for en forening og 6. juni 1939 blev der afholdt stiftende generalforsamling i foreningen, der fik navnet Falck-Fonden. I starten var Falck-Fonden kun åben for ansatte på stationen i Århus, men senere blev medlemskaren udvidet – først med ansatte på de andre stationer under Århus A/S og siden kunne ansatte hos Falck over hele landet blive medlemmer. Medlemmerne indbetalte fra starten 1 kr. pr. uge til foreningen, som så udbetalte sygepenge til betrængte kolleger.

På landsplan havde Falcks Redningskorps i 1937 fået en personaleforening, der var startet på initiativ af personalet i det københavnske område. Denne forening var startet som en ren gavekasse, men fik siden at bredere virkefelt. De første år var der et anspændt forhold mellem den københavnsk dominerede personaleforening og Falck-Fonden, der i mange år var præget af personale fra Århus; først og fremmest redningsfører Holger Nielsen, der i 1941 afløste H.C. Skovgaard som formand og varetog dette hverv frem til 1968. Også på andre poster prægede Århus stationen i lang tid Falck-Fonden. Sekretærposten blev således bestredet af Poul Halvorsen fra 1943 til 1982, og Helmuth Jørgensen, der ligesom Halvorsen var ansat i administrationen på

stationen i Århus, varetog kassererposten i næsten 50 år!⁶⁷

Med årene fik Falck Fonden flere opgaver. I samarbejde med korpsets ledelse og personaleforeningen fik man således etableret en pensionsordning, hvor korpset og den enkelte medarbejder indbetalte lige store beløb. I 1944 blev en opsparingsordning etableret i Falck-Fondens regi med Holger Nielsen og kontorchef Hans Rasmussen, Århus, blandt de første medlemmer i bestyrelsen. I 1949 indgik man en aftale med Falcks Redningskorps, der gik ud på, at medlemmet og virksomheden hver indbetalte 10 kr. om måneden til pensionsordningen. Senere kom også udlejning af feriehus til fondens medlemmer til som en aktivitet.⁶⁸ Falck Fonden er siden blevet sluttet sammen med personaleforeningen.

Borgmesteren på flyvetur

Efter et år i Århus mente Zonen at tiden var inde til at indvie stationen officielt og fremvise den for byens honoratiories. 1. maj havde man inviteret ca. 100 æresgæster til at bese stationen. Repræsentanter for brandvæsen, hospitaler, politi og havnevæsen m.v. deltog i arrangementet. Også dele af Århus Byråd deltog – med borgmester H.P. Christensen (Soc.dem.) i spidsen.

Direktørerne Johs. Hare og E.J. Wibollt fra Zonens ledelse holdt taler og Fabricius Rasmussen viste rundt i lokalerne i Eckersbergsgade. Derefter blev gæsterne sendt på en bustur. Første stop var ved Charlottehøj, hvor Zonens nye stolthed ventede. Man havde kort forinden købt Danmarks første ambulancefly, en Monospar-maskine, der var specielt egnet til at starte og lande på korte landingsbaner, og derfor ideel til at undsætte Danmarks mange små øer. Borgmester H.P. Christensen fik en flyvetur og så sin by fra oven. Det var muligvis med køligt overlæg, borgmesteren blev inviteret ud at flyve, idet mange arbejdede at få etableret en flyveplads i Århus. Borgmesteren udtalte da også ved landingen, at det nu var på tide, at Århus fik sin flyve-

plads.⁶⁹ Fabricius Rasmussen var i øvrigt i en periode formand for Århus Flyveklub, der arbejdede ihærdigt for at Århus skulle få en flyveplads.⁷⁰ Zonens fly blev i øvrigt i Århus nogle dage som vartegn for udstillingen »Det sunde menneske« i den nyåbnede Århus-Hallen. Æresgæsterne blev derefter kørt til havnen for at se Bulldog. Man sluttede med en middag på Varna, hvor borgmesterens udbragte et leve for Zone-Redningskorpet.

Konkurrencen mellem redningskorpene – en »folkesag«

Specielt blandt byens skolebørn skete der hurtigt det, at man valgte side. Man måtte enten holde med det ene eller det andet redningskorps. Hvilken virkning det kunne have, vises bedst gennem en artikel i Aarhus Stiftstidende 15. august 1939. Artiklen er citeret i sin helhed: *»Børnene hylede af ambulancen. Zonen henvender sig til skolerne. Tilstedeværelsen af to redningskorpsets i Århus har bevirket at børnene i Århus' skoler er delt i to grupper, den ene er svorne tilhængere af Falcks Redningskorps, den anden af Zone-Redningskorpset. Når ambulancerne kører gennem gaderne træffer det sig, at de støder på tilhænger- eller modstanderflokkene. Men resultatet er altid det samme. Der opløfter sig høje råb – enten Bravo eller Fy – og ofte kan dette være generende for de patienter, der bliver kørt i ambulancerne.*

Et særligt ondartet tilfælde oplevede en af Zonens vogne i går eftermiddag. Den havde netop hentet en dødssyg 80-årig mand og netop som bilen kørte forbi Fjordsgades Skole fik eleverne fri. Det hyl, der fremkom, da ambulancen passerede, forskrækkede den syges pårørende i ambulancen så voldsomt, at de næsten fik et chok. Chaufføren satte farten noget op og smuttede hurtigt forbi flokken.

Direktør Fabricius Rasmussen vil nu gennem skoledirektør Sejersholt anmode skolerne lærerpersonale om at indprente eleverne, at man skal lade ambulancerne være



I forbindelse med den officielle åbning af Zonens Århus-station, fik borgmester H.P. Christensen mulighed for at se sin by fra oven. Flyveturen var givetvis et forsøg på at overbevise borgmesteren om nødvendigheden af en flyveplads i Århus Kommune. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

i fred af hensyn til de mennesker, der skal transporteres af redningskorpset. Korpset ser også gerne at forældre foreholder deres børn det samme.«

Redningskorpene og krigsberedskabet

Op gennem 1930'erne blev det mere og mere vanskeligt for Danmark at sidde krigstruslen overhørig. Danmark havde været neutralt under første verdenskrig, men begivenhederne under den spanske borgerkrig og Tysklands aggressive politik over for dets nabolande gjorde det tydeligt, at der var risiko for at også Danmark kunne komme i brændpunktet i en eventuel krig.

Fra den første verdenskrig mindedes man med frygt de store gasangreb på soldaterne i skyttegravene i Frankrig og den spanske borgerkrig demonstrerede med al ønskelig tydelighed, hvilken trussel, der lå i angreb fra luften med flyvemaskiner. Interessen for at beskytte civilbefolkningen mod angreb



Falcks personale forberedte sig på den truende krig. I 1936 blev personalet på stationen i Århus instrueret i brugen af gasmasker og beskyttelsesdragter. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

var derfor stor. Foreningen Dansk Luftværnsforening havde lokalafdelinger i mange byer og udførte et stort arbejde med uddannelse instruktører, der kunne uddanne samaritter og andre i lokalområdet.

Der var dog behov for at få sat dette arbejde yderligere i system. I foråret 1938 oprettedes derfor Statens Civile Luftværn, der sorterede under Indenrigsministeriet og de danske købstæder fik nu til opgave at udarbejde planer for deres luftværnsarbejde.

Tyskernes indmarch i Østrig i september 1938 gjorde det pinligt klart, at foranstaltningerne slet ikke var på det stade, der var nødvendigt, hvis Danmark blev det næste offer for tysk aggression. Det viste sig for eksempel at landet var håbløst underforsynet med gasmasker og en pjece, der skulle informere befolkningen om, hvilke foranstaltninger, der skulle træffes ved luftangreb, var slet ikke færdig. I Århus var situationen den, at en omfattende plan for luftbeskyttelse ikke kunne føres ud i livet på grund af manglende bevillinger.

Arbejdet med at gøre byen klar til at møde de udfordringer en krig kunne bringe,

fortsatte i løbet af 1939. 31. august 1939 – altså dagen før det tyske angreb på Polen, der udløste 2. verdenskrig – kunne Aarhus Stiftstidende meddele at brandvæsenet nu – efter to døgn uafbrudt arbejde – havde færdiggjort planen for, hvordan byen skulle brandsikres i tilfælde af luftangreb. Foruden brandstationen i Munkegade, skulle der oprettes fire hjælpebrandstationer. 180 mand skulle uddannes som hjælpebrandmænd til at bemane disse stationer. Det var nødvendigt at købe en del nyt materiel og der blev truffet aftale med Falck og Zone-Redningskorpset om, at få stillet deres materiel til rådighed mod en aftalt betaling. De to redningskorps skulle stille en mand til rådighed til at betjene materiellet og i øvrigt køre det til aftalte pladser i tilfælde af luftalarm.

I januar 1940 var en plan for foranstaltningerne i Århus Luftbeskyttelsesområde klar. Foruden Århus Kommune omfattede dette område også Vejlbjby-Risskov, Viby og Åby kommuner. Den nye plan udvidede antallet af brandvagter. De fire hjælpebrandstationer blev nu kaldt kredsvagter og der

blev yderligere oprettet 10 hjælpevagter i Århus Kommune og een i hver af de tre omegnskommuner. De to redningskorps stillede alt sit slukningsmateriel til rådighed for disse vagter. For Falcks vedkommende drejede det sig om 1 automobilsprøjte og 3 påhængsprøjter og for Zonen 1 automobilsprøjte og 2 påhængsprøjter. Personalet, der skulle bemande disse vagter var nu oppe på 306 mand. En stor del af dette personale (215 mand) var værnepligtige fra Civilbeskyttelsestjenesten. Deres uddannelse blev gennemført over flere perioder i værnepligtstiden. Dog fik kun 144 af dette første hold undervisning i brug af gasmasker – der var nemlig ikke gasmasker til de resterende.⁷¹

Krigen nærmer sig Danmark

1. september 1939 brød 2. verdenskrig ud. Blandt de første krigsskuepladser var Finland, som 30. november blev invaderet af en sovjetisk invasionsstyrke. Sympatien samlede sig i Danmark om Finland, der heroisk kæmpede mod en talstærk overmagt. Det blev besluttet, at Danmarks skulle yde Finland humanitær hjælp. Et mobilt, dansk hospital med et personale på 25 mand og et antal syge- og lastvogne derfor sendt til Finland. Både Falck og Zonen stillede chauffører til rådighed til køretøjerne. Chaufførkorpset blev ledet af Ejgil Bruno de Neergaard fra Falcks Redningskorps. Chaufførerne blev udpeget i løbet af januar 1940 og blandt de i alt otte chauffører var den 20-årige Ove H. Sørensen fra Zonen i Århus.

Opholdet i Finland var dramatisk for såvel det lægelige personale som for chaufførerne, der måtte holde køretøjerne i gang under barske betingelser. I et enkelt tilfælde, kort før krigshandlingerne hørte op i marts 1940, blev hovedkvarteret for den danske Finlandsambulance sågar bombet af sovjetiske flyvere. Ved den lejlighed mistede Ove H. Sørensen alt sit tøj, men slap i øvrigt uskadt.

Arbejdet med at forberede befolkningen på virkningen af de frygtede angreb fra luften, var stadig en opgave, der optog

mange. Til Zone-Nyt, oktober 1939, fortalte Fabricius Rasmussen følgende historie: » En formiddag indtraf en lille, mærkværdig mandsperson sig på stationen, og spurgte efter driftslederen. Jeg kom ud og præsenterede mig og spurgte, hvad jeg kunne være til tjeneste med. Manden var meget hemmelighedsfuld og sagde, at han kun ville tale med mig under fire øjne. Jeg bad ham komme med ind på kontoret, og nu fortalte han mig med meget hemmelighedsfuld stemme, at han havde gjort en opfindelse, således, at han kunne fange brandbomber fra flyvemaskiner – om vi var interesseret i denne opfindelse? Jeg forklarede ham, at jeg først måtte vide, hvad denne opfindelse bestod i, og med en endnu sagtere stemme fortalte han: Man sætter fire stolper op omkring huset og imellem disse stolper anbringer man hønsenet (han havde en masse liggende, som jeg kunne købe billigt). Når så flyvemaskinen kom og kastede bomben, ville nettet opfange denne og bomben ville blive liggende!!! Man tog så en stige og kravlede op i nettet og fjernede bomben. Jeg måtte beherske mig og være alvorlig, men jeg tilrådede ham at skrive til Teknologisk Institut og dér forklare sin opfindelse, og når han havde fået svar, skulle jeg gerne drøfte sagen med ham igen.« Fabricius Rasmussen afsluttede historien med at fortælle at Zonen samme aften blev kaldt ud for at hente en mand med delirium. Det var (naturligvis) den samme mand.

C.F. Tietgens brand

Under den første af 40'ernes barske isvintre måtte Århus Brandvæsen og de to redningskorps gennemføre et af de vanskeligste og mest tragiske redningsarbejder i Århus nogen sinde.

17. februar 1940 om aftenen udbrød der brand på DFDS's københavnerbåd C.F. Tietgen. Båden havde i 10 dage ligget indefrosset i Århus Havn og med undtagelse af bådens officerer, var hele besætningen afmønstret og hjemsendt.



Den indefrosne C. F. Tietgen brænder i Århus havn, 17. februar 1940. (Foto i Erhvervsarkivet)

Kl. 21.00 opdagede 2. styrmanden at det brændte i 1.klasses rygesalon. Et forsøg på at slukke med skibets egne ildslukkere var forgæves, og Århus Brandvæsen blev alarmeret. Samtidig med brandvæsenet ankom Falck og Zonen til stedet. Det var yderst vanskeligt at få vand frem, da den nærmeste brandhane var frosset til og det var fuldstændigt håbløst at hente vand fra selve havnen, da isen i havnebassinet var ca. en meter tyk. Brandvæsenet måtte derfor trække slanger til en brandhane i Havnegade og allerede inden slukningen kunne påbegyndes, tilkaldte brandvæsenet de første forstærkninger, idet ilden spredte sig med hast.

Selve slukningsarbejdet blev udført af Århus Brandvæsen, men personalet fra Falck og Zonen stod ingenlunde med hænderne i skødet af den grund. Redningsarbejde, der blandt andet skulle forhindre branden i at lave flere ødelæggelser end højst nødvendigt, blev organiseret sideløbende med slukning af ilden. Fabricius Rasmussen og assistent Schrøder fra Zonen gik sammen med skibets 3. maskinmester i gang med at

lukke olie ud af tilførselsrørene til skibets maskine for at hindre ilden i at brede sig til skibets kostbare dieselmotor, der var blevet monteret under en hovedstandsættelse mindre end eet år forinden.

Den første forstærkning, der var blevet tilkaldt af brandvæsenet, bestod af 18 brandmænd samt brandchef Alfred Bredahl. Den 64-årige brandchef overtog personligt ledelsen af slukningen. For at få et overblik over, hvor man skulle sætte ind, gik han flere gange med røgmaske ind i skibets røgfyldte gange. Efter en rekognoscering, kom han kl. 22.45 ud på dækket, tog sin maske af, og faldt bevidstløs om. Alle forsøg på at genoplive ham var forgæves. Det viste sig at han ikke, som først antaget, var død af røgforgiftning, men derimod at hans hjerte ikke kunne klare den hårde fysiske belastning. Rygtet om brandchefens død bredte sig blandt slukningspersonalet, og slukningen af branden, der nu omfattede hele C.F. Tietgens midterste sektion, fortsatte i dyb sorg.

Ved 23-tiden lykkedes det endelig havnens bugserbåd Hermes at kæmpe sig gennem

isen og komme i en position, hvorfra den kunne angribe branden fra vandsiden. Under manøvrerne med slæbebåden kom der desuden revner i isen, så brandvæsenet kunne få vand fra havnebassinet til slukningen.

Inden branden var nedkæmpet, skulle brand- og redningsfolkene på stedet imidlertid se endnu en af deres kolleger falde som offer; denne gang for den giftige røg. Ved midnatstid blev den 34-årige brandmand C.J. Kiilsgaard fundet livløs i en gang på skibet stormdæk. Han havde arbejdet sammen med tre kolleger og de var alle fire gået ud på dækket for at trække frisk luft, men Kiilsgaard var tilsyneladende gået ind igen uden at sige noget til sine kammerater. Som det var tilfældet med brandchef Breddahl var alle genoplivningsforsøg forgæves. Det blev fastslået at Kiilsgaard døde af røgforgiftning. Kl. ca. 01.00 var ilden under kontrol. Det var lykkedes at begrænse ilden til skibets 1. klasses afsnit og dermed bl.a. redde den kostbare maskine.

Efter branden blev der rejst kritik af slukningsarbejdet, men Brandkommissionen udtrykte sin tilfredshed med arbejdet med baggrund i en rapport, udarbejdet af Århus Brandvæsen. I rapporten skrev brandvæsenet blandt andet følgende, der beskriver de vanskeligheder, der var forbundet med at løse denne opgave: *»Et usædvanligt hårdt arbejde, havde brandvæsenets personale været ude for under branden. Den voldsomme røgudvikling og deraf følgende vanskelighed ved at trænge ind i den labyrint af kamre og gange, som skibets opbygning består af, blev i betydelig grad forøget af, at det den nat frøs 9 grader celsius, og derfor ... frøs slangerne ... stive med det samme, lige som kajgaden, landgangen til skibet og brandvæsenets stiger var overisede og al færden overordentlig besværlig.«*⁷²

Zonen bliver brandvæsen

I foråret 1940 fik Zonen i Århus kontrakt på brandslukningen i tre sognekommuner; Åby, Holme-Tranbjerg og Vejlby-Risskov. Alle tre havde hørt under Falcks sluknings-

område siden 1927. Angivelig var årsagen til, at de tre kommuner valgte at få Zonen til at forestå brandslukningen, at Falck ville forhøje kommunernes betaling for at finansiere anskaffelsen af en stålstige.⁷³

Zonen var hurtigt på banen med et tilbud om brandslukning i de store sognekommuner, der grænsede op til Århus. Zonens tilbud bestod i en grundtakst på 500 kr. pr. år for hver kommune samt en betaling for den tid, der blev brugt på slukningsopgave. Zonen skulle møde med tre mand i første udrykning. Desuden ville Zonen uden yderligere betaling stille med katastrofe- og belysningsmateriel og i fornødent omfang bistå med redning af særlige værdier. Der kom ikke nogen afklaring på sagen i efteråret 1939, men antagelig blev der ført forhandlinger mellem sognekommunerne og de to redningskorps gennem vinteren 1939-40.

Zonens tilbud var vanskeligt at sammenligne med den bestående aftale med Falck og man bad derfor de to korps om at afgive hver sit tilbud med baggrund i den bestående kontrakt med Falck. 5. marts 1940 åbnedes de to kuberter, som indeholdt de to redningskorps' tilbud. Falcks tilbud lød på en betaling på 15 øre pr. indbygger, men med en indbygget pristalsregulering på 1% for hvert point pristallet steg. Zonens tilbud lød på 10 øre pr. indbygger som fast pris ved indgåelse af en 1-års kontrakt, men med pristalsregulering, hvis kontrakten skulle indgås for 5 år. I løbet af marts måned blev sagen behandlet i de seks sognekommuner og der var stemning for at vælge Zonens tilbud. Falck kunne indse, at slaget var ved at være tabt, og som en sidste desperat handling tilbød man at forlænge den bestående kontrakt uden pristalsregulering, for at beholde opgaven. Brabrand-Årslev og Hasle valgte på denne baggrund at fortsætte samarbejdet med Falck, men i Åby, Holme-Tranbjerg og Vejlby-Risskov indgik man aftale med Zonen.⁷⁴

Med virkning fra april 1940 blev det altså Zonen, der stod for brandslukningen i de tre kommuner. Det bekom ikke Falck vel at miste opgaven; det var et tab af såvel presti-



Zonens Packard katastrofevogn, der i lighed med den Fiat den afløste, var bygget på chassiset fra en gammel luksuspersionvogn. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

ge som vigtige indtægter. Falck indgav en klage til Justitsministeriet Brandudvalg, der var ansvarlig for tilsyn med brandslukningen. Falcks anke var, at den nye ordning ville betyde en forringelse af brandberedskabet i kommunerne, da Zonen rådede over mindre materiel end Falck.

Justitsministeriets Brandudvalg indhentede en erklæring fra Harald Møller, der foruden at være Århus Kommunes brandchef også var distriktsbrandinspektør for Midtjylland og i denne egenskab ansvarlig for tilsyn med alle leverandører af brandslukning i området. Harald Møller afgav sin erklæring 21. november 1940. Hans konklusion var, at

*»ZRs kontrakt, når hensyn tages til materiellets effektivitet og det område, der skal dækkes, byder på mindst lige så stor sikkerhed som kontrakten med Falck«.*⁷⁵ Falck var dog noget bedre stillet med hensyn til at kunne rekvirere assistance fra andre byer, idet Falck også havde slukningskøretøjer i Hammel og Hornslet, mens Randers og Horsens var de nærmeste byer, hvor Zonen havde brandmateriel. Justitsministeriets Brandudvalg anbefalede derfor at Zonen ved større brande burde rekvirere assistance fra Århus Kommunale Brandvæsen, men fandt i øvrigt ikke grund til at skride ind over for de tre kommuners aftale med Zonen.

Redningsarbejde under besættelsen

Falck åbner handelsafdeling

Behovet for at forsyne civilbefolkningen med gasmasker og andet udstyr åbnede et helt nyt marked for redningskorpset. Falck havde siden korpsets tidlige dage haft en handelsafdeling i København, i daglig tale kaldet Afd. B. 17. september 1940 åbnede man en filial af afdelingen i Århus i et butikslokale i Volden 1. Foruden salg af materiel, gav man også gratis rådgivning i brandslukning, brug af udstyr m.v. Frem til 1946 hørte handelsafdelingen i Århus organisatorisk under Afd. B. i København, og derfor var det William Falck, der forestod den officielle åbning. Personalet kom også fra København. Butikken blev ledet af fuldmægtig Erik Vold og bestod foruden Wold af den unge kontorassistent Viggo Skjoldborg.

Butikkens varesortiment bestod af alt udstyr til husvagter, håndsprøjter, asbestdrag-

ter, luftværnsmateriel m.v. Desuden solgte man gasmasker. Forsyningsproblemerne vedrørende gasmasker havde ført til, at gasmasker blev fordelt efter behov i krigens første år, men netop på åbningsdagen for butikken i Volden, blev solget af gasmasker givet fri i hele landet.⁷⁶

En vigtig del af arbejdet med civilbeskyttelse var udpegning af husvagter i alle etageejendomme i byen. Alle husvagter skulle købe en gasmaske inden 1. februar 1941. Zonen solgte over 5.000 gasmasker, Falck solgte ca. 3.000 fra sin butik og brandvæsenet solgte ca. 500 masker. Husvagterne, som var en del af det civile beredskab, havde pligt til at købe masker, men pligten faldt ikke i god jord hos alle husvagter. En del nægtede at købe maskerne. Ca. 12.000 husvagter burde 1. februar 1941 være i besiddelse af en gasmaske, men det tal var langt



Falcks Redningskorps' salgsudstilling under udstillingen »Århus i Dag« i Århus Hallen 1941. Det rige udvalg af gasmasker og andet udstyr har sin baggrund i krigen. (Foto i privateje)

fra nået. Beretningerne fra luftangrebene på England og de sporadiske angreb, der allerede havde været fra luften over dansk territorium, havde tilsyneladende givet både husvagter og andre borgere lyst til at bruge deres penge på anden måde. Falck erfarede nemlig, at talrige private hellere ville købe en stålhjælm end en gasmaske.

Et skæbnesvangert fald

En af de første ulykker i Århus, der direkte var afledt af krigen, skete 3. oktober 1940. I en baggård mellem Studsgade og Nørregade gik der ild i gasgeneratoren på en bil, der stod i en garage. Belært af erfaringerne for, hvor hurtigt en brand kunne brede sig i de snævre baggårde med mange små virksomheder, sendte brandvæsenet omgående en stor styrke, suppleret med mandskab fra luftværnsvagten på Trøjborg til stedet. Branden brente sig til to glasværksteder og brandvæsenet måtte koncentrere sin indsats om at forhindre ilden i også at brede sig til et bilværksted; Aarhus Auto Service.

Falck og Zonen mødte begge op for at udføre redningsarbejde under slukningen. Man ville forsøge at redde de biler, der stod i garagerne hos Aarhus Auto Service. Under arbejdet med at skubbe en bil ud af det røgfyldte værksted, styrtede Zonens leder, Fabricius Rasmussen i en dyb smøregrav. I forvirringen på brandstedet var der ingen, der bemærkede faldet og først noget senere hørte man Fabricius Rasmussens høje råb fra smøregraven. Under arbejdet med at redde ham op, faldt Zonens redder, Ove H. Sørensen også i smøregraven. Mens Sørensen slap med knubs og kunne fortsætte arbejdet på brandstedet, var det værre med Fabricius Rasmussen, som måtte under lægebehandling. Han kunne selv gå ud til en ventende ambulance, men ved ankomsten til Kommunehospitalet, mistede han bevidstheden. Han havde i faldet brækket nogle ribben, slået ryggen og pådraget sig en alvorlig hjernerystelse.

Selv om Fabricius Rasmussen kunne genoptage sit arbejde 1. januar 1941, kom han

sig aldrig for alvor efter ulykken. Plaget af langvarige migræneanfald og andre eftervirkninger, måtte han mod krigens slutning opgive hvervet som leder af Zonens station i Århus. Efter en kort periode med ansvaret for tegning af abonnenter i Jylland, forlod han endegyldigt Zonens rækker i 1946.⁷⁷

En hverdag med besættelse og isvintre

Vinteren 1940-1941 blev om muligt endnu strengere end isvinteren året før. I januar 1941 blev der målt helt ned til 30 minusgrader. Den strenge frost og de konstante snemasser fristede mange uden tilstrækkelig erfaring til at dyrke vintersport.

26 januar 1941 tog tre århusianske skiløbere ud på en skitur og da de skulle hjem, besluttede de at skyde genvej over isen på Århus Bugt. De tog skiene på nakken og marcherede af sted, men den ene skiløber blev træt undervejs. Han spændte atter sine ski på, for at løbe sig varm over isen. Da han var færdig med at spænde skiene, var hans to kammerater forsvundet foran ham i tasmørket. De to fortsatte hjem i den tro, at deres kammerat på ski havde valgt en anden vej hjem. Da han havde ventet forgæves på ham i flere timer, ringede de til politiet kl. 3 om natten. Politiet bad Falck om at foranstalte en eftersøgning. Under ledelse af inspektør Høegh, tog tre Falckfolk, den ene af de to skiløbere samt den forsvundnes bror, af sted over isen efter ham. Eftersøgningsholdet var bundet sammen med reb i mellem sig, og man havde endda fået en særlig dispensation fra mørklægningen til at bruge lygter i eftersøgningen!

Skiløberne spor kunne følges ud over isen og man kom til det sted, hvor den forsvundne skiløber havde bundet sine ski på. Her delte sporene sig og eftersøgningsholdet blev delt i to. Det ene hold, ledet af inspektør Høegh nåede kl. 8.30 land uden at finde noget. Det andet hold, der blev ledet af redder Carl Mortensen fortsatte eftersøgningen indtil kl. 10 om formiddagen. Mortensens hold havde fulgt sporet af den forsvundne



Hertil og ikke længere. Redderne Erik Duusgaard og Ejnar Andreasen måtte 18. marts 1942 forlade deres fastkørte kranvogn i Bendstrup og gå de 25 kilometer tilbage til Århus. Senere blev et undsætningshold sendt ud for at bjærge kranvognen. (Foto i privateje)

skiløber, og da de nåede land, indstillede de eftersøgningen i forvisning om, at når han var nået så langt, var han også i god behold. Det var han ganske rigtigt også; han havde nået land kl. 7.30 men det havde ikke været muligt at give beskeden til Carl Mortensens eftersøgningshold på isen.

Inspektør Høeghs hold, der altså havde haft den korteste tur, blev inviteret ind af en lokal købmand og beværtet i hans varme stue, mens Carl Mortensen måtte nøjes med en kop varm kaffe på Falckstationen, inden han måtte i sving med at bjærge frosne og fastkørte biler.

Den næste vinter var om muligt endnu mere kold og barsk. Et voldsomt uvejr med sne og isslag lukkede nærmest Danmark 18. marts 1942. Telefonnettet var stort set afbrudt og Falck havde derfor en stille dag på trods af uvejret. Kl. 15.00 blev en kranvogn sendt til gården Thomasminde ved Spørring, nord for Århus. Vognen var bemanded med to mand; Ejnar Andreasen og Erik Duusgaard. Det blev en langvarig tur for de to reddere. Det viste sig, at det var umuligt at køre tilbage til Århus ad Randersvej, og rederne valgte derfor en omvej over Bend-

strup og Mørke. Denne vej var om muligt endnu værre og efter at have siddet fast i sneen adskillige gange, måtte de til sidst lade vognen stå i en snedrive. Duusgaard og Andreasen fik husly på en gård ved Bendstrup, men på grund af telefonnettets sammenbrud, kunne de ikke ringe hjem og sige, at de var i god behold. Ved daggry begyndte de den 25 kilometer lange tur hjem til stationen – til fods. Store dele af turen, der tog otte timer, måtte tilbagelægges kravlende på mægtige snedriver og isbarrikader. Eduard Christiansen, altid kaldt Basse, husker episoden: »Harry Falck blev tosset, da han fandt ud af, at de ikke havde vognen med hjem. Han kaldte dem nogle tøsedrenge, og forlangte, at vognen blev hentet. Det var weekend. Der blev sendt et hold af sted for at hente vognen. En kranvogn, vogn 9, blev rigget til med en presenning på ladet, og derinde sad vi alle sammen. Harry Falck sagde: -Nu kommer I ikke hjem før I har vognen med. Og vi fik ikke en øre for det!«. ⁷⁸

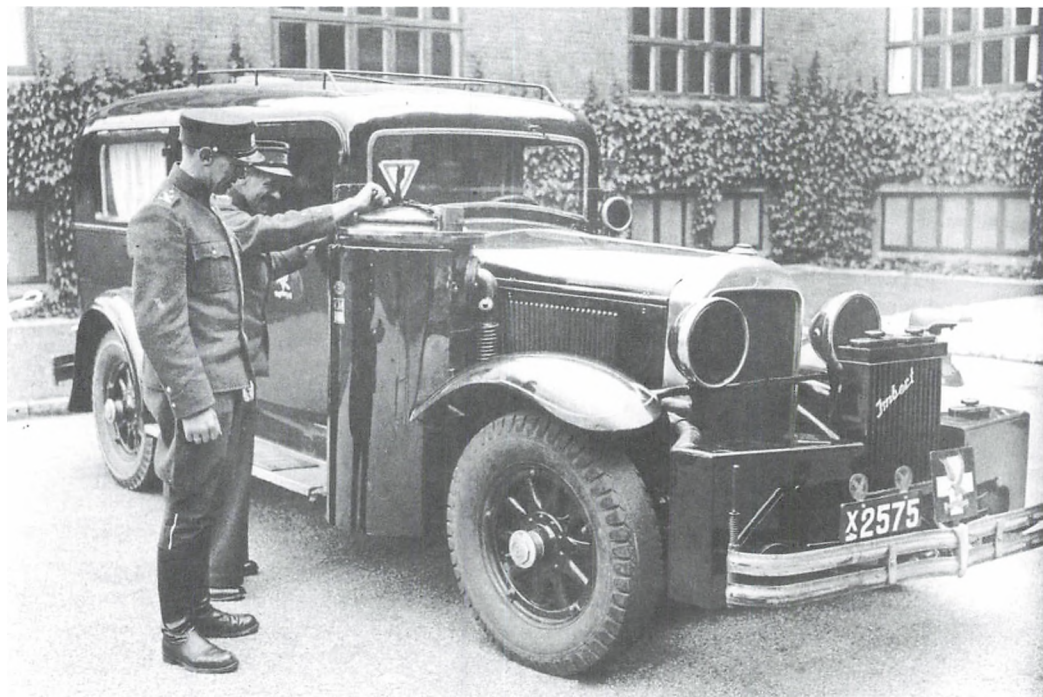
Manglen på mange varer gjorde sig gældende under besættelsen, således også manglen på brændstof, der førte til stadigt

skrappere restriktioner. Frem til sommeren 1942 kunne Falck få benzin til alle sine seks ambulancer, men i juli måned 1942 blev stationens ældste ambulance udstyret med gasgenerator. Efterhånden fik flere ambulancer og kranvogne monteret generator. Også mørklægningen fik konsekvenser for køretøjerne. Lygterne blev blændet af så lyset kun kunne strømme ud af en lille sprække i hver lygte.

En drukneulykke 12. august 1942 ved Dyngby Strand ved Odder, blev anledningen til endnu en fejde mellem de to redningskorps. En ung mand druknede, da hans pram kæntrede. Badegæster alarmerede Falck i Odder, som dengang kun var en hjælpestation med en enkelt kranvogn. Bestyreren af hjælpestationen, gav alarmen videre til Falck i Århus frem for at alarmere Zonen i Odder, som havde to ambulancer. Falck måtte køre 31 km fra Århus til Dyngby. Alle forsøg på at genoplive den unge

mand var forgæves, da Falck ankom. Zonen besluttede at indklage Falck for Benzinnævnet, der var blevet oprettet for at øve kontrol med de meget sparsomme benzinforsyninger. Falck burde, mente Zonens leder Fabricius Rasmussen, have tilkaldt Zonen i stedet for at køre i alt 128 km (tur/retur med to vogne), når Zonen kunne have gennemført turen med væsentligt mindre forbrug af benzin.

At der blev set med stor alvor på sløseri med benzinen viser en anden sag, som Zonen var involveret i. I februar 1943 blev lederen af Zonens station i Nørre Sundby samt en vagtmester på stationen anholdt af politiet for at have kørt privat kørsel i ambulancer og ført et falsk benzinregnskab, hvor det blev oplyst, at benzinen var brugt på kørsel til ulykker, som aldrig havde fundet sted. Eugen Christiansen fra Zonen i Århus blev derefter udnævnt til ny stationsleder for Zonen i Aalborg. Hans tid i Aalborg



I 1942 blev forsyningerne af benzin så knappe, at Falcks Redningskorps måtte montere gasgenerator på de første ambulancer. På billedet ses Ejnar Andreasen og Holger Nielsen ved stationens ældste ambulance, en Buick årg. 1930. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

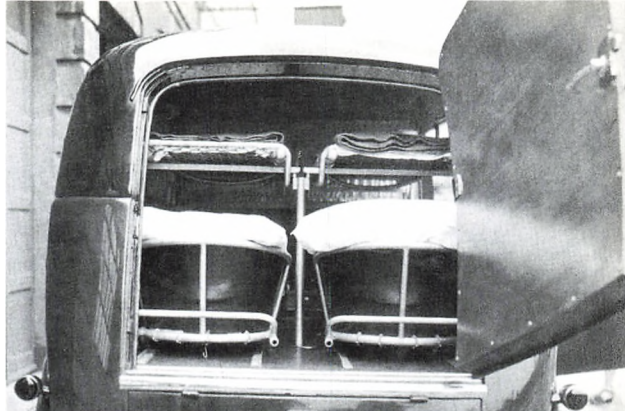
blev dog kort, da han druknede under en redningsaktion på Limfjorden i august 1943.

I Knud Hummelgaards erindringer findes en række glimt fra Falcks hverdag på denne tid: »Vi havde fri uniform, en jakke hvert andet år samt et par benklæder hvert år og en kappe hvert femte år og ellers efter behov og når vi i øvrigt kunne besnære inspektøren med et par øl. Vi havde ikke den gang noget, der hed kedeldragter eller overtrækstøj. Reglementeret påklædning uden for porten var tilknapet uniform og høj krave.

Redderne kunne mange gange ikke nå at skifte uniform efter en dyreredning eller brand og måtte køre ud med ambulance, osende langt væk af kostald eller ildebrand. Kun når der var sygetransport [altså uden udrykning, red] fik vi tid til omklædning. Sygetransporter var ... en stor del af vores arbejde. På landture kørte kun en mand af sted, da vi altid kunne regne med hjælp på stedet ved båretransport. Anderledes forholdt det sig i byen, hvor der altid skulle være to mand, fordi mange patienter skulle bæres ned i guldstol, da vi ikke kunne få bårer op af trapperne.«⁷⁹

Hummelgaard fortæller, at man blev kaldt ud til selvmord de mærkeligste steder. »Een havde hængt sig i gitteret ved Vor Frue Kirke og en anden havde hængt sig i sine seler på Politigården. Nogle drenge havde fundet en død mand i Riis Skov. Han havde hængt sig i et træ, men grenen han havde hængt sig i var knækket af efter stærkt snefald efter han var død og han lå nu stivfrossen på jorden. Ham havde vi noget besvær med at få rettet ud inden han kom på bårer til sygehuset. Af den slags kan jeg lige til slut nævne en ung mand, der havde hængt sig i midtersprossen i et vindue på tredje etage og så sprunget ud. Han hang og dinglede for vinden, da genboerne næste morgen så ham.«⁸⁰

Selv om Hummelgaard var ansat som vagtmester, måtte han ved spidsbelastning deltage i udrykningskørslen: »Af større



I sommeren 1942 tog Zonen en speciel ambulance i brug. Vognen, en Ford V8, der var bygget hos Aarhus Motor Compagni havde fire bårer, men som det ses på billedet var det så som så med komforten og behandlingsmulighederne i det trange bårerum. Så vidt vides blev vognen ikke benyttet med fire bårer i særlig stor udstrækning. (Foto i privateje)

brande, jeg var med til, kan nævnes ... Egå Brugsforening, hvor vi samtidig også skulle redde varelager og indbo og køre det til nærmeste forsamlingshus, hvor den stedlige landbetjent passede på. Varelageret var det for så vidt ikke værd at gøre noget ved på grund af vandskade, men der var mange øl og megen spiritus – det skulle i hvert fald reddes, men da mandskabet var meget tørstigt, blev beholdningen noget reduceret inden det nåede frem – og da landbetjenten også led af tørst, blev der i hvert fald en ordentlig gang efterslukning.«⁸¹

Også Basse har fortalt en lille hverdags-historie fra perioden: »En af mine første opgaver som redder var en døroplukning på et pigekammer i Bakkegården. Jeg kørte derop på cykel, vi måtte ikke bruge benzin til den slags under krigen. Alt hvad jeg havde med, var en lille slynge og en dirk. Der var ikke noget der hed, at man ikke kunne løse sine opgaver dengang. Man blev ved til opgaven var løst. Jeg kunne ikke få døren op med de redskaber, jeg havde med, og var derfor nødt til, at komme ud på taget, hæve mig op i armene så jeg kunne bore et lille hul i vinduesrammen under kvistvinduet, så jeg kunne åbne det med slyngen. Man kørte ikke fra en uløst opgave.«⁸²



Ortopædisk Hospital blev taget i brug i 1940. Samtlige patienter, hvoraf mange var børn, blev 14. august 1940 flyttet til det nye hospital fra Amtssygehuset af Falck. De fire børn i båren til venstre har ikke savnet selskab under transporten. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

Falcks nye station på Kystvejen

Der gik meget lang tid før Falck fik sikkerhed for at kunne opføre sin redningsstation på grunden på Kystvejen. Falcks ansøgning om at få lov at leje grunden blev behandlet i havneudvalget, men et enkelt medlem af udvalget var modstander af indstillingen, som derfor skulle behandles i byrådet. Forinden havde Falck givet en del supplerende oplysninger om sin virksomhed til havneudvalget. Bl.a. havde man oplyst, at ca. 40% af stationens ambulanceudrykninger i 1940 var til adresser på eller omkring havnen. Århus Kommune ønskede at leje grunden ud for 3 kr. pr. m² pr. år. Falck søgte forgæves at presse prisen med henvisning til de betingelser, man netop havde fået i Aalborg, hvor man havde lejet en havnegrund af kommunen for 2 kr. pr. m². Det har ikke været muligt at finde en forklaring på, hvorfor sagen først blev realitetsbehandlet i 1941, når Falck allerede søgte om at leje grunden i foråret 1938.⁸³

Falcks argument om, at mange udrykninger skete til havnen eller områder tæt på havnen, blev faktisk brugt af de byråds-

medlemmer, der gik ind for at leje grunden ud til korpset. Modstandernes argumenter var bl.a. at grunden i stedet burde lejes ud til et foretagende, der direkte havde brug for at ligge på havnen. Dette blev dog imødegået af Falcks støtter, som mente at grunden, der havde ligget tom hen i flere år, næppe var særlig attraktiv for havnerelaterede virksomheder. Også trafikikkerheden, når udrykningskøretøjerne skulle krydse jernbanen, der ikke kunne flyttes samt hensynet til udsigten over havnen blev brugt som argumenter af modstanderne, der fortrinsvis var at finde på den borgerlige fløj. Enden på sagen blev, at byrådet 20. november 1941 efter afstemning (9 for – 6 imod), besluttede at leje grunden ud til Falck for en periode på 35 år.⁸⁴

Dagen efter byrådsmødet præsenterede aviserne en tegning af redningsstationens facade mod Kystvejen. Bygningen skulle opføres med udkørsel mod den lille Sct. Olufs gade samt mod Nordhavngade på selve havnearealet. Facaden mod Kystvejen var egentlig bagsiden af det garageanlæg, der skulle huse brand- og kranvogne. I alt var

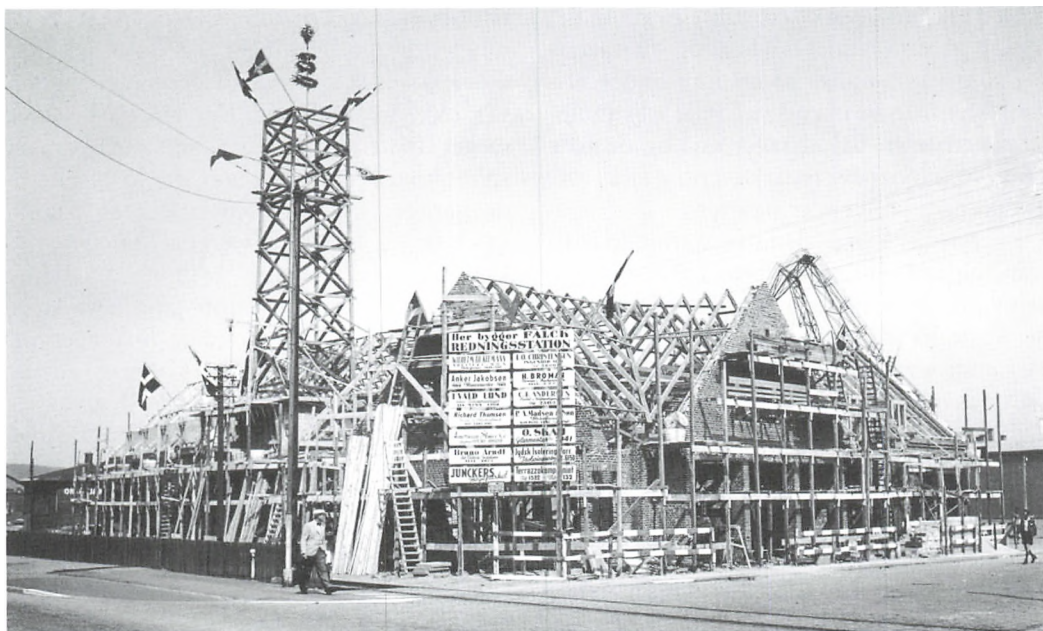
der plads til 17 køretøjer. Bygningens mest markante kendetegn skulle være et slange-tårn i træ med en Falckfugl på toppen.

I løbet af vinteren 1942 blev finansieringen af den nye station bragt på plads. De totale omkostninger kom til at ligge på ca. 270.000 kr.⁸⁵ Samtidig arbejdede arkitekt Klemann med detaljerne i konstruktionen. Det var vanskeligt at skaffe materialer. Der var rationering på jern til byggeri, og en del konstruktioner måtte udføres i træ i stedet. I det omfang, det var strengt nødvendigt at bruge jern, skulle dette tildeles af et særligt byggenævn i København.⁸⁶

12. juni 1942 var der grundstensnedlæggelse på den nye station. Adskillige lokale personligheder og ledelsen af Falcks selskaber i den øvrige del af landet deltog i festlighederne. De tre grundsten blev nedlagt af Århus' nyligt udpegede borgmester, E. Stecher Christensen, V. Falbe Hansen, der var bestyrelsesformand for Århus-selskabet og for moderselskabet i København samt af Harry Falck. Det omhyggeligt kalligraferede grundstensdokument, der blev støbt ind i

bygningen ved denne lejlighed blev indledt på følgende måde: »Anno 1942 i Hans Majestæt Kong Christian d. X's 31'te regeringsår hvor Vilhelm Buhl er Danmarks Statsminister og E. Stecher Christensen er borgmester i Århus, medens krigen raser verden over og vort land er besat af fremmede tropper, nedlægger FALCKS REDNINGSKORPS AARHUS A/S d. 12. juni grundstenen til denne redningsstation, hvorfra et fredens og lysets arbejde skal udføres i en ufredens og mørkets tid.«⁸⁷

Grundstensdokumentet var altså bl.a. en påmindelse om vilkårene på den tid, da stationen blev bygget. At det var alvor var blevet understreget bare to dage inden grundstensnedlæggelsen. 10. juni om aftenen gennemførtes den første sabotagehandling i Århus.⁸⁸ Sabotører fra Århus' første egentlige sabotagegruppe, den såkaldte Samsinggruppe, satte ild til truckhallen på DSBs Centralværksted og seks togvogne og store mængder af værktøj gik op i røg. Mens Århus Brandvæsen forsøgte at bekæmpe ilden, dækkede Falcks personale maskiner og dre-



Rejsegilde på Falcks nye redningsstation på Kystvejen, august 1942. (Foto: Århus Stiftstidendes bildtjeneste)



Vagtstuen på Kystvejen kort efter indvielsen. På billedet ses stationens to vagtmestre Knud Hummelgaard (t.v.) og Evald Boesen Pedersen. I virkeligheden så de to ikke meget til hinanden, idet de var i døgnvagt på hver sit hold. Under ferier afløste de hinanden. Således måtte vagtmesteren opholde sig på stationen uafbrudt i tre uger under kollegaens sommerferie. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

jebænke til med presenninger, men det var umuligt at få ilden under kontrol og efter kort tid stod hele bygningens tag i flammer. Inspektør Carl Høegh og redder Carl Mortensen gik ind i den overtændte bygning i et forsøg på at få reddet nogle af presenningerne, som var umulige at erstatte under krigen. Mens de to mænd var inde i bygningen, styrtede en del af taget ned og de blev ramt af glødende træstykker og fik forbrændinger på hænder og ører.

I januar 1943 var den nye station klar til brug og indflytningen skete i dagene omkring 15. januar⁸⁹ mens håndværkerne lagde sidste hånd på værket. 17. marts 1943 blev stationen officielt indviet. Den nye station gav naturligvis helt andre muligheder end de små og nedslidte lokaler i Nørre Allé. »Stationen har to indgange – vidt forskellige. Man kan gå ind gennem den store glas-hoveddør, der er flankeret af levende planter og blomster. Fra forhallen, hvor en buste af korpsets stifter ... skal opstilles, snor en trappe sig til første sal, hvor man gennem glaseruder ser ind gennem lageret med forbindsstoffer og til direktør Kast-

bergs kontor. Til højre er der bogholderi og kontor, hvor kontorchef Rasmussen residerer, og for enden af gangen ligger direktør Harry Falcks kontor, der er så stort, at det samtidig er direktionslokale. Alt inventar er nyt. Ved siden af har inspektør Høegh sit ikke mindre moderne kontor. Denne hovedindgang er til korpsets administration.

Vælger man den store port mod øst, står man midt i det moderne redningskorps. På alle sider er den rummelige gård omgivet af garageporte, og er portene åbne, ser man kølerne af de 17 udrykningsvogne, bl.a. seks ambulancer, tre kranvogne, to brandbiler, en inspektionsvogn og en siddeambulance. Det er vogne, som hvert år foretager ca. 12.000 udrykninger og i fjor kørte i alt 113.000 kilometer. Overalt arbejdes der. Så snart en vogn kommer hjem, gøres den klar til næste tur. Ingen ved, om den er der i næste minut.«⁹⁰

Man kan undre sig en smule over, at det i det hele taget var muligt for Falck at tage den nye station på Kystvejen i brug. Den tyske besættelsesmagt havde beslægtet talrige bygninger i Århus, bl.a. Falckstationens nabobygninger; Austinhuset og AMC-bygningen. Begge bygninger indeholdt garager og værksteder, og deres placering på havnen var ideel for tyskerne. Det må have været meget fristende også at beslæglægge den splinternye redningsstation, der jo også havde garager og værksteder. Det er næppe sandsynligt, at der har været rejst noget tysk krav om at overtage bygningen. Århus Kommunes administration gjorde et stort arbejde for at finde smidige løsninger på tyskernes krav om lokaler. I bogen »Århus Under Besættelsen« (Aros 1945) gives en udførlig redegørelse for de nærmere forhold i disse forhandlinger, men falckstationen nævnes ikke. Det er muligt, at det forholder sig som fhv. afdelingschef hos Falck Viggo Skjoldborg formoder, nemlig, at tyskerne har indset, at det også var i deres interesse, at have et velfungerende redningskorps i byen, og at man derfor har afstået fra at gøre krav på bygningen.



I forbindelse med den årlige luftværnsdag 1943, hjalp Zonen med at opstille denne ueksploderede engelske bombe foran Banegården. Senere deltog både Zonen og Falck i et optog gennem byen i anledning af luftværnsdagen. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

Sabotagevagter

Et af de mere dunkle kapitler i Zone-Redningskorpsets historie knytter sig til Århusstationen. I en periode under krigen hvervede Zonen i Århus sabotagevagter; også kaldet marinevægtere. Vægterne bevogtede tyske skibe i havnen og tyske installationer forskellige steder i byen. Vægterne blev – efterhånden som krigslykken vendte – meget uglesete.

Det står ikke klart, hvornår Zonens virksomhed med hvervning af vægterne begyndte, men en kilde oplyser, at man begyndte at hverve i løbet af 1941.⁹¹ Zonens to ledende funktionærer i Århus, Fabricius Rasmussen og assistent Svend Petersen, blev indmeldt i det danske nazistparti i januar 1941.⁹²

Det må slås fast, at der på dette tidspunkt ingenlunde var tale om nogen ulovlig virksomhed. Faktisk blev der i februar 1943 vedtaget en lov i Folketinget om hvervning af sabotagevagter til beskyttelse af jernba-

ner og virksomheder, der var oplagte mål for sabotører. Dog stilles Zonens virksomhed med hvervning af sabotagevagter i et noget uheldigt lys, når man ser på, hvad man stillede sabotagevagter til rådighed til. Der var først og fremmest tale om bevogtningsopgaver ved tyske, militære anlæg. Blandt de konkrete opgaver kan nævnes den tyske gennemgangslejr ved Marselis Boulevard, og Vester Allés kaserne. Hovedvægten lå på bevogtningsopgaver på havnen.

Aage Winther, der i 1943-44 var kontrolelev og vagtmester hos Zonen i Århus fortæller således: »En af de bevogtningsopgaver, jeg husker, var ved et stort, tysk troppe-transportskib, der ofte anløb Århus. Skibet, der hed Monte Rosa, blev også beskyttet mod luftangreb med spærreballoner. Så vidt jeg ved slap det store skib på mirakuløs vis uskadt gennem krigen.«⁹³ I følge oplysninger fra en artikel om Zonens under besættelsen i Frit Danmarks lokale blad, Budstikken i maj 1947, blev også andre skibe bevogtet, ligesom man »bistod Krigsmarinen med aflæsning af torpedoer og transporterede dem ind i Jysk Andels Foderstoflager, der var beslaglagt til dette.«

Krigslykken begyndte at vende i løbet af 1943 efter tyskernes nederlag ved Stalingrad. Det endelige brud med samarbejdspolitikken i Danmark kom 29. august 1943 og i månederne forinden, svingede befolkningens sympati hastigt og modstanden mod den tyske besættelsesmagt fik større og større opbakning. Det var nødvendigt for Zonen at isolere sig fra aktiviteterne med hvervning af sabotagevagter. Virksomheden blev udskilt i et selvstændigt selskab under ledelse af Svend Petersen.

I det daglige var der dog ikke nogen forskel på Zonens virksomhed og vagtkorpsets. Aage Winther: »Ideen om at Zonen skulle hverve marinevægtere var Svend Petersens. Det var ham, der forestod det daglige arbejde med at organisere vagterne fra sit kontor på stationen. Han var en venlig og nydelig mand, men decideret nazist. Jeg

tror, Fabricius Rasmussens rolle var mere perifer.« Der er flere vidnesbyrd om, at vagterne patruljerede i uniformer med Zone-Redningskorpsets emblemer på. Da vagtjernen tog til i omfang, var det angiveligt ikke muligt, at skaffe tilstrækkeligt med Zoneuniformer, hvorfor man købte nogle aflagte uniformer fra politiet og forsynede dem med Zonens mærker.

I juni måned 1943 blev det klart for enhver i Århus, at Zonen hvervede sabotagevagter. 25. juni stod en lille, uanselig, rubrikannonce at læse i Aarhus Stiftstidende. Annoncens tekst var: »*Sabotagevagter. Til den af os i samarbejde med den tyske værnemagt oprettede bevogtningstjeneste af byggepladser m.m. søges snarest et antal dertil kvalificerede folk. Henv. Eckersbergsgade 9. Zoneredningskorpset.*« Derefter brød helvede løs. I stort opsatte annoncer i samtlige lokale dagblade fralagde Zonen sig ethvert ansvar for annoncen, og oplyste, at annoncen ikke var bestilt af Zonen men af en mand, der udgav sig som repræsentant for korpset. Zonen indgav politianmeldelse for at finde den skyldige og man udsatte sågar en dusør på 500 kr.

Offentlighedens kendskab til Zonens engagement i hvervning af sabotagevagter var begyndelsen til enden – ikke blot for vagtkorpset, men i og for sig også for Zonen som en væsentlig faktor i Århus. Efter alt at dømme standsede hvervningen af vægtere kort efter polemikken. Tilbage står spørgsmålet: Hvem indtelefonerede annoncen? Var det Svend Petersen eller Fabricius Rasmussen, der havde gjort det i god tro – i forventning om opbakning fra korpsets øverste ledelse? Eller var der tale om en lille aktion fra modstandsbevægelsen i Århus? Spørgsmålet bliver vel aldrig opklaret.

I løbet af efteråret 1943 blev Zonen genstand for omtale i den illegale presse i Århus. Fabricius Rasmussen og Svend Petersen blev hængt ud som vagtkorpsets bagmænd. I det illegale blad Aarhus Ekko, november 1943, gjorde man opmærksom på, at sagen havde berørt personalet hos Zonen meget.

Man skrev: »*Der kan ikke herske tvivl om, at den famøse annonce om hvervning af sabotagevagter er sat i af de to nazificerede herrer [Fabricius Rasmussen og Svend Petersen, red] – naturligvis uden at spørge Zonens personale derom, men sikkert i håb om velvillig godkendelse fra direktionens side. At Falcks agenter benytter annoncen i deres agitation er vel forståeligt, men vi skal ikke blande os i de to konkurrerende firmaers indbyrdes forhold. Kun vil vi fastslå, at når en annonce om hvervning af sabotagevagter overhovedet kan bruges mod Zonen, siger det lidt om stemningen i det danske folk ... Hvor beklageligt det end er, så må vi fastholde vor advarsel mod at have noget med Zonen at gøre, så længe det har slige personer i direktion og ledelse*«

At Zonens personale stod dybt splittet i forholdet til tyskerne, understreger Aage Winther, der som vagtmester ikke fulgte den døgnvagt som Zonens vagthold ellers fulgte. Han arbejdede i dagtimerne og havde dermed samarbejde med såvel Svend Petersen som Jes Jürgensen, der var leder af det andet vagthold. Aage Winther var derfor en af de få, der for alvor kunne spore spændingerne mellem de to markante personligheder: »*En modsætning til Svend Petersen var Jes Jürgensen, der ledede det andet vagthold. Jes Jürgensen var en meget retlinet og pletfri mand. Forholdet mellem de to var meget spændt. Så vidt jeg ved var Jürgensens søn involveret i modstandskampen*«. ⁹⁴

Det blev nødvendigt for Zonens ledelse at handle for at bevare en vis position i Århus. Svend Petersen blev i overflyttet til en stilling på stationen i Vejle og Fabricius Rasmussen blev sygemeldt. Som omtalt kom Fabricius Rasmussen sig aldrig over de skader han fik efter et fald under en brand i oktober 1940 og efter al sandsynlighed slap Zonens øverste ledelse dermed for at distancere sig fra Fabricius Rasmussen, som i en kortere periode blev ansvarlig for tegning af abonnenter i Jylland. Han forlod endegyldigt Zonen i sommeren 1946. ⁹⁵ Efter at have afleveret en redegørelse om sin rolle

Svend Petersen fra Zonen fik dette sølvfad som afskedsgave, da han forlod Århus for at tiltræde en stilling i Vejle i 1944. Fadet er interessant derved, at Zonens personales navnetræk er indgraveret i fadet – bortset fra Jes Jürgensens, der havde et meget anstrengt forhold til Svend Petersen.



i forbindelse med sabotagevagterne slap han for yderligere tiltale i sagen.

Sagen om sabotagevagter var dog ikke glemt i Århus. Bladet »Budstikken«, der var organ for Frit Danmarks Århusafdeling bragte i sit maj-nummer 1947 en artikel under overskriften »Zone-Redningskorpset i søgelyset«. Artiklen rullede hele historien op og søgte i et hadefuldt sprogbrug at knytte forbindelse mellem Zone-Redningskorpset generelt og de århusianske aktiviteter under besættelsen ved bl.a. at gøre opmærksom på at en af korpsets direktører, Johs. Hare havde besøgt i Århus 1943 og derfor måtte være vidende om arbejdet og dets omfang. Endvidere søgte artiklen at underminere påstanden om, at vagtkorpset havde været et selvstændigt selskab ved at påstå, at der var tilflydt Zonens hovedafdeling store summer fra vagtkorpset – officielt som betaling for udlejning af materiel o.lign. Et faktum er det da også, at Zonens sta-

tionsregnskab for Århus 1943 viste en indtægt på 121.617 kr. fra værnemagten.⁹⁶

Det landsdækkende dagblad Information greb fat i historien fra Århus og det blev derfor magtpåliggende for Zonen at distancere sig fra sagen så godt, man kunne. Man udsendte en erklæring, der fremhævede at Zonen i mange tilfælde havde deltaget i illegalt arbejde og at den redegørelse, som Fabricius Rasmussen havde udarbejdet om sagen, havde medført, at Rigsadvokaten havde henlagt sagen. I hvilket omfang sagen påvirkede Zonen på landsplan, kan man næppe fastslå, men et faktum er det, at korpset havde yderst svært ved at tegne nye abonnenter i Århus efter besættelsen.⁹⁷

På trods af besættelsen og sabotagevagt-tjenesten, var der også en mere fredelig hverdag for Zonen i Århus. Stationen i Eckerbergsgade viste sig hurtigt at være for lille, og man gjorde sig derfor flere forskellige tanker om, hvordan man kunne skaffe



En Falckambulance væltede på vej til en drukneulykke i august 1943. Ved et mirakel slap de tre redningsfolk uskadede fra ulykken, hvor ambulancen kurede 30 meter på taget. (Foto i privateje)

sig mere plads. I 1942 søgte man Århus Kommune om at måtte udvide stationen i Eckersbergsgade med yderligere to garagefag og flere lokaler til mandskabet. Uvist af hvilken grund, blev projektet dog aldrig gennemført. I stedet begyndte man at se sig om efter en egnet grund til opførelse af en helt ny redningsstation. Valget faldt på en grund på Steen Billes Torv 1-3 på Trøjborg i det nordlige Århus. Zonen købte grunden og indsendte gennem arkitekt Johs. Frederiksen en ansøgning 7. juli 1944 til Århus Kommune om tilladelse til at opføre en redningsstation på grunden. Det var nødvendigt at søge flere dispensationer og foretage en høring af naboerne for at få lov at bygge stationen og i november 1944 blev der fremsendt tegninger på et revideret projekt.

De mange vanskeligheder ved projektets gennemførelse gjorde, at Zonen mistede interessen for at bygge på Steen Billes Torv. Da den sidste, nødvendige dispensation blev givet af Statens Bygningsdirektorat i januar 1945, havde man sandsynligvis allerede besluttet at skrinlægge planerne for i stedet at købe en grund på Strandvejen 12 i det sydlige Århus.

Falck kurede 30 meter og slog en kolbøtte

I løbet af 1943 tiltog sabotagen i omfang og et brud med samarbejdspolitikken blev uundgåeligt. 29 august 1943 trådte den

danske regering tilbage og det danske militær blev interneret. Flere dages uroligheder var gået forud i landets større byer. I disse dage udkom dagbladene ikke og der foreligger derfor desværre ingen oplysninger om, i hvilket omfang byens redningskorps var involveret i redningsarbejde under urolighederne, der dog ikke havde samme omfang i Århus, som de havde i for eksempel Esbjerg og Odense. Ingen århusianere blev dræbt under urolighederne.

2. september 1943 blev Falck tilkaldt til en formodet drukneulykke. Ud for stranden i Risskov var en 15-årig kajakroer kæntræt langt fra land. Han kunne ikke svømme. En ambulance, pakket med redningsudstyr, blev sendt af sted til ulykkesstedet. Ambulancen var bemannet med inspektør Carl Høegh, kontorassistent Poul Halvorsen og Viggo Skjoldborg, der arbejdede i handelsafdelingen. Få hundrede meter fra stationen, i krydset Nørre Boulevard/Kystvejen, blev ambulancen påkørt af en lastvogn, der ikke overholdt sin vigepligt. Ambulancen væltede, kurede ca. 30 meter hen ad kørebanen og cykelstien og blev liggende med hjulene i vejret. Viggo Skjoldborg har fortalt om ulykken: *»Vi har på vej til en drukneulykke ved stranden i Risskov. Det var Halvorsen, der kørte og jeg sad bagi. Vognen var læsset med dræg og andet udstyr. Vi blev påkørt, og vognen væltede rundt. Vi slap begge uskadt. Det var et un-*

der, at jeg ikke blev spiddet på drægenes spidse kroge«. ⁹⁸

Eneste mand tilbage på stationen, var vagtmester Knud Hummelgaard, der fra vinduet overværede ulykken: »De nåede kun lige uden for stationen da vognen væltede i svinget. [Folkene] kom dog uskadt kravlende ud. Jeg så det fra vinduet og rekvirerede Zonen til at køre til Skæring. Der kom dog snart folk hjem så vores ambulance kunne hentes hjem«. ⁹⁹

Zoneredningskorpset mødte også med katastrofevogn og kranvogn ved den væltede ambulance. De kom ikke i arbejde. Høegh, Skjoldborg og Halvorsen kunne som ved et mirakel alle forlade den væltede ambulance uden en skramme og fortsætte mod Risskov i en ny ambulance, der i mellemtiden var kommet fra stationen på Kystvejen. Helt så heldige var to cyklister, der blev ramt af den væltende ambulance dog ikke. Den ene cyklist måtte indlægges med knoglebrud, den anden slap med knubs. Da de tre mand kom til Risskov i en ny ambulance, var den forulykkede kajakroer blevet bragt til land af en anden roer, og tilbage var blot at svøbe ham i varme tæpper og køre ham hjem.

Nogle vil måske undre sig over ambulancens bemanning, som bestod af stationslederen og to administrative medarbejdere: Viggo Skjoldborg: »Det var ikke usædvanligt for os kontorfolk, at vi måtte ud og køre. Kom der en udrykning, og der ikke var andre, så måtte vi af sted«. ¹⁰⁰

D-dag

Et af de aspekter af Falcks Redningskorps historie, der aldrig er afdækket i fuldt omfang, er korpsets engagement i modstandsbevægelsen under besættelsen. Der er ikke noget, der tyder på, at redningskorpset gennem sin ledelse spillede nogen aktiv rolle i modstandsbevægelsen, tværtimod fortæller Knud Hummelgaard, at personalet »havde fået strenge ordrer om ikke at blande sig i illegalt arbejde«. ¹⁰¹ Alligevel var personale på mange falckstationer landet over involveret i modstandskampen. Det stærkeste engage-

ment fandt sted i Slagelse, hvor Falckstationen i store dele af krigen, var center for den lokale modstandsbevægelse. Beretningerne om Falck i Århus' rolle i modstandsarbejdet er få og spredte, og det er vanskeligt at give et dækkende billede af aktiviteterne.

En ting, der gjorde personalet hos Falck uhyre interessant for modstandsbevægelsen, var deres adgang til biler og benzin. I mange tilfælde bestod engagementet i modstandsbevægelsen ikke i formelt medlemskab af modstandsgrupper, men i at kunne hjælpe med en transport af våben eller personer i en snæver vending.

Også papir var en eftertragtet vare for modstandsbevægelsen. Trykning og distribution af illegale blade fandt sted i stadig større omfang op gennem besættelsen. I Falcks handelsafdeling i Århus blev duplikatoren flittigt brugt – og det var ikke kun salgsbreve for gasmasker, der blev trykt. Der blev også trykt en del illegale blade i Handelsafdelingen. Det var et konstant problem at skaffe papir og det var ligeledes et problem, at give en fornuftig forklaring på de store mængder af papir, der ofte stod i afdelingen.

Handelsafdelingens personale bestod af afdelingsleder Erik Wold og Viggo Skjoldborg. Der var ikke andre falckfolk involveret i de modstandsaktiviteter, der udgik fra Handelsafdelingen. En dag klappede fælden om de to: Viggo Skjoldborg »Jeg blev interneret i 1944. Afdelingsleder Wold blev interneret på samme tidspunkt. Den 6. juni. Da jeg netop var mødt på arbejde ringede telefonen, og det var Wold. Han sagde: – Du må komme ud til mig med det samme, og jeg tog af sted. Jeg havde netop om morgenen hørt om invasionen i Frankrig, D-dag og reagerede derfor hurtigt – uden kontrol. Da jeg kom derud gik jeg i et baghold, idet tyskerne stod der. De havde truet Wold til at ringe mig op, så de også kunne få fat på mig. Jeg blev interneret i kasernen på Vester Allé og kom siden også i Vestre Fængsel. Ca. en måned inden jeg blev arresteret havde jeg fået en advarsel, idet jeg en dag mød-

te en politibetjent, som jeg kendte lidt. Han var i civil den dag, og passerede mig på gaden – i Vester Allé. Han slog mig let på skulderen og sagde – Du skal til at passe på, Skjoldborg. Men den advarsel sad jeg overhørig.« Viggo Skjoldborg blev løsladt 23. december 1944 og genoptog derefter sit arbejde ved Falck. Erik Wold sad i fængsel til krigen var slut.¹⁰²

Meddelelser om arrestationerne af danskere, blev ofte formidlet til befolkningen gennem de illegale blade og i bladet »Budstikken«, 16. juni 1944, fik byen besked om de to falckfolks arrestation – i øvrigt i samme nummer som omtalen af arrestationen af kunstmaler Thorvald Hansen og hans søn Ib, der begge døde i tysk koncentrationslejr som to af den berygtede stikker Grethe Bartrams mest prominente ofre.

En spændt pistolhane?

I arbejdet med at trevle den jyske modstandsbevægelse op, erfarede tyskerne at tandtekniker Leo Kæraas klinik i nogen tid havde været hjemsted for en illegal radiosender, der blev benyttet af nedkastede faldskærmsfolk. Om morgenen 13. januar 1944 kørte en tysk patrulje fra Gestapo til familien Kæraas hjem på Krathusvej i Risskov.

Da tyskerne kom, lå ægteparret Kæraa og deres 6-årige søn i soveværelset på første sal og tog højfjeldssol, hvorfor de kun var let påklædte. En tysk soldat bankede på døren til soveværelset og bad ægteparret om at lukke op. Efter al sandsynlighed udviklede tingene sig derefter på baggrund af en tragisk fejltagelse. Doris Kæraa ville først have noget tøj på og rejste sig op, mens hun kikkede de metalsolbriller sammen, hun havde brugt under højfjeldssolen. De nervøse Gestapofolk på den anden side af den lukkede dør troede, det var lyden af en pistolhane, der spændtes – og de begyndte at skyde gennem døren. Engelskfødte Doris Kæraa døde og hendes mand såredes alvorligt af skud. Der blev ringet til Falck:

Basse: »Der kom en alarm til stationen om, at der var et skuddrama på Krathusvej

4. Vi sendte to ambulancer derud. Der lå ca. 10 cm. sne den dag. Der var helt stille da vi kom derud, og vi troede først, at der ikke var noget. Så så vi, at der lå ca. 25 patronhylstre på de tre trappetrin op til hovedindgangen. Tyskerne havde skudt låsen op. Vi gik ind og ovenpå havde de også skudt låsen i stykker til det rum, hvor familien opholdt sig. Fru Kæraa var blevet skudt i hjertet og blodet fra såret var allerede størknet. Morten [Carl Mortensen, red] og en anden redder, jeg husker ikke hvem det var, tog sig af hende. Hans Ravn og jeg skulle køre hr. Kæraa. Jeg sad i bærerummet og Hans Ravn kørte med en tysk gestapomand ved siden af. Hans og jeg havde på forhånd aftalt, at Kæraa skulle køres på Amtssygehuset og ikke til den tyske Afdeling på Kommunehospitalet, så da gestapomanden sagde: Zum Deutschen Krankenhaus! sagde Hans bare: – Ja, ja, Krankenhaus, og fortsatte til Amtssygehuset, hvor Kæraa kom under behandling hos overlæge Fabricius-Møller«. ¹⁰³

Tyskerne forlangte at få Kæraa overflyttet til den tyske afdeling på Kommunehospitalet. Modstandsbevægelsen besluttede at gøre et forsøg på at befri Leo Kæraa, mens han endnu lå på Amtssygehuset. Planen var, at tre bevæbnede mænd iført lægekitler, skulle gå ind på sygehuset og beordre Kæraa flyttet og derefter ringe til Falck, der efter aftale straks ville indfinde sig. Derefter skulle modstandsfolkene »overfalde« falckmændene og befri Kæraa, der skulle køres i sikkerhed ude på landet. Den dristige plan var lige ved at lykkes, men da aktionen skulle til at begynde og de forskellige modstandsfolk allerede var på deres poster, indfandt tyskerne sig på Amtssygehuset med en større styrke for at flytte Kæraa til den tyske afdeling på Kommunehospitalet og planen måtte i sidste øjeblik opgives. Forsøg på at befri Kæraa fra Kommunehospitalet blev indstillet, da hans tilstand gjorde det umuligt. Han blev senere sendt til en tysk koncentrationslejr, hvor han var indespærret til krigen var slut.¹⁰⁴

Falcks station på Kystvejen med sit vartegn, det karakteristiske slangetårn. Foto fra 1952. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Ved Falcks nytårsparade 1. januar 1946 overrakte Leo Kæraa en pengegave til de seks falckfolk, der havde været involveret i de dramatiske begivenheder.

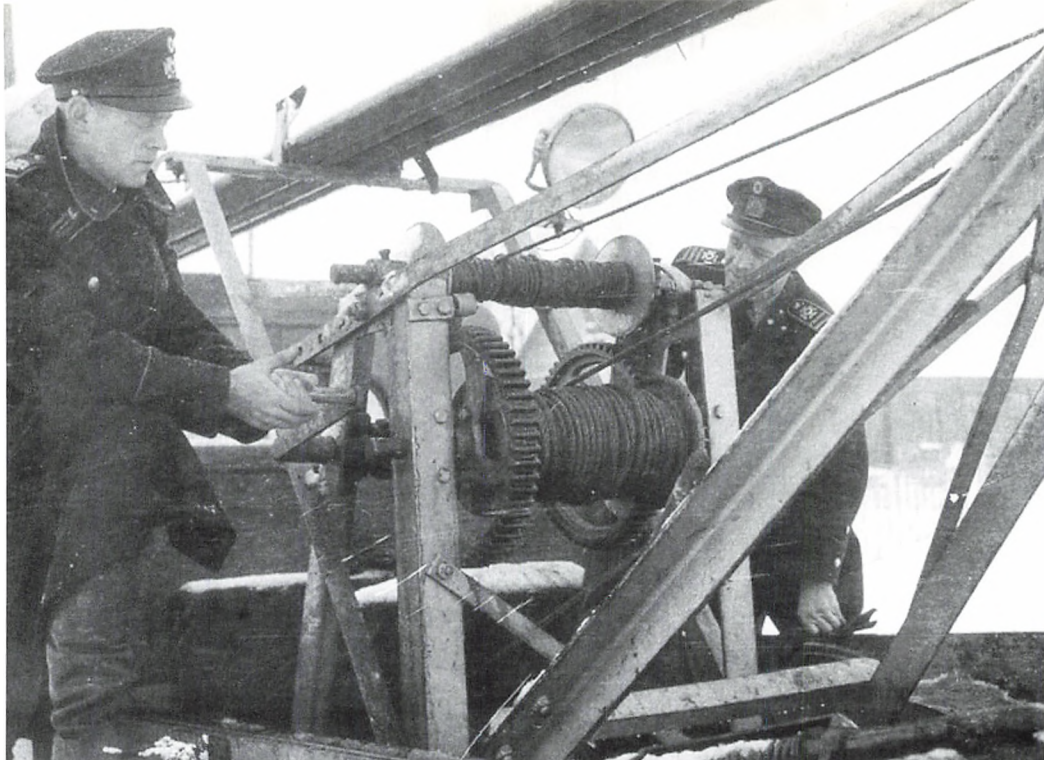
Som nævnt var også personale på andre stationer involveret i modstandsarbejdet. I april 1945 fik Falck i Århus besøg af to reddere fra stationen i Varde, Alfred Uhre og Viggo Schantz, der senere blev stationsleder i Varde. De to reddere var gået under jorden og for at have til dagen og vejen, havde de delt stationens kassebeholdning. Stationslederen i Varde, Børge Karsberg Petersen, var nogle måneder tidligere forsvundet på samme måde. Viggo Schantz fortæller om besøget i Århus: »Vi kom godt til Silkeborg og tog toget til Århus. Vi bestilte hotelværelser på et hotel, hvor der boede mange tyske officerer, der mente vi os mest sikre. Derefter gik vi til Falck-stationen og fik en samtale med direktør Harry Falck. Vi forklarede ham situationen for station Varde og at vi havde delt kassebeholdningen, men lagt en seddel i af hensyn til revision. Harry Falck forstod udmærket situationen og sagde: – Tak for orienteringen – og se så at komme ud. Det at sige – ud, havde han ret i for en

assistent havde opfattet situationen og sagde, at vi trængte til en drink hjemme hos ham. Vi havde ikke været i hans hjem ret længe, før der kom besked fra Falck-stationen om, at Gestapo havde været der og spurgt efter os».¹⁰⁵

En ubehagelig transport

Efter arrestationen af Erik Wold og Viggo Skjoldborg var Falcks handelsafdeling pludselig uden personale. Da afdelingen jo sorterede under handelsafdelingen i København, blev problemet også løst fra København. Man sendte den 24-årige Poul Gullach til Århus for at bestyre afdelingen. Gullach havde været ansat hos Falck i København siden 1937, heraf flere år i handelsafdelingen.

Som det var tilfældet med andre medarbejdere i korpsets administration, måtte også Gullach deltage i den tekniske tjeneste, når der var brug for det. Kort efter sin ankomst til Århus, blev Poul Gullach sendt på en ubehagelig opgave. Århus' politimester, Ejnar Hoeck var 26. maj 1944 blevet arresteret af Gestapo for spionage. Samtidig blev flere andre ledende politifolk i provin-



Zonen på hårdt arbejde i landbyen Bendstrup ca. 1942. En generatordrevet taxa, der er kørt i grøften bringes flot. De to zonefolk ved den hånddrevne kran er fra venstre Chr. Fabricius-Rasmussen og Jes Jürgensen. (Foto i privateje)

sen arresteret. Efter en tid skulle Hoeck overflyttes til Vestre Fængsel og Falck var blevet hyret af tyskerne til at transportere den prominente fange i en ambulance ført af Erik Duusgaard og Poul Gullach, der beretter om transporten: »Hoeck og en skolelærer, jeg ikke husker navnet på, skulle overføres til Vestre Fængsel, og vi skulle køre dem derover i ambulancen. De sad i bårerummet sammen med to Gestapofolk. Fangerne var lænket sammen med håndjern på kryds og tværs af deres arme og ben, så de ikke kunne flygte. Undervejs fik de lige lov at gå ud og »slå en streg«, ellers var de i bårerummet til vi kom til Vestre Fængsel. Da vi kom til fængslet, blev de lukket ud af vognen af to tyskere, der løb med fangerne over græsplænen, for at de kunne blive rørt. Det gjorde djævelsk ondt på dem, de kunne jo næsten ikke bevæge sig på grund af lænkerne«. ¹⁰⁶ Det skal pointeres, at Poul Gullachs beretning er det eneste vidnesbyrd om denne transport. I de tilfælde vidnesbyrd fra Poul Gullach har kunnet holdes op mod andre kilder, har hans erindringer vist sig at være meget præcise og pålidelige. Sammenholdt med, at Gullach var ansat hos Falck i mere end 50 år, er der derfor ikke grund til at tvivle på historiens rigtighed, men så vidt, det er forfatteren bekendt, foreligger der ikke beretninger om at Falck har udført andre lignende opgaver.

Knud Hummelgaard oplevede også et ubehageligt møde med den tyske besættelsesmagt. I løbet af krigsårene ansatte Falck mere personale, og det var ikke så ofte, vagtmestrene skulle med ud at køre, men helt undgåes kunne det ikke »Og således en aften, hvor vi havde afleveret en patient på Marselisborg Hospital, blev vi af en tysk officer anmodet om at blive for evt. at tage en patient med derfra. Der havde i nogen tid været lidt uro på sygehuset, idet der om natten var bemærket en mandsperson luske rundt i kældergangene og han var iført tysk uniform, hvorfor Værnemagten blev adviseret og foretog en undersøgelse, der resulterede i, at de nu havde indkredset manden i

en lukket gang og da han forsøgte at flygte, blev han ramt af et pistolskud i den ene skulder, så han faldt om. Vi kom altså i arbejde med at køre ham på tyskernes eget infirmeri på Kommunehospitalet. Ved ankomsten hertil, ville vi pænt løfte manden over på en bære, men den tyske officer skubbede ham brutalt ned på gulvet ... [Hummelgaard og den anden redder fik den forståelse, at] ... han nu lige skulle gøres rask og derefter skydes som desertør«. ¹⁰⁷

Luftalarmering

Ved de hyppige luftalarmer, som kunne komme på alle tider af døgnet, var der faste procedurer, der skulle følges hos både Falck og Zonen. Britta Madsen (dengang Kannegaard) arbejdede under det meste af besættelsen på Zonens kontor. For Britta Kannegaard, var det desuden en fast opgave at passe alarmbordet, når stationen blev affolket: »Jeg havde en aftale med Jes Jürgensen. Når han ringede to gange på den klokke der forbandt kontoret med vagtstuen skulle jeg komme over. Så kørte de sidste to mand fra stationen.

Også når der blev blæst luftalarm, skulle jeg forlade kontoret for at passe stationens vagtbord. Var det om natten, skulle jeg også møde på stationen. Ved luftalarm, mødte der 2-3 lastbiler og ca. 20 af de såkaldte CB'ere og 3 mand fra Røde Kors op på Zonens station for at blive sendt ud derfra. Samtidig kørte to mand op til Kommunehospitalet i den personvogn, vi havde til sygetransport, for at hente hospitalets to ambulancer. Jeg husker, at den ene ambulance var meget gammel, den var lakeret grå. Jeg fik først lov at gå hjem, når der var varslet dagligt beredskab. Det kunne godt være nogen tid efter, at selve luftalarmen var afblæst.

Jeg kan huske en tidlig morgen, da jeg spadserede hen ad Åboulevarden for at komme hjem. [efter en luftalarm] Vi boede Vestergade 5. Pludselig trådte en tysk soldat med trukket pistol frem fra en port og råbte: – Halt! Det var så hårene rejste sig på hovedet af mig. Foruden mit almindelige le-

gitimationskort, havde jeg også et specielt legitimationskort fra Zonen og et Ausweis, udstedt af tyskerne. Desuden havde jeg min stålhelmet på ryggen, sammen med min gasmaske. Soldaten gik et par gange rundt om mig, inden han sagde: – Passieren. Jeg tvang mig selv til at gå almindeligt, men aldrig har jeg syntes, der var så langt til hjørnet ved Immervad.

Næste dag fortalte jeg historien til E.T. Fabricius-Rasmussen, og han bestemte at jeg fremover skulle hentes af de to folk, der kørte til Kommunehospitalet efter ambulancerne, når der var luftalarm. Så kom de i personvognen efter mig, og på vej fra hospitalet, sad jeg så i bårerummet på den gamle ambulance. En gang kan jeg huske, at vi blev beskudt i ambulancen nede på Kystvejen. De tyske soldater var ofte meget nervøse, når der var blæst luftalarm eller foretaget sprængninger i byen.

Det skete også, at vores folk måtte rykke ud for at hente tyskere, der var gået til ved sprængningerne på jernbaneterrænet. Ofte var de flået i stykker. Jeg kan huske at E.T. Fabricius-Rasmussen engang havde et stykke af en tysk hjerneskal og et jernkors liggende på sit kontor«. ¹⁰⁸

Topmålet tankeløshed

Den tiltagende sabotage i vinteren 1943-44 skabte travlhed som aldrig før for brandvæsen og redningskorps. Imidlertid opstod der også brande, der ikke skyldes sabotage. 9. marts 1944 udbrød der brand i Jydsk Telefons nye 7 etager høje administrationsbygning, der var under opførelse på Sct. Clemens Torv. Årsagen til branden var nogle snedkeres brug af åben ild i et lokale, der var mættet med cellulosedampe. Århus Brandvæsen lagde ikke fingre imellem, da de skulle beskrive de to snedkeres handling: »topmålet tankeløshed«. ¹⁰⁹

I løbet af fem minutter stod to etager i flammer. Branden spredte sig så hurtigt, fordi vinduerne stod åbne på flere etager og cellulosedampene forårsagede flere eksplosioner. Under slukningen fik Århus Brand-

væsen hjælp af Jydsk Telefons eget fabriksluftværn, der i følge Aarhus Stiftstidende havde den hårdeste tårn under slukningen, idet de forestod slukningen indendørs, hvor cellulosedampene gjorde arbejdet yderst farligt. Århus Brandvæsen koncentrerede sig om at bekæmpe ilden ude fra for at hindre den i at sprede sig til nabobygningen, hvor Jydsk Telefons administration havde til huse indtil den nye bygning skulle tages i brug. Brandvæsenet måtte også redde fire personer ned med stige fra huset over for den brændende bygning, da de på grund af den kraftige røg ikke kunne komme ud selv.

Århus Brandvæsen var i det hele taget længe om at få etableret et effektivt slukningsarbejde. Dagen efter reagerede Aarhus Stiftstidende på en – for den ellers så noble avis – meget kontant måde med følgende overskrift på forsiden: »Aarhus kan ikke være sit brandvæsen bekendt siger telefondirektøren«. Telefondirektøren var stadig J. Wallmann, tidligere formand for Falcks bestyrelse. Nu kritiserede han kraftigt brandvæsenet for at være så længe om at mobilisere en tilstrækkelig styrke til at slukke en storbrand. Efter hans opfattelse, havde kun den kompetente indsats fra Jydsk Telefons egne folk reddet den nye bygning fra at udbrænde totalt.

Brandchef Harald Møller måtte medgive, at der var noget om kritikken. Århus Brandvæsens styrke i dagtimerne var på 12 mand. Fik man brug for mere mandskab, måtte reserverne tilkaldes. Reserverne bestod af de faste brandfolk, der havde været på vagt det foregående døgn samt en egentlig reservestyrke på godt 40 mand, der tilkaldtes ved aktivering af en alarmklokke i brandmandens hjem; hvilket jo ikke var til megen nytte i dagtimerne hvor reservepersonalet passede deres egentlige jobs; typisk som håndværkere. Det varede derfor længe inden forstærkninger nåede frem, og personalet fra Falck og Zone-Redningskorps, der var mødt for at udføre redningsarbejde, måtte hjælpe til med slukning af ilden – med Århus Brandvæsens materiel.

Brandchefen udarbejdede efter branden en fortløbig rapport, der blev forelagt Brandkommissionen 17. marts 1944. I rapporten gik han skarpt i rette med den offentlige kritik og tilbageviste muligheden af at indlede et tættere samarbejde med de to redningskorps om hjælp ved store brande. Han sluttede sin rapport således: »*Det er øjensynligt, at mange finder, at Århus Brandvæsens organisation ikke er på højde med, hvad der kan forlanges i en by af Århus' størrelse og sagen tør vel derfor synes moden til en drøftelse i Brandkommissionen og Byrådet. Indtil en beslutning foreligger fra disse autoriteter, ville det sikkert være hensigtsmæssigt, om der var ro om sagen!*«. ¹¹⁰ Brandkommissionen underkendte i denne sag brandchefen og besluttede: »*at anmode brandchefen om snarest muligt at fremkomme med et forslag til et mere effektivt brandberedskab, således at der blandt andet skal søges oplysning om, på hvilke vilkår overenskomstmæssig bistand kan ydes fra de to redningskorps' side, samt på hvilke vilkår, der kan træffes en ordning, hvorefter en del af frivagten skal have »hjemmevagt*«. ¹¹¹

Århus Brandvæsen indledte derfor forhandlinger med Falck og Zone-Redningskorpset om et mere formaliseret samarbejde ved større brande. I disse forhandlinger spillede Falck højt spil og tilbød, at garantere en styrke af en vis størrelse, mod et fast årligt vederlag samt betaling pr. time i det omfang, der rent faktisk blev brug for assistancen. Hvis Falck skulle leve op til denne aftale, forudsatte det ansættelse af ekstra personale. Såfremt Brandkommissionen ikke kunne tiltræde Falcks tilbud om garanti for assistance mod et fast vederlag, lod man dog mundtligt vide, at man kunne gå ind på en aftale om betaling for præsteret arbejde efter de takster, der var godkendt af brandforsikrings-selskaberne. Zonen var villige til udelukkende at få betaling i det omfang, man rent faktisk stillede sit mandskab og materiel til rådighed for brandvæsenet – altså en ordning, der mindede om den, der allerede gjaldt ved luftsværnsforanstaltninger.

Sagen blev behandlet i Brandkommissionen 29. marts 1944. Kommissionen besluttede, at sige nej til Falcks tilbud, og udelukkende indgå en aftale med Zonen. Aftalen blev dog gjort gensidig, så Zonen også kunne trække på en aftalt styrke fra Århus Brandvæsen ved brande i deres slukningsområde.

Der var imidlertid et politisk ønske om, at der skulle laves en aftale med Falck. Sagen blev behandlet i budgetudvalget og byrådet, som i en skrivelse 5. juli 1944 anmodede Brandkommissionen om, at der blev indgået en aftale med Falck på samme vilkår som den, der var indgået med Zonen. Aftalen med Falck blev indgået 18. august 1944. ¹¹² Brandchefens modvilje mod at forlade sig på hjælp fra redningskorpsene skyldtes blandt andet, at en såkaldt trykprøve af de to redningskorps' sprøjtemateriel i maj 1944 havde givet et – især for Zonens vedkommende – miserabelt resultat.

Som en konsekvens af kritikken blev Århus Brandvæsens eget beredskab også udvidet gennem ansættelse af syv faste brandfolk; nok til at man omgående kunne rykke ud med yderligere een motorsprøjte. ¹¹³ Det havde længe været et ønske hos brandvæsenets ledelse, men pengene til udvidelsen manglede. Sagen blev løst 1. oktober 1944 da syv af byens sporvognsfolk blev omskolet til brandmænd efter at en schalburgtageaktion mod sporvognsremitterne havde ødelagt næsten alle byens sporvogne og gjort vognstyrerne arbejdsløse. ¹¹⁴

4. juli 1944

4. juli 1944 står som den dag, den største katastrofe i byens historie indtraf. Klokkeren var 13.48, da et dommedagsbrag gjaldede over Århus. En eksplosion, der var så kraftig, at den kunne høres over 50 km. væk, i Femmøller på Djursland og mærkedes som rystelser i jorden i Trige, 20 km væk, var indtruffet under omladning af ammunition ved KFKs silo på Århus Havn.

Ekspllosionen skete i en ammunitions-lægger, og to jernbanevogne på kajen, lastet

med i alt ca. 200 tons ammunition, eksploderede også. En røgsøjle rejste sig 600 m. op i luften.

Ødelæggelserne på selve havnen var uoverskuelige, men oppe i byen var der også store skader. Det begyndte at regne med ammunition over byen. Granater – eksploderede og ueksploderede mellem hinanden – faldt på gader og gennem hustage i de næste minutter. Til alt held forårsagede ingen af de nedfaldne granater brande i selve Århus Midtby, men en mand omkom, da han blev ramt af en granat ud for Sct. Knuds Kirke i Ryesgade.

Britta Madsen, der var ansat som kontorassistent og vagtmesterafløer hos Zonen, oplevede eksplosionen således: »Da ulykken skete, havde jeg frokostpause. Jeg var nede i Folmer Hansens isenkramforretning i Volden. Der kom et voldsomt brag, der varede længe, og så blev alle ruderne suget ud af butikken. Jeg skyndte mig ud for at løbe tilbage til stationen i Eckersbergsgade. På

vejen kom en af vores kranvogne forbi. Det var Chr. Schrøder, der kørte og han sagde jeg skulle hoppe ind. Så sad jeg og trak i udrykningshornet på turen tilbage til stationen. Vi kørte forbi Christiansgade skole, som tyskerne havde taget, og der blev vi stoppet af en gruppe meget unge tyske soldater, der var meget anspændte og nervøse. Vi kunne først køre videre, da Schrøder havde forklaret dem, hvem vi var og hvad vores opgave var«. ¹¹⁵

Hos Falck på Kystvejen mærkede man også eksplosionen. Den senere redningsinspektør Søren Pertou: »Jeg havde netop lukket en af portene på stationen, da eksplosionen skete. Den skete med så voldsom kraft, at alle stationens porte blev slået op«. ¹¹⁶ I følge Basse, ødelagde lufttrykket portene: »Da eksplosionen skete, sad jeg sammen med redder Carton Nielsen og en tredje, der ikke var Falckmand og spiste middag på en restaurant over for posthuset i Kannikegade. Vi havde frivagt. Himmelen



4. juli-ulykken anrettede voldsomme ødelæggelser på Århus Havn. Blandt de hårdt ramte bygninger var KFK's silo, som fik blæst gavlen ind. Adskillige arbejdere blev reddet fra den brændende silo under stor risiko for redningsfolkene. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

blev pludselig helt mørk af alt det mudder, der var blevet hvirvlet op ved eksplosionen. Vi var klar over, at der var noget, der var helt galt, og vi løb ned på stationen. Stationens garageporte var blevet slået skæve, så vi kunne ikke få bilerne ud af portene.»

På stationens kontor, der lå på første sal, arbejdede den dengang 17-årige kontorelev Preben Eskildsen: »Jeg sad i abonnementsafdelingen, der havde kontorer ud mod AMC. Jeg sad sammen med Halvorsen og kontorchef Hans Rasmussen. En rude fløj ind og knustes over hovedet på Rasmussen og hans skrivemaskine blev blæst på gulvet. Til alt held skete der ham ikke noget. Den rude, som jeg selv sad ud for, blev til gengæld suget ud af huset.«

En anden, der oplevede eksplosionen, var Poul Gullach: »Kort før ulykken skete, havde jeg klunset med vagtmester Knud Hummelgaard om en øl og jeg havde vundet. Jeg ville trække den op til min frokost og gik over til en øloplukker, vi havde hængende på væggen. Jeg havde netop rejst mig fra min plads, da det bragede om ørerne på os. Den rude, jeg havde siddet ud for, blev blæst ind i bygningen, og læderet på den stol, jeg lige havde siddet i, blev skåret i stykker af glas. Vi løb over mod vores beskyttelsesrum og var derfor nødt til at krydse gårdspladsen, mens det begyndte at regne med granater over os. Vi måtte kaste os ned på jorden, og jeg husker, at jeg stadig holdt min øl i hånden. Da jeg kastede mig ned, rullede den ind i garagen og lagde sig under en ambulance. Flere granater gennemborede taget på stationen, men de var alle forsagerne. Det varede noget inden vi blev alarmeret, og noget af det første vi så, var en række arbejdere, der kom ud fra AMC-bygningen som lå ved siden af os. De var meget blodige, da deres store glastag var blevet knust ned over dem.«

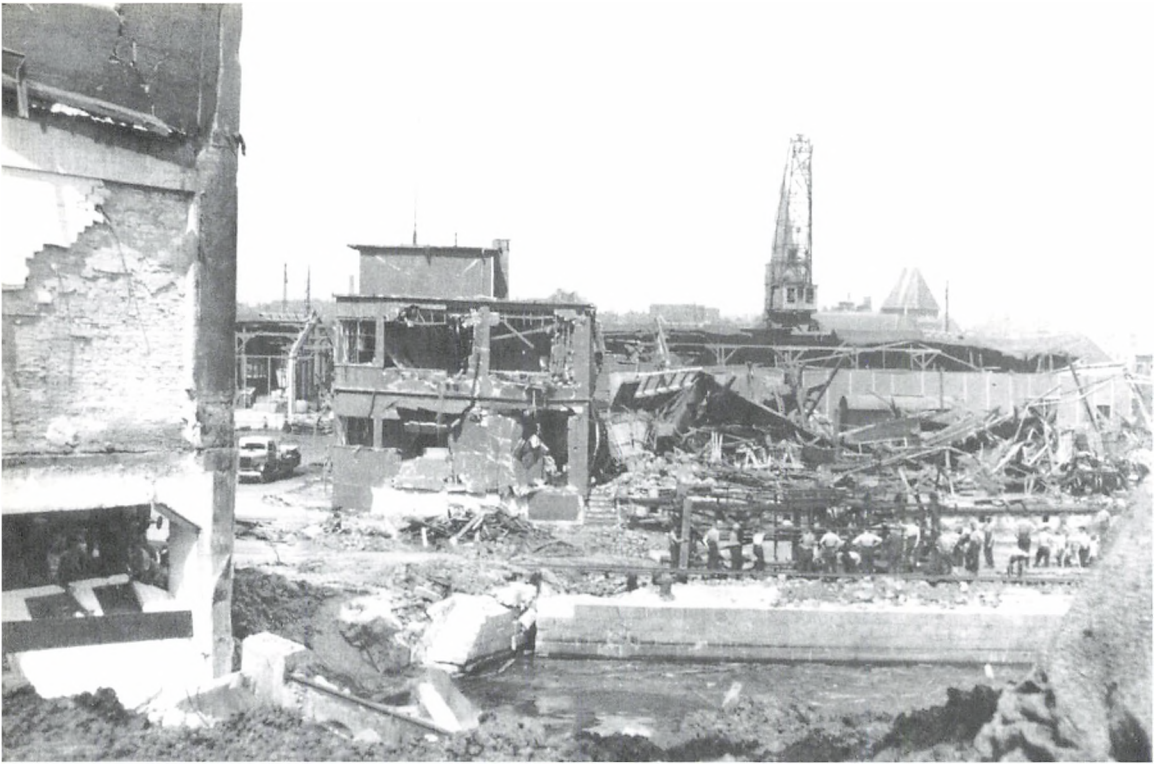
Falckstationen fik altså også sin del af granatregnen. En granat eksploderede, men alle der stod i gården nåede at komme i dækning. En anden granat begyndte at ryge, da den lå i gården. Redder Carl Mortensen

bar derfor granaten ned til havnen og kastede den i vandet.

Redningskorps, politi, brandvæsen og mange frivillige, ilede mod ulykkesstedet på havnen. Blandt de mange, der deltog i redningsarbejdet var kolleger til de mange dræbte og sårede hos KFK og i Mammen & Dreschers pakhuis, der var blevet fuldstændigt raseret ved eksplosionen. KFKs silo var brudt i brand og mange danske arbejdere var indespærret i den brændende bygning. Mammen & Dreschers pakhuis brændte ganske vist ikke, men en ammunitionslægter, lastet med 180 tons ammunition var blevet slynget op fra havnebassinets og kastet ned oven i pakhuset. Som ved et mirakel eksploderede de 180 tons ammunition ikke!

Ca. 20 minutter efter eksplosionen blev der blæst flyvervarsling. Det skete for at få befolkningen væk fra gaderne, hvor der jo over alt lå granater og sprængstykker. Samtidig blev alle luftvarslingsposter bemandede. I den første time søgte tyskerne selv at slukke brandene på havneområdet. Først kl. 15.00 bad den tyske havnekaptajn om hjælp fra de danske myndigheder, hvorefter Århus Brandvæsen og slæbebådene Aros og Hermes blev sat ind i slukningen. Forinden havde Hermes, under ledelse af skibsfører McCormick, bugseret SS Scharnörn uden for farezonen på trods af, at to besætningsmedlemmer på Hermes havde fået kvæstelser ved eksplosionen. Scharnörn lå ved kajen over for eksplosionsstedet og var lastet med 2.000 tons ammunition, der ikke var eksploderet. Det er næsten umuligt at forestille sig ødelæggelsernes omfang, hvis også dette skibs last var eksploderet.

Det syn, der mødte de første redningsarbejdere på ulykkesstedet blev beskrevet i Aarhus Stiftstidende i avisens ekstraudgave den næste dags morgen: »På katastrofestedet var næsten alt liv udslukt på mindre end et sekund, og arbejdere, som havde arbejdet i nærheden lå sårede og lemlæstede på jorden eller i de brændende ruiner af sammenstyrtede pakhuse. Flere spand svære køreheste forspændt vogne, der holdt på



Der findes ingen billeder, der viser redningsarbejdet umiddelbart efter 4. julkatastrofen, men på dette billede, som giver et indtryk af ødelæggelserne på havneområdet, ses redningsmandskab i færd med at lede efter dødsofre i ruinerne. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

kajen, blev ved eksplosionen slynget i havnen og druknede, og mellem hestene flød sårede og døde. Vandet omkring katastrofestedet farvedes rødt af blod».¹¹⁷

Poul Gullach var blandt de falck-folk, der kom til skadestedet: *»Da vi senere kom ud til selve eksplosionsstedet var der voldsomme ødelæggelser. Ved Mammen & Dreschers pakhuis lå to mand og brændte; et sted lå en ryggrad og et andet sted et hoved.»* En anden af de, der deltog i redningsarbejdet på stedet var Aage Winther, dengang 17-årig medarbejder ved Zoneredningskorpset: *»Som en stor knægt, men altså »rigtig« vagtmesterassistent havde jeg kommandoen over en gangasdreven lastvogn plus 6 CB'ere [Civilbeskyttelsesestjenesten, red.], der skulede slemt til min ungdommelige alder, men havde at adlyde. Min nød-ambulance (lastvognen) samlede en hel del døde tyskere op fra bassinet plus to danskere ... Efter en skrap dag fra kl. 13-21 fandt vor lastbil en død ingeniør på hjørnet af*

Marstrandsgade og kørte ham til kapellet på Kommunehospitalet. Jeg var altså kun 16-17 år, men noget så fint som »krisehjælp« fandtes ikke den gang og jeg/vi kom os ganske hurtigt efter den makabre dag, hvor begge redningskorps havde alle mand inde og gjorde et godt stykke professionelt arbejde».¹¹⁸

Mange arbejdere var spærret inde i KFKs brændende pakhuis. Fire politifolk og redningsfører Holger Nielsen, Falcks Redningskorps, reddede ca. 20 mand ud fra siloen. På trods af faren for flere eksplosioner, vendte de flere gange tilbage til den brændende silo. Alle de sårede, de fik reddet ud var i live, da de blev kørt til hospitalerne. I 1947 modtog de fem mænd Carnegiefondets redningsmedalje for deres arbejde.

Også en gruppe medarbejdere hos Århus Belysningsvæsen, modtog en medalje for deres død 4. juli. Med gasværkets tekniske direktør, A. Flach i spidsen, entrede fem frivillige fra Belysningsvæsenet den store gas-

beholder, der var blevet ramt af granater. Fra flere huller i beholderen brændte ca. 15-20 meter høje stikflammer. Beholderen blev lukket og tømt og branden på beholderens tag slukket med kulsyresne. Faren for en katastrofe af endnu mere uoverskueligt omfang var dermed drevet over.

Mange ansatte fra havnens virksomheder deltog i redningsarbejdet. Kr. Rossell arbejdede hos Århus Motor Compagni (AMC). Efter at have kørt nogle kolleger, der var blevet ramt af glas fra det sammenstyrtede glasloft, til behandling på Kommunehospitalet, blev han sammen med tre kolleger opfordret til at køre til havnen igen for at deltage i redningsarbejdet: »*Vi var fire, der tog med en lastbil, og vi blev sat af ved Sten- og Gruskompaniet og begyndte at gå ud mod eksplosionsstedet, KFK ... Det var også uhyggeligt, hele den ene side af bygningen var væk, så jeg kunne se lige ind i alle rum og alle syv etager. Kornet styrtede ned fra tredje og fjerde sal, og der var ild flere steder i bygningen ... Der blev råbt fra første sal, at jeg skulle komme derop. Det var dog svært, da der ingen trapper var. På første sal lå en mand under en betonvæg. Vi lavede en løftestang af forhåndenværende træ. Medens den anden løftede, trak jeg manden ud. Problemet var nu at komme ned for der var i mellemtiden faldet så meget korn ned fra oven, at det næsten nåede første sal. Vi tog manden imellem os og lod os dumpe ned i dyngen. Den tilskadekomne skreg, da vi lod os dumpe. Der var kommet en ambulance. Den måtte stå 100 m. væk, da den ikke kunne komme ind på havnepladsen for alle de granater, da lå på pladsen. Nogle var varme, kunne man se. Vi fik en bære udleveret og gik med manden iblandt alle granaterne ... Det var ikke noget, jeg havde set, da jeg kom, men nu kunne jeg pludselig se det hele. Blandt andet brændte gasbeholderen som et gasapparat af alle de huller, der var slået af granaterne. Jeg var imidlertid blevet bange, så jeg begyndte at gå hjem.*«¹¹⁹

Ud på eftermiddagen blev en udrykningskolonne bestående af ca. 35 mand tilkaldt

fra CBU (Civilbeskyttelsens Udrykningskolonne) i Herning. Da de kom til Århus kl. 18.00 blev de sat til at samle nedfalden ammunition op på gaderne i Århus; et job, der tog det bedste af et døgn. Herefter deltog de i flere dage i oprydningsarbejdet på havnen. Under oprydningsarbejdet blev der af flere omgange indkaldt forstærkning fra CBU i Herning og Hobro, og da tilstedeværelsen af CBU-personale var størst, arbejdede ca. 200 menige og befalingsmænd med oprydning efter katastrofen.

Da Zonens vagtmesteraspirant Aage Winther var på selve ulykkesstedet, blev Zonens vagtbord passet af Britta Madsen: *Så sad jeg og passede Zonens vagtbord, helt til kl. 6 den næste dags morgen. Der var frygteligt travlt. Folk ringede og mange pårørende til arbejdere fra havnen kom ned for at høre, om vi havde kørt med deres mænd, men vi kunne jo intet sige til dem. Der blev ikke taget nogen rapporter eller noget. Vores folk kørte bare. Uafbrudt.*¹²⁰

I 1944 havde man endnu ikke dykkere hos Falck i Århus. Derfor blev dykkeren Hans Steinbrenner fra Falck i Vejle tilkaldt. Han gennemførte flere dykninger fra 7.-10. juli, hvor dykkerarbejdet blev indstillet efter ordre fra Århus Politi. I en rapport beskrev Steinbrenner forholdene på bunden af havnen således: »*Flere steder i bunden fandtes store huller [efter] sprængning af nedkastede bomber. Flere steder er bunden belagt med 1-1½ meter mudder, hvor det derfor har været besværligt at komme frem. Vandet i bassinet var ved eftersøgningen meget uklart. Jeg skal til slut gøre opmærksom på, at der på bunden af bassinet findes store mængder ammunition, der står begravet i muddret.*« Udbyttet af den farlige eftersøgning blev, at Steinbrenner fandt ligene af to tyske soldater på havnens bund.¹²¹

Ligene af 11 danskere blev fundet 4. juli, men flere end 20 danske arbejdere var fortsat savnet. Ligene af disse arbejdere blev fundet under de efterfølgende dages oprydning. Arbejdet med at søge efter ligene af de savnede blev først og fremmest udført af

CBUs udrykningskolonne. Falcks Redningskorps gik 8. juli i gang med at trække vod i havnebassinet og fandt under dette arbejde flere lig.¹²² I alt kostede katastrofen 33 danskere livet, 50 blev alvorligt såret og ca. 200 lettere sårede kunne udskrives fra hospitalerne efter endt behandling. Hvor mange, der kunne nøjes med behandling hos deres egen læge eller privat behandling, vides ikke.¹²³ De tyske tabstal kendes ikke.

Havde arbejdsbetingelserne på katastrofestedet været barske under selve redningsarbejdet var de det ikke mindre under oprydningen efter katastrofen: *»Næsten hver dag bragtes nye lig eller ligrester for dagens lys. Ofte fandt man de dræbte på de mærkeligste steder. Det var midt i en varm sommertid, hvilket medførte, at ligene hurtigt gik i opløsning. I havneområdet færdedes en del vilde katte, og det var ofte disse, der gav et fingerpeg om, hvor man skulle søge. Således fandt man – efter godt en uges eftersøgning – under kølen på den ødelagte lægter, der lå på taget af et to-etagers pakhuis, flere lig«.*¹²⁴

Tyskerne iværksatte en undersøgelse for at finde årsagen til katastrofen. 29. juli blev resultatet offentliggjort: sabotage. Denne konklusion gjorde befolkningen i Århus rasende. Intet tydede på sabotage, langt mere sandsynligt var det, at ulykken skyldtes uforsigtighed i omgangen med de dødsfarlige granater. At der var stor risiko forbundet med denne omladning af granater vidste alle efter alvorlige ulykker i Oslo i december 1943 og i Bergen i april 1944.

Hvad enten det nu var bevidst eller ej, var tidspunktet for offentliggørelsen af den tyske undersøgelse timet så dårligt som det overhovedet kunne være i forhold til den århusianske befolkning. 29. juli blev der nemlig afholdt en fælles begravelse af ligene af de 12 danskere, der ikke kunne identificeres. De 12 lig var blevet kremeret og samlet i en fælles urne, som på en hestetrukket rustvogn blev ført gennem byen, fulgt af et stort optog med byens borgmester i spidsen.

Hjælpen til de efterladte blev et anliggende for hele byen. Byrådet bevilgede penge til de efterladte og dagbladene indsamlede



Triangel, »Den Rullende Redningsstation«, ved leveringen i september 1944. Udstyr til katastrofebelysning opstillet foran vognen. Ved projektøren Chr. Pedersen. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

også store summer. Hver dag kunne man i dagbladene følge, hvordan det gik med indsamlingen. Bidragydernes navne og de beløb, de havde givet, blev trykt i aviserne.

Så sent som 16. marts 1945 stod følgende at læse i Aarhus Amtstidende: »*Lig fra 4. juli fundet i Århus Havn. I går fandt man i Århus Havn endnu et af ofrene fra eksplosionskatastrofen d. 4. juli 1944. Liget, der blev hvirvlet op af en skibsskrue var umuligt at identificere ud over at det var en mand.*«

Den Rullende Redningsstation

I 1941 havde Falcks Redningskorps i København fået en såkaldt rullende redningsstation. Århus, Aalborg og Odense fik lignende vogne i september 1944. Foruden at få et af de smukkeste brand- og redningskøretøjer, der nogensinde har kørt i Danmark, fik Århus også en meget tiltrængt styrkelse af beredskabet i de sidste, kaotiske krigsmåneder.

Den rullende redningsstation indeholdt meget nyt materiel og personalet måtte gennemgå kursus i brugen af vognen. Redningsinspektørerne Ingemann-Petersen og Peter Straarup, begge København, rejste derfor på turné for at lære fra sig. Straarup har skrevet følgende beretning om besøget i Århus: »19. september 1944 satte tyskerne det danske politi fra bestillingen ... Aftenen forinden var jeg sammen med redningsinspektør Ingemann-Petersen kommet til Århus. Vi skulle instruere mandskabet i brugen af en såkaldt »rullende redningsstation«, et ret stort køretøj, bygget på et Triangel chassis, hvor motoren var ombygget til benzindrift. Køretøjet var pakket med alt tænkeligt redningsmateriel, og påbygget en frontpumpe. Straarup og Ingemann-Petersen strandede i Århus, da Gestapo havde udstedt et kørselsforbud som del af aktionen mod politiet. Gode råd var dyre, og vi blev så enige om, at jeg hellere måtte tale med Gestapo – alene. Der var jo ingen grund til, at flere blev spærret inde. Det kunne jo også være, vi fik lov til at drage vi-

dere. Redningsinspektør Chr. Petersen gelejdede mig til Gestapos hovedkvarter, hvor jeg i et stort kontor blev modtaget af en dansktalende SS-officer. I midten var et rundt bord, hvor det flød med alle slags våben, håndgranater m.v. SS-officeren kendte ikke noget til et kørselsforbud. – »Har vi udstedt et sådant? – Nå, men I kan bare køre videre som sædvanligt« ... Jeg skyndte mig ned til Chr. Petersen, der var synligt lettet over at se mig igen. Lidt efter var vi så på vej til Aalborg. Det gik fint indtil Hobro, hvor en tysk soldat stoppede os, totalt uimponeret af min bils fine bemalinger og den »kørselstilladelse« jeg havde fået i Århus. Gode råd var dyre, men heldigvis hjalp vor herre. Jeg skulle stirre soldaten dybt i øjnene og højt og tydeligt sige »Feuerwehr«. Det gav øjeblikkelig fri bane – men det bør måske lige tilføjes, at vi begge var smukt uniformerede med tre stjerner i kraven. Soldaten var nok i tvivl om, hvor betydningsfulde, vi var«. ¹²⁵

For Peter Straarup havde den 19 september også en anden betydning: »Ved mit besøg i Århus købte jeg en hund, en boxer, af redningsfører Holger Nielsen. Hunden kostede 30 kr. og jeg gav den navnet Bonzo. Familien vidste ikke, at jeg ville købe en hund. Da jeg kom hjem viste det sig, at to familiedlemmer, der var hos politiet var blevet taget af tyskerne og hunden blev en stor trøst i den kommende tid og hjalp os til at tænke på noget andet«. ¹²⁶

– De troede, de lå på anden sal

Som et modtræk mod den stadig mere omfattende sabotage, begyndte tyske og danske nazister, bl.a. organiseret i Schalburgkorpsets efterretningsafdeling, ET, at udføre angreb på ejendomme, der havde stor værdi, eller stor symbolsk betydning for den danske befolkning. Den såkaldte schalburgtage blev udført uden at kære sig synderlig om risikoen for danske civile tab. Hensigten med schalburgtagen var at foregive over for den danske befolkning at sabotører stod bag angrebene – og dermed undergrave den



Ejendommen Sct. Knuds Gade 3 efter schalburgtøgen mod Århus Hallen. Fem mennesker omkom, da halvdelen af ejendommen styrtede sammen, men to kvinder, der overnattede i lejligheden på fjerde sal overlevede mirakuløst. (Foto i privateje)

støtte, sabotagevirksomheden efterhånden nød i befolkningen. Første gang, århusianerne stiftede bekendtskab med schalburgtøgen var da Århus sporvejes remise blev sprængt 22. august 1944. Alle byens spor-

vogne blev ødelagt, men der var ikke tab af menneskeliv i denne omgang.

Ved den næste schalburgtøgehandling undgik byen ikke civile tab. 30. september 1944, kl. lidt over 02.00, genlød den indre

by af 3 kraftige eksplosioner. Bomberne detonerede i Århus Hallens restaurant. Århus Hallen, der blev indviet i 1938, var et center for udstillingsvirksomhed som vakte opmærksomhed landet over. Hallen og den tilhørende restaurant var desuden blandt byens førende dansesteder med levende musik hver aften. Beboelsesejendommen Sct. Knuds Gade 3 var opført i direkte tilknytning til Århus Hallen og den styrtede sammen som følge af eksplosionerne i restauranten. Ejendommens beboere var blandt andet folk med tilknytning til restauranten. Hallens forvalter blev hårdt såret ved eksplosionen og døde senere af sine kvæstelser. Ligene af hans hustru og datter blev gravet frem af ruinerne sammen med ligene af et ældre ægtepar, der boede i ejendommen. Antallet af dødsofre nåede op på fem.

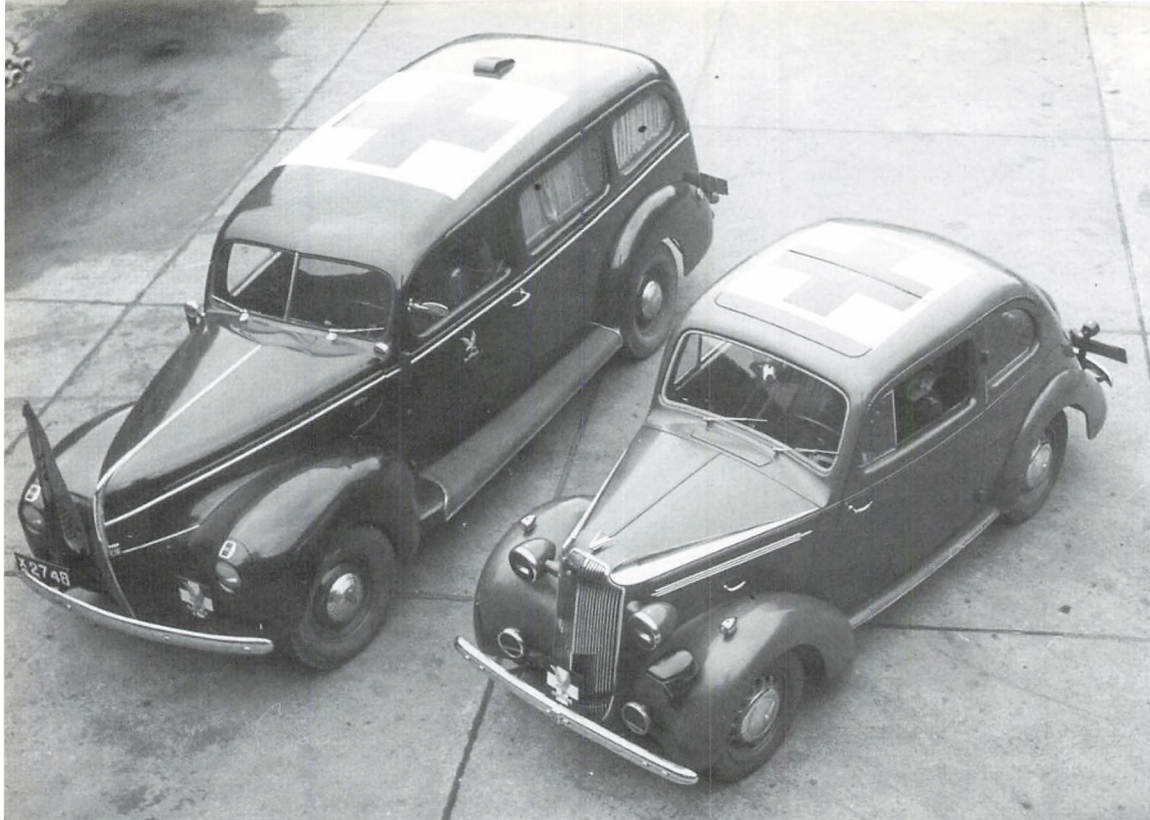
At kun fem mennesker døde ved eksplosionen må siges at være heldigt sluppet. I

lejligheden på 4. sal, boede servitricen Gudrun Hansen med sin mand. Da Gudrun Hansen var højgravid og hendes mand var bortrejst, havde hun bedt servitrice Helga Nielsen om at overnatte hos sig. Redningspersonalet havde fået et overblik over, hvor mange mennesker, der skulle være i ejendommen, og efter kort tid manglede man kun de to servitricer.

Personale fra Falck, Zonen, Århus Brandvæsen og tjenere i kjole og hvidt og mange andre, arbejdede side om side for at finde de to. Fire timer efter eksplosionen hørtes pludselig svage stemmer fra murbrokkerne. Blandt redningsmandskabet var Poul Gullach: *»Hele den ene ende af bygningen var sunket i grus. Da vi gravede i ruinerne hørte vi pludselig en dame der kaldte. Hun sagde at hun lå på anden sal. Det gjorde hun nu ikke, hun lå i kælderen for hele bygningen var styrtet sammen. Hun var gravid i 8. må-*



Århus Hallen i lys lue efter schalburgtageaktionen 29. september 1944. (Foto i Lokalhistorisk Samling)



To falckreddere omkom ved en tragisk ulykke 28. september 1944 i Herning, da deres ambulance blev beskudt af et jagerfly. Kort tid efter fik Falcks ambulancer i Århus malet røde kors på taget. Billedet er fra 14. oktober 1944. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

ned og hun lå under et nedstyrtet loft sammen med hendes søster, tror jeg det var. Der var 10-20 cm fri luft mellem dem og loftet, så de kunne trække vejret dernede».¹²⁷

Begge kvinder slap fra ulykken uden en skramme og dagen efter bombningen bragte Aarhus Stiftstidende et interview med Helga Nielsen: »– Vi var gået tidligt i seng. Pludselig var det som verden gik under. Alt blev mørkt. I første omgang sansede jeg intet ... Så rakte jeg hånden over mod Gudrun. Vore senge stod lige over for hinanden. Jeg råbte: Gudrun og hun svarede ... Over vore senge truede en mægtig flage mur og puds med at kvæle os. Vi trykkede vore dynner op mod den og fik lettet den en smule.« De to kvinder var nødt til på skift, at holde murbrokkerne væk med strakte arme i dynen over deres hoveder. » – Der begyndte at sive røg ind til os. Jeg råbte så højt jeg kunne efter hjælp. Vi troede endnu, vi lå på an-

den sal, men vi var faldet helt ned i kælderen, viste det sig senere. Endelig blev vi hørt. Nu mærkede vi redningsfolkene nærme sig. Både Gudrun og jeg var ved os selv, da vi blev trukket frem ... Jeg forstod næsten intet af det. Først nu er miraklet ved at gå op for mig.«

Den mirakuløse redning af de to, gjorde et uudsletteligt indtryk på redningsmandskabet. Det understreges af, at både Harry Falck, Søren Pertou og Chr. Petersen, som alle deltog i arbejdet, nævner netop denne episode i avisinterviews, foretaget mange år efter i anledning af jubilæer o.lign.

Da det blev lyst, forestod et større oprydningsarbejde i ruinerne. Falck havde derfor nok at se til. Som en nærmest absurd handling, blev oprydningsarbejdet dog midlertidigt afbrudt ved middagstid for at personalet kunne samles til parade på stationen på Kystvejen. Den primære anledning til para-

den var, at Chr. Petersen og Søren Pertou begge skulle udnævnes til redningsinspektører. Inspektør Carl Høegh havde forladt Falck kort tid forinden og i lyset af den voldsomme belastning under krigen, blev det besluttet at styrke korpsets ledelse med udnævnelsen af en redningsinspektør for hvert af de to vagthold i stedet for en, der fungerede som leder af dem begge.¹²⁸ Under paraden overrakte redder Carl Mortensen en pokal til Harry Falck som symbol på, at stationens fodboldhold havde slået Falck i Odense i den årlige match.

Paraden blev i øvrigt indledt med to minutters stilhed. To dage forinden havde to reddere fra stationen i Herning mistet livet, da den ambulance de kørte i, blev beskudt af fly. Som en konsekvens af den tragiske hændelse i Herning fik Falcks ambulancer i Århus malet et rødt kors på hvid bund på taget.¹²⁹ Da paraden var afsluttet, kørte dele af personalet atter til ruinerne af Århus Hallen for at rydde op. Denne eftermiddags begivenheder sætter dén besynderlige blanding af ekstrem fysisk og psykisk belastning og forsøg på at opretholde en normal hver-

dag med iagttagelse af korpsets traditioner, som var hverdagen for Falcks personale i besættelsens sidste år, i relief.

Aarhus Universitet bombes

I krigens første år havde Gestapo ikke officielt været til stede i Århus. Det tyske generalkonsulat, der havde til huse i en del af Århus Oliefabriks nyopførte administrationsbygning i M.P. Bruunsgade, var dog et skalleskjul for en lille stab af Gestapomedarbejdere; både danske og tyske. Efterhånden som sabotage og andet illegalt arbejde tog til, blev det nødvendigt for tyskerne med en mere effektiv bekæmpelse af sabotagen.

Tyskerne beslaglagde kollegie 4 og 5 på det nyopførte Århus Universitet og en stadig voksende stab af Gestapomedarbejdere fik hovedkvarter her. Danske fanger opholdt sig i arresten i Vester Allé, men blev hentet til forhør i Gestapohovedkvarteret.

I efteråret 1943 var Kriminalrat Schwietzgebøl blevet udstationeret i Århus som chef for Gestapo. Den energiske og effektive Schwietzgebøl, blev hurtigt en frygtet mand



Aarhus Universitet efter bombeangrebet 31. oktober 1944. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

i den århusianske modstandsbevægelse og et år senere havde Gestapo samlet et så omfattende materiale i sine kartoteker, at modstandsbevægelsen anmodede om engelsk assistance til at rette et ødelæggende slag mod Gestapos århusianske hovedkvarter.

Operationen krævede minutøse forberedelser, da Universitetet lå placeret mellem tre hospitaler: Kommunehospitalet, Ortopædisk Hospital og Fødselsstiftelsen samt i nærheden af tre skoler: Nørre Boulevard Skole, Finsensgade Skole og Skovvangsskolen. Uheld eller få sekunders unøjagtighed ved udløsningen af en bombe kunne forrette ubodelig skade, som man senere skulle opleve det, da Den Franske Skole blev ramt af et nedstyrtet fly ved bombningen af Gestapos hovedkvarter i København.

31. oktober 1944 var dagen for angrebet kommet. De 24 engelske Mosquitomaskiner, der skulle udføre bombardementet, fløj i højde med trætoppene hele vejen over Jylland for at undgå den tyske radar. Hvor effektiv denne metode var demonstreres med al tydelighed af, at der først blev meldt flyvervarsling over Århus, da angrebet allerede var gennemført!

Blandt de, der oplevede angrebet, var Poul Gullach: *»Da Universitetet blev bombet, var jeg på posthuset sammen med Schiøler, der var garagemester dengang. Da politiet var blevet taget, havde vi fået opgaven at transportere penge for Nationalbanken, og i en ambulance var vi kørt på posthuset med store sække med penge. Der var nok flere millioner. Som beskyttelse havde jeg det gevær med, der lå på stationen til brug ved nødslagning af dyr. Jeg anede ikke, hvordan det skulle bruges, men jeg kunne vel finde ud af at slå nogen med det. Vi hørte nogle store drøn og alle for sammen. Så løb alle – kunder og personale ud af huset, og dér stod Schiøler og jeg med flere millioner. Vi lagde dem om bag skranken, gik ud af posthuset og lukkede døren. Så tog vi ned på stationen for at finde ud af, hvad der var sket.«*

I alt blev der kastet 30 bomber over Århus. 25 bomber eksploderede, mens fem var forsagere. Hovedparten af bomberne nåede deres mål, og kollegie 4 og 5 led meget store skader. Et antal bomber ramte ikke deres præcise mål. Således blev en del af hovedbygningen på den nærliggende Langelands-gades Kaserne ramt af en bombe og en villa på Chr. Richards Vej blev totalt bortsprængt af en bombe, med civile tab til følge.

Tidspunktet for angrebet var valgt med omhu. Med tysk grundighed var der en meget fast dagsrytme i Gestapohovedkvarteret. Tidligt om formiddagen hentes fanger fra arresten i Vester Allé til forhør. Kl. 12.00 var der frokost, og alle fanger blev derfor som udgangspunkt bragt tilbage til fængslet kl. ca. 11.30. Det gjaldt derfor om, at sætte angrebet ind efter kl. 11.30, så fangerne var væk – men før kl. 12.00, hvor hovedparten af det tjenestegørende personale spiste frokost i kantinen, som lå i underetagen.

Ikke alle fanger var dog i beskyttelse i arresten. Nogle opholdt sig stadig i bygningerne. Blandt dem var pastor Harald Sandbæk, som havde deltaget i nedkastninger af våben, været medlem af en sabotagegruppe, der rejste rundt i Jylland og også medvirket ved i hvert fald een stikkerlikvidering – i Aalborg. Sandbæk var blevet arresteret 15. september 1944, da Gestapo havde infiltreret den sabotagegruppe, han var medlem af.

Harald Sandbæk var i forhør, da bomberne faldt. Netop denne dag havde han ikke håndjern på under forhøret. Årsagen var, at en journalist fra det nazistiske blad, Fædrelandet var til stede for at lave en reportage om forhørene. Harald Sandbæk har i sine erindringer berettet om, hvordan han oplevede bombardementet: *»Pludselig lød et brag. Og så et til ... – Hvad i alverden er det, tænkte jeg. Sabotage? Næppe. Det har vi ikke magt til i hovedkvarteret. Flyvemaskiner hørte jeg ikke – hverken på dette tidspunkt eller senere. Så lød igen et voldsomt, eksplosivt brag. Werner [forhørslederen, red.] for op, kridhvid i ansigtet. Han sprang ud gennem døren, fulgt af de andre. Pludse-*



Den sidste krigsvinter var præget af kraftigt snefald i Midt- og Vestjylland. Den desperate mangel på bildæk førte til at Zonen 29. januar 1945 måtte bemane en kane, der skulle transportere otte dæk til Viborgs snepløve. Der var simpelt hen ikke andre muligheder for at få byens snepløve på gaden. Fra venstre ses Julius Jensen, Zonen, kanens ejer gartner Troelstrup, og Aage Schjøtt, Zonen. (Foto i privateje)

lig befandt jeg mig alene i forhørslokalet, uden håndjern.» Sandbæk løb mod udgangen men blev ramt af et nedstyrtende loft, hvorefter han mistede bevidstheden. Efter at have været spærret inde i de sammenstyrtede ruiner i nogen tid, blev han gravet ud af tyske redningsarbejdere: »– Hier liegt noch einer. Manden med hakken arbejdede nu lidt mere forsigtigt og pludseligt ramlede en del murbrokker til side ... Så blev der talt til mig – på tysk. De trak mig ud af ruinerne og det gjorde forbandet ondt ... Da jeg svarede dem på tysk og ikke havde håndjern på, har de ganske givet ikke tænkt på, jeg kunne være fange. Jeg blev bragt til et dansk sygehus, [Ortopædisk Hospital, red] hvor overlæge Pripp-Buus ... faktisk reddede mit liv. Jeg fortalte dem, hvem jeg var og de var dristige nok til at løbe den risiko, det ender at tage imod mig. Man var dog klar over, at jeg hurtigst muligt måtte væk. På

mirakuløs måde ankom Børge Rasmussen [guldsmed og daglig leder af Røde Kors' Århuskontor, red] og min kone til sygehuset, næsten samtidig med, at jeg blev bragt ind. Efter en kort forhandling med overlægen endte det med, at jeg i en ambulance blev transporteret ud af sygehuset. Ingen vidste faktisk, hvor vi skulle hen, men vi endte i Børge Rasmussens hjem. Sandbæk, der havde fået kraniebrud under bombardementet, blev skjult hos kommunekasserer Axel Sørensen i Åbyhøj i 14 dage, inden han via Grenå kom til Sverige.

Poul Gullach var også med til at grave Harald Sandbæk ud af ruinerne: »Han var helt hvid af kalk, da vi fandt ham. Han blev kørt på sygehuset, og jeg har senere hørt, at han blev kørt i sikkerhed i en falckambulance. Jeg har hørt, at det var Anker Andersen, der kørte ambulancen.«

Tyskerne var overbevist om, at Harald

Sandbæk var død under angrebet, og en falsk dødsannonce fra familien i dagbladene blev ligefrem overgået i troværdighed, da bladene blev beordret til at bringe en officiel tysk meddelelse om Sandbæks død under luftangrebet. For at runde beretningen af, bør det måske nævnes, at guldsmed Børge Rasmussen og flere andre, der medvirkede til Sandbæks flugt, måtte gå under jorden, da tyskerne – bl.a. ved at høre Sandbæk interviewet i svensk radio – blev klar over hvordan det i virkeligheden forholdt sig.¹³⁰

Falck havde altså tid til at foretage en noget lyssky transport midt under det store redningsarbejde. Ellers var størstedelen af mandskab og materiel i fuldt sving under rednings- og oprydningsarbejdet. Da redningsarbejdet var overstået, kunne regnskabet gøres op. 11 danske civile var blevet dræbt og ca. 30 såret under angrebet og et ukendt antal danskere i tysk tjeneste var ligeledes omkommet. En tysk rapport, der blev udarbejdet til internt brug efter angrebet, opgjorde de tyske tab til 39 dræbte og 2 savnede i kollegie 4 og 5 samt 20 dræbte i Langelandsgades Kaserne. I alt såredes 44 tyskere. Blandt de dræbte tyskere var kriminalrat Schwietzgebel og andre højtstående Gestapofolk.¹³¹

I kapløb med døden

Den frygtede børnelammelse hærgede Danmark i krigsårene. Sygdommen gjorde det blandt andet vanskeligt for de angrebne patienter at trække vejret ved egen hjælp.

Zone-Redningskorpset indkøbte en transportabel forløber til det vi i dag kalder en respirator, en såkaldt kunstig lunge. Kun ganske enkelte sygehuse i de største byer rådede over en kunstig lunge. Blandt de sygehuse, der havde en kunstig lunge, var Marselisborg Hospital. Alligevel kunne der af og til være situationer, hvor der var brug for mere end een kunstig lunge i Århus. I slutningen af september 1944 måtte Zonen således flyve en 16-årig århusianer til København, hvor man rådede over flere kunstige lunger. Desværre viste det sig, at man

ikke på Marselisborg Hospital havde iltflasker af den type, der passede til Zonens kunstige lunge, som patienten skulle lægges i under flyvningen til København. I løbet af den tid, det tog, at fremskaffe en egnet iltflaske havde patienten fået det så dårligt, at han ikke kunne flyttes, og han døde på Marselisborg Hospital.

En anden ny ting på det medicinske område i disse år var penicillinet. Penicillinets evne til at bekæmpe infektioner var en revolutionerende behandlingsmetode, men i begyndelsen var der tale om et yderst kostbart stof. Det illustreres bedst gennem en episode fra november 1944.

En kvinde var blevet indlagt med lungebetændelse på Marselisborg Hospital. Hendes temperatur nærmede sig 42 grader og hospitalets overlæge besluttede ved middagstid at rekvirere penicillinet fra København, hvor man havde en ganske lille produktion og et tilsvarende lille lager.

Zonens flyver lettede fra Kastrup med de små glaskolber som eneste last, men efter ganske kort flyvetid måtte maskinen vende om, da sigtbarheden var under de krævede 200 meter. Herefter lader vi Stiftstidendes beretning om penicillinets rejse til Århus tale: »Medikamentet blev overført til en af Zonens benzinambulancer, som med udrykning skulle køre det til Århus. Statsbanerne stillede sig uhyre imødekommende og lovede at holde færgen, der skal afgå fra Korsør kl. 15.45 tilbage til kl. 16.15 for at tage ambulancen med over bæltet. Uden for Slagelse skred ambulancen i det glatte føre og endte i grøften. Ambulancen blev ramponeret, men de små glaskolber med penicillin holdt og blev i en ambulance fra Slagelse ført videre mod Korsør. Uheldet havde givet en så stor forsinkelse at færgen ikke kunne nås, skønt den var holdt tilbage til kl. 16.30. Zonen prøvede at engagere sig med en fiskerbåd, men ingen turde tage turen, da båden risikerede at komme til at ligge underdrejet i stormen i et helt døgn ude på bæltet. En godsfærge fra Korsør kl. 21.30 måtte ikke tage hverken ambulance eller zo-

nefolk med over, men færgets kaptajn fik overdraget pakken. I Nyborg, hvortil fær- gen ankom med tre kvarters forsinkelse på grund af stormen, ventede en ambulance, som fra Odense var dirigeret til Nyborg. I denne vogn blev penicillinet i rasende fart ført over Fyn. Kontrollen ved Lillebæltsbro- en sinkede udrykningen i godt tre kvarter, men ved 1.45 tiden i nat, blev penicillinet afleveret på Marselisborg Hospital efter en halsbrækkende tur ad fedtede landeveje, dækket med et lag af visne blade. Ambulan- cefolkene drak en kop kaffe og kørte deref- ter hjem til Odense».¹³²

Imidlertid var der i aftenens løb indtruffet en bedring i patientens tilstand, så overlæ- gen skønnede, at det ikke var nødvendigt, at bruge det kostbare penicillin. Det blev der- for returneret til København, idet landets beholdninger var så små, at der ikke var mulighed for at lade det blive i Århus.

– Jeg er massemanden Dr. Peters

Efter arrestationen af det danske politi, viste det sig hurtigt nødvendigt at erstatte politiet med et andet korps. Tyskerne forestod selv op- trevlingen af modstandsbevægelsen, men an- dre politimæssige opgaver, såsom opklaring af indbrud, bekæmpelse af sortbørshandel osv., interesserede ikke tyskerne synderligt.

Da Justitsministeriet 11. oktober 1944 gav grønt lys, etablerede Århus Byråd derfor et vagtværn, kaldet Byvagten. Byvagten blev sat under ledelse af slagtehusinspektør Alex- ander Jensen med kontorassistent Erik Tho- masen fra belysningsvæsenet som souschef. Byvagten kom med tiden til at bestå af 150 mand. Ofte kom Byvagtens folk til stede i forbindelse med de mange drab og volds- handlinger, der prægede Århus i besættelsens sidste måneder; for eksempel likvidering af stikkere og clearingmord udført af tyskerne.

Det var selvsagt af stor betydning for ty- skerne at få information om stikkerdrab, nedskydninger af sabotører m.v. hurtigst muligt, og man forsøgte derfor at pålægge Byvagten, at ringe til Gestapo, hver gang, der var tale om nedskydninger. Byvagten nægte-

de at gøre dette under henvisning til Justits- ministeriet instrukser. En af Gestapos leden- de folk i Århus, den såkaldte Dr. Peters, beor- drede derfor Falck til at tilkalde Gestapo ved drabssager i stedet. Falck havde ikke nogen gyldig grund til at nægte at efterkomme or- den, men i en artikel i Aarhus Stiftstidende 23. juni 1945, er beskrevet, hvordan denne opgave blev løst: »Orden blev udført således, at Falck, så snart det blev alarmeret til poli- tiske mord, gav vagtværnet [Byvagten, red.] meddelelse herom gennem en direkte linie. [Og underforstået: først derefter fik Gestapo besked, red] Falck og Vagtværnet var deref- ter på mordstedet næsten samtidig. Mens nogle vagtværnsfolk blev og optog rapport, fulgte en vagtværnsmand med ambulancen til hospitalet. På vejen undersøgte vagt- værnsmanden den dræbtes lommer, så man i de fleste tilfælde var klar over inden ankom- sten til hospitalet om han var stikker eller en god, dansk mand. Hvis det var en stikker, for- svandt alle »farlige« papirer over i vagtværns- mandens lommer for senere at blive sendt til modstandsbevægelsen. Stikkernes våben gik samme vej. Når Gestapo kom på hospitalet, fik det de af stikkerens efterladenskaber, som ingen interesse havde for andre.«

I følge artiklen, hentede Falck og Byvag- ten i alt 24 stikkere, der var blevet dræbt ved likvideringer samt yderligere tre stikke- re, som ikke var blevet dræbt af deres skud- sår. Blandt disse var den efter krigen så be- rømte Grethe Bartram. I alt otte stikkere blev desuden dræbt eller forsøgt dræbt i År- hus før Byvagten blev etableret eller uden at Byvagten var involveret i sagen.

Tyskernes reaktion på stikkerlikviderin- gerne var at udføre såkaldte clearingmord, hvor helt tilfældige, uskyldige danskere blev skudt ned som hævn for stikkerlikvi- deringerne efter princippet »øje-for-øje, tand-for-tand«. I alt blev 12 danskere offer for clearingmord i Århus, men i flere tilfæl- de blev et drab undgået som følge af tilfæl- digheder. Således undgik Jydsk Telefons di- rektør J. Wallmann i hele to tilfælde at bli- ve dræbt.

Det er tænkeligt, at de to attentatforsøg på Wallmann har skræmt Harry Falck. Han forlod i hvert fald Århus en tid under krigen, og intet tyder på, at det skyldes forbindelse med modstandsbevægelsen.¹³³ Et par gange om ugen blev han opsøgt af kontorets bogholder i en sygevogn for at tage sig af de mest nødvendige papirer. I følge såvel Viggo Skjoldborg som Peter Straarup, er frygt for clearingmord den mest sandsynlige årsag til hans forsvinden fra Århus. Det menes, at han tog ophold i familiens sommerhus på Mols.

Det var ikke ufarligt for Falckfolkene at blive alarmeret til et clearingmord. Der var risiko for at få en livsfarlig viden om gerningsmændene.¹³⁴ 23. februar 1945 blev repræsentant Sølling Fynboe afhentet af tre Gestapofolk i sit hjem i Heibergsgade. Hans lig blev senere fundet ved Skansepalæet. Falck blev alarmeret og redderne, Walther Poulsen og Gunner Lind, kørte liget til Kommunehospitalets skadestue. Her blev de passet op af tre mænd, der bad om at få liget udleveret og kørt til det tyske lazaret. Walter Poulsen mente at kunne genkende den ene af de tre mænd. Han fortalte om hændelsen på stationen og nogle uger efter befrielsen en dag i slutningen af maj, blev politiet alarmeret af Falck. Redningsfører Holger Nielsen havde genkendt den formodede attentatmand fra sin kollegas beskrivelse og holdt ham tilbage, til politiet kunne hente ham.

30. maj 1945 blev han fremstillet i retten, hvor også Sølling Fynboes kone genkendte ham. Da hun havde beskrevet, hvordan hendes mand var blevet afhentet, afgav Walther Poulsen vidneudsagn. Han forklarede, at han og Gunnar Lind på mornatten havde bragt liget til Kommunehospitalets skadestue:

» – *Næppe var de kommet derop, før tre mænd kom for at hente det.*

Dommeren: – *Sagde mændene, at det var det tyske sikkerhedspoliti?*

Vidnet [altså Walther Poulsen, red]: – *Nej, men det behøvede de heller ikke. Vi kendte udmærket de fyre. De stod og pegede med revolvere gennem lommerne på os,*

og krævede, at vi skulle køre liget til det tyske lazaret. Jeg spurgte den ene af dem, hvem han var. Han svarede: Massemorderen Dr. Peters – men i øvrigt skal du holde din kæft.

Dommeren: – *Er De sikker på, at denne mand var en af de tre?*

Vidnet: – *Ja, ganske bestemt. Jeg har haft denne fyr i kikkerten. Han boede hos tyskerne i ejendommen Kystvejen 7. Jeg er så sikker på, at det var ham, at havde jeg kunnet komme til, så havde jeg skudt ham. Han var jo dødsdømt!*

Walter Poulsen havde det indtryk af samtalen med Dr. Peters, at det var denne, der havde skudt Fynboe. Han havde sagt, at repræsentanten forsøgte at flygte».¹³⁵

Dr. Peters, hvis borgerlige navn var Olaf Quist, blev i øvrigt likvideret af modstandsbevægelsen 29. april 1945.

En kedelig historie for Zonen

Efter Fabricius Rasmussens afgang, havde Zonens station været uden en egentlig stationsleder. Lederne af de to vagthold varetog ledelsen sammen med K.V. Christensen, der var leder af Zonens kontor.¹³⁶ De kaotiske forhold på stationen kombineret med den konstante belastning ved redningsarbejdet under krigen, påvirkede selvfølgelig mandskabet. Kulminationen kom 21. januar 1945. To reddere kørte i beruset tilstand mod et færdselsfyr på hjørnet af Vester Allé og Thorvaldsensgade i en ambulance, kl. 6 om morgenen.

Byvagten blev kaldt til ulykkesstedet, hvor de fandt den ene redder sovende i førerhuset. Den anden redder blev fundet sovende på stationen i Eckersbergsgade. Den ene redder havde været beruset siden midnat og ikke været i stand til at køre. Kl. 4 om morgenen blev de to reddere kaldt ud for at hente en lettere tilskadekommet mand, der skulle køres til sit hjem, en proprietærgård i Årslev, hvor redderne og patienten indtog noget spiritus. Den redder, der havde været ude af stand til at køre hele natten, måtte styre vognen til Århus, da hans kollega var faldet i søvn. Efter påkørslen stod han ud af vognen



Zonens nedslidte station i Eckersbergsgade kort tid før flytningen til Heibergsgade i 1945. (Foto i privateje)

og gik mod stationen, der lå få hundrede meter fra ulykkesstedet. Han ville hente en kranvogn, men på stationen faldt han i søvn uden at få givet kollegerne besked om miséren. De to reddere blev omgående bortvist af lederen af vagtholdet.

Kort efter denne affære, der blev flittigt omtalt i de lokale aviser, handlede Zonens hovedkvarter ved at sende to mand til Århus for at rette op på stationens ledelse. Ejler Schou, der blev indsat som stationsleder, havde mange års erfaring i korpset, men hans baggrund lå først og fremmest i Zonens salgsorganisation. Den anden nye mand var Arvid Egeberg, der kun blev i byen i ganske kort tid.

Da Ejler Schou kom til Århus fandt han en forsømt og misligholdt station. Den nylige affære med de berusede reddere og befolkningens modvilje mod korpsets hvervning af marinevægtene var ikke de eneste

problemer, man måtte slås med. Materiellet var nedslidt og stationen var for lille, dårligt vedligeholdt, og der var snavs over alt.

Schalburgtagen i Guldsmedgade

Kulminationen på terroren mod den århusianske civilbefolkning kom natten mellem 21. og 22. februar 1945. En række bomber detonerede kl. 01.30. Bomberne sprængte ejendommene Guldsmedgade 3, 5, 7, og 9 samt 27 og Nørregade 49. I løbet af få minutter brændte også Guldsmedgade 8-20 og 15. De brændende ejendomme var beboelsesejendomme og et stort antal mennesker lå og sov i deres lejligheder da eksplosionerne brat vækkede dem. De fleste kunne redde sig selv ud, men adskillige måtte reddes af redningsmandskabet. To mennesker blev dræbt, da de i panik styrtede sig ud fra deres brændende lejlighed på 5. sal.

Den første styrke, der blev indsat, bestod

af personale og materiel fra Århus Brandvæsen, Falck og Zone-Redningskorpset samt den CBU-styrke, som nogen tid forinden var blevet fast stationeret på Marselisborg Slot. Situationen var fuldkommen uoverskuelig og der blev derfor tilkaldt hjælp fra brandvæsenerne i Skanderborg, Odder og Randers samt CBU-kolonnerne i Herning og Hobro. Brandvæsenet anmodede Falck om at deltage i selve slukningen. I første omgang, var Falck ikke mødt med sin brandsprøjte: Basse fortæller: »Vi var dernede allerede og brandvæsenet besluttede, at bede os om hjælp til selve brandslukningen. Det gjorde de ellers meget sjældent. Jeg måtte så løbe ned til stationen på Kystvejen for at hente vores brandvogn, vogn 3. Men jeg kunne ikke få den startet med selvstarteren. Jeg prøvede og prøvede, og til sidst sad jeg desperat og trykkede på alle knapper i vognen. Pludselig gik den i gang. Det viste sig, at en fingersnild kollega havde leget med starteren og monteret en trykknop til start af vognen i stedet. Men det vidste jeg intet om«. ¹³⁷ Også talrige lokale CB-pligtige og en styrke fra Byvagten blev sat ind i redningsarbejdet. Da redningsarbejdet var på sit højeste var der tale om den største samlede styrke under nogen indsats i Århus under besættelsen. I alt deltog 477 personer og 44 køretøjer i redningsarbejdet. Der blev udlagt 4.000 meter slanger til i alt 43 strålerør under slukningsarbejdet. ¹³⁸

Med et så omfattende opbud af redningsfolk fra mange forskellige instanser, siger det sig selv, at personalet fra de to redningskorps, rent antalsmæssigt kun var mindre brikker i den store indsats. Alligevel gjorde personalet fra Zonen og Falck sig bemærket.

Det lykkedes Zonens folk, at redde et større lager af manufakturvarer ud fra »English House«s kælderlager, der stod under halvanden meter vand som følge af slukningen. Kort efter, at Zonens folk forlod kælderlageret, styrtede murene ved lagerets indgang sammen.

En Falckambulance, bemanded med bl.a. redder Erik Duusgaard, ankom til Nørregade 49, som lå et stykke fra Guldsmedgades flammende inferno. »Fire minutter efter, at en fosforbombe var eksploderet i huset kom han [Duusgaard, red] med en ambulance. Bygningen var omspændt af flammer og man hørte pensionist A.P. Rasmussen råbe om hjælp. Duusgaard ville redde ham, skønt omkringstående rådede ham fra at trænge derind. Hjulpet af en anden redder og en taxachauffør fik han en stor brandstige slæbt hen til huset. Han trængte gennem et vindue på første sal og krøb gennem flammerne hen til en ovn, ved hvilken Rasmussen lå. Røgen var kvælende, men redderen fik den gamle mand hen til vinduet og ud til sin hjælper på stigen. Skønt Duusgaard var medtaget af røg, krøb han på ny ind i flammerne og nåede køkkendøren. Han sparkede den op og så fru Rasmussen ligge på det brændende gulv. Han måtte hen til et vindue og fylde lungerne med luft, før han kunne slæbe hende hen til vinduet og bære hende ned. Hun var død. Redder Duusgaard sank sammen af røgforgiftning, da han nåede vinduet. Han måtte have carbogenbehandling på hospitalet, før han kom til hægterne«. ¹³⁹

I nattens løb blev der forberedt indkvartering til de mange hjemløse, men skønt ca. 150 personer havde mistet deres hjem, tog kun ganske få imod tilbudet om at overnatte på Paradisgade Skole. De fleste fandt indkvartering på anden vis. Folkeregistrets personale arbejdede i løbet af natten på at finde ud af, hvor mange personer, der boede i de udslettede ejendomme – for på den måde at skabe et overblik over, hvor mange savnede der kunne ligge i ruinerne.

Da branden var på sit højeste efter schalburgtagaktionen i Guldsmedgade. I alt 477 brand- og redningsfolk blev sat ind – det største antal under nogen redningsaktion i Århus under besættelsen. (Foto i Lokalhistorisk Samling)





Falck henter et af de fire dødsofre, der blev fundet i ruinerne efter schalburgtageaktionen i Guldsmedgade i februar 1945. Bemærk i øvrigt Røde Kors mærket på ambulancens tag. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

Rygter om, at der var planlagt flere bombeattentater, og at Den Gamle By skulle være udset som næste bombemål betød at dele af den fremmødte CBU-styrke blev holdt i beredskab til at kunne rykke ud. Den Gamle By blev dog ikke det næste mål for bombemændene som var den frygtede Brøndum-bande. I stedet blev en bombe bragt til sprængning ved Århus Teater kl. 03.34. Denne brand var dog hurtigt slukket, og der skete ikke personskade.

I de tidlige morgentimer var de voldsomme brande nedkæmpet. Af de fleste ejendomme stod kun de røgsværtede ydermure tilbage. I ruinerne lå ligene af fem mennesker. De blev gravet ud i løbet af den følgende dag af CBU-kolonnens mandskab.

Besættelsens sidste måneder var en ganske overvældende belastning for redningsfolkene. 25. februar 1945 kunne Aarhus

Stiftstidende fortælle, at de sidste reserver var ved at være brugt hos Falcks og Zonens folk. Under overskriften: *Redningsfolkene i Århus ikke af tøjet i fire døgn* stod: »Redningsmandskabet i Århus kan snart ikke holde til mere. Zonens og Falcks mandskab har ikke været af tøjet i fire døgn og har kun af og til fået en halv times søvn. Falck måtte i aftes holde op, da de værste skader var udbedret. Mandskabet måtte have søvn. Zonen har også brugt kræfterne. Folkene er huløjede og ubarberede. Samtidig med det omfattende redningsarbejde, har de også måttet passe det daglige arbejde.«

– Der blev skudt hen over hovedet på os under arbejdet

De danske sabotører havde også travlt i krigens sidste uger. Under bekæmpelsen af en brand som følge af sabotage i Malling 19.

marts væltede en mur ned over redningsinspektør Chr. Petersen, der brækkede begge ben to steder. Det tog ham otte måneder at komme over ulykken. I forbindelse med sit jubilæum i 1952 fortalte han om ulykken til »Demokraten«: »– De kan ikke sætte Dem ind i, hvor det ærgrede mig at ligge på hospitalet, mens hele landet festede i befrielsesrusen. Nu var man kommet helskindet igennem så mange dramatiske og livsfarlige episoder gennem hele besættelsestiden – og så bliver man slået ud, netop som det er ved at være forbi«. ¹⁴⁰

Chr. Petersen måtte altså ligge i sin seng og se befrielsens eufori feje hen over Danmark 5. maj 1945. Men for hans kolleger var der bestemt heller ikke tale om nogen festdag; tværtimod skulle det første døgn efter befrielsen blive det mest blodige døgn under hele krigen i Århus, når man ser bort

fra 4. juli-ulykken. For redningsfolkene fra Falck og Zonen var 5. maj antagelig den farligste dag overhovedet under krigen.

En større gruppe frihedskæmpere havde taget koncertpalæet i Kannikegade i brug som hovedkvarter. Store skarer af civile århusianere befandt sig på og omkring Bispe-torv; dels for at hylde frihedskæmperne; dels blot for at kigge. Pludselig kom en gruppe tyske infanterisoldater fra Lille Torv. De drejede om af Sct. Clemens Torv, hvor de standsede. De nærmere omstændigheder omkring de begivenheder, der nu udspillede sig, er aldrig fuldt opklaret, men pludselig lød skud, og en drabelig ildkamp udviklede sig. De danske frihedskæmpere indtog Stiftstidendes bygning og Århus Teater. Herfra beskød de den tyske styrke sammen med nogle frihedskæmpere, der lå i dækning bag muren foran bygningerne.



Falck henter en hest, der er faldet på de glatte brosten i Carl Blochs Gade i vinteren 1945. De to Falckfolk er Carton Nielsen, der var søn af byrådsmedlem og senere rådmand Christian Nielsen, samt Niels Frandsen – kaldet Rap. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

Til gengæld befæstede tyskerne sig i Mejl-gade og i et par andre stillinger. Mange ci-vile blev ramt, inden de nåede at komme i dækning.

Viggo Skjoldborg var blandt de Falck-folk, der søgte at bjærge dræbte og sårede under kampene: »Jeg deltog i arbejdet med at få de sårede ud under skyderierne. Det var et inferno. Desperate tyskere skød og vi krøb på fortovene for at få fat på de sårede og få trukket dem væk fra kampene. Der lå blandt andet en del sårede ved indgangen til banken [Århus og Omegns Bank, red] på hjørnet i Bispetorv og Store Torv. Der blev skudt hen over hovedet på os under arbejdet. » Der hersker en del tvivl om antallet af ofre under kampene. Forskellige kilder

opgiver antallet af omkomne danskere til mellem 8 og 12 og antallet af sårede til mellem 30 og 50. Op til 10 tyskere blev dræbt eller såret under kampene. Viggo Skjoldborg: »*Selv om der var mange tab, vil jeg alligevel sige, at det kunne være gået meget værre under disse kampe.*«¹⁴¹

I dagene efter befrielsen var der behov for lokaler til de engelske styrker, der var i byen samt til de dele af modstandsbevægelsen, der havde opgaver at løse. Falck stillede derfor sin foredragssal og flere kontorlokaler til rådighed for den såkaldte havnekolonne m.fl. I alt ca. 50 mand var stationeret på stationen frem til begyndelsen af juli måned.¹⁴²

Atter fred – Zonen slikker sine sår

Zonens nye station tages i brug

Zonen tog en ny stationsbygning i brug 28. april 1945. Den nye station havde officiel adresse Strandvejen 12, men udkørsel skete til Heibergsgade. Stationen bestod af en villa og et garageanlæg med plads til 10 køretøjer. Oven på garagerne var der et antal lejligheder, som med tiden blev frigjort, så de kunne bruges af Zonen til kontorer og tjenestebolig til stationsleder Ejler Schou.

Den noget forvirrende adresse skyldtes, at villaen lå på en stejl skrænt, ned mod Strandvejen. Allerede da Zonen købte komplekset, var det tanken, at der skulle bygges et garageanlæg med udkørsel til Strandvejen. I første omgang var der hverken penge

eller kræfter til udvidelser. Tværtimod blev fem mand afskediget i sommeren 1945. Ejler Schou begrundede afskedigelserne med at der var mere ro og færre opgaver efter befrielsen samt at arbejdet kunne tilrettelægges mere effektivt, da han havde fået tjenestebolig ved stationen, og dermed intenst kunne følge med i den daglige drift.¹⁴³

Ejler Schou sendte regelmæssigt indberetninger om stationens drift til enken efter en af korpset stiftere, Reinholdt Hansen, som stadig havde økonomiske interesser i firmaet. Hans indberetninger var ofte præget af frustrationer over forholdene. Det dårlige omdømme efter besættelsen førte til et massivt frafald blandt abonnenterne. Blandt



Zonens aldrig realiserede byggeprojekt fra 1946 mod Strandvejen med det syv etager høje slange-tårn og garager, gravet ind i skrænten op mod Heibergsgade.

Schous frustrationer var, at han ikke kunne få adgang til et egentligt driftsregnskab for stationen i Århus. Det fik han tilsyneladende først i 1948, efter tre år som leder af stationen. Med hans erfaring fra arbejdet med at tegne abonnenter i København, forventede Schou, at abonnementsporteføljen i Århus burde være på ca. 350.000 kr. Stor var hans forundring derfor over, at den i 1948, blot var på 215.000 kr. og at der var et fald på ca. 20% årligt. Det er vanskeligt at se dette fald som andet end lokalbefolkningens kontante afregning for Zonens dårlige omdømme i byen.¹⁴⁴

Antallet af assistancer taler også sit tydelige sprog om tilbagegang: Zonens hidtil højeste aktivitetsniveau blev nået i 1945 med 11.851 assistancer, hvorefter det faldt støt hvert år til 1951, hvor det blot var 8.304, og det var vel at mærke efter man havde overtaget sygetransporten for Århus Amtssygehus fra Falck. Falcks assistancetal havde også nået et historisk højt niveau i 1945 (23.082), hvorefter det faldt til godt 20.000 året efter. Herefter var der dog støt fremgang, så man i 1951 rundede 24.000 assistancer.

I efteråret 1945 tog Zonen hul på planerne om en udvidelse af stationen. Man søgte vejmyndighederne om lov til at etablere udkørsel mod Strandvejen. Da tilladelsen til udkørslen forelå, gik arkitekterne Egon Knudsen og Vester Frederiksen i gang med at projektere selve anlægget, hvor der i høj grad var tænkt over facadevirkningen mod Strandvejen, blandt andet med et imponerende syv etager højt slangetårn, der ikke stod tilbage for Falcks på Kystvejen, som blikfang for stationen. Garageanlægget skulle graves ind i skrænten under den eksisterende villa. Kommunen gav tilladelse til projektet i november 1946, men Zonen foretog sig ikke noget for at starte byggeriet inden for de 12 måneder tilladelsen stod ved magt og den faldt derfor bort. Der findes ingen kilder, som kaster lys over, hvorfor Zonen opgav byggeplanerne, men i lyset af oplysningerne om den faldende abonne-

mentsportefølje, må det antages, at en anstrengt økonomi var den egentlige årsag.

I sommeren 1947 blev det i al fald tydeligt, at Zonen koncentrerede sig om at få det bedste ud af de bestående bygninger, idet man søgte kommunen om lov til at foretage ændringer i garageanlægget i Heibergsgade for at forbedre udkørselsforholdene for bilerne. Zonen blev boende i Heibergsgade frem til sammenslutningen med Falck i 1963.¹⁴⁵

Endnu et dommedagsbrag i Århus

Næsten på årsdagen for den store eksplosionskatastrofe på havnen 4. juli 1944, blev Århus atter ramt af en gigantisk eksplosion, der var forårsaget af tysk ammunition. 14. juli 1945 genlød byen af et brag, der kunne høres helt til Ebeltoft. To togvogne, der var læsset med granater, spang i luften ved godsbanegården i Mølleengen. Ammunitionen var kommet fra Vejle og skulle omlæses til lastvogne og transporteres til opbevaring på militærets arealer ved Vestereng. Antagelig var en defekt granat årsag til ulykken, der kostede fire mennesker livet og sårede ca. 100, heraf ca. 10 alvorligt.

På flere områder mindede begivenhedsforløbet om 4. juli-ulykken, Den store gasbeholder var således også truet denne gang, da et større og flere mindre sprængstykker, gennemborede beholderen. På samme måde som kaptajnen på slæbebåden Hermes fik heltestatus 4. juli 1944, fik en lokomotivfører og to frihedskæmpere det ved denne lejlighed, da de ved fælles hjælp fik rangeret en togstamme væk fra farezonen. Umiddelbart efter ulykken forlød det, at to vogne i togstammen var fuldt lastede med ammunition. Det viste sig ganske vist senere, at det ikke var tilfældet, men det gjorde jo ikke deres heltemod mindre.¹⁴⁶

Redningsarbejdet på ulykkesstedet var yderst farligt. Sprængstykker fra eksploderende granater generede længe arbejdet og tvang redningsmandskabet til at holde sig i dækning. Under en hurtig rekognoscering blev flere sårede bjærget. Derefter var man

nødt til at afvente at der faldt ro over ulykkesstedet før brandvæsenet kunne påbegyn- de slukningen af en del bygninger og ca. 50 antændte togvogne, og før samaritter og mandskab fra Byvagten, der stadig fungerede i Århus, kunne foretage en mere grundig eftersøgning på stedet. Falck og Zonen blev assisteret af flere lastvogne i transporten af de mange sårede, som blev fordelt på byens hospitaler.

En køretur – op ad trappen

De hårde vintre og besættelsens mangel på benzin havde sat sit præg på redningskorp- sene materiel. De fleste biler måtte køre med generator i flere år. Over hele landet var Falcks vognpark meget nedslidt. Ganske vist kunne alle korpsets vogne overgå til ren benzindrif i løbet af 1945 og 1946, men nye køretøjer var det nærmest umuligt at købe.

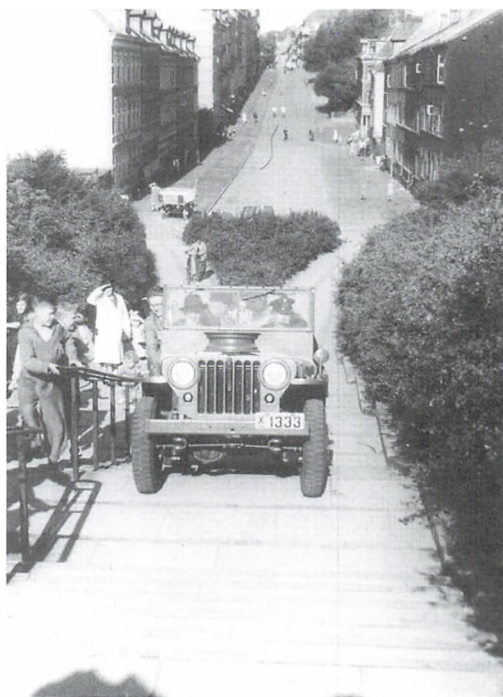
En Willys Jeep, der blev leveret i august 1946, var derfor en tiltrængt fornyelse til Falck i Århus. Jeepen var nærmest blevet et symbol på de allieredes sejr over tyskerne, og den lille, stærke firhjulstrukne vogn var yderst velegnet til bjærgnings- og bugse- ringsopgaver.

Den nye Jeep blev præsenteret efter alle kunstens regler for den lokale presse, som blev inviteret på en usædvanlig køretur. I hold blev journalisterne kørt op – og bag- læns ned – ad en af de store bunkere, der var blevet opført under krigen. Kulmina- tionen kom, da Jeepen kørte op ad de 48 trappetrin til Markuskirken. Den fyldige presseomtale var god reklame, men at den havde en pris, kan Basse fortælle: »*Chr. Petersen skulle demonstrere Jeep'en. Der skete det, at fliserne på trappen ved Mar- kuskirken ikke kunne klare presset fra vog- nen, og Falck fik en kæmperegning bagef- ter på reparation af trappen. Chr. Petersen var ikke populær hos direktøren den dag*«. ¹⁴⁷

En anden torn i øjet for Falck var, at man endnu ikke havde fået gang i sin flyvetje- neste. Gennem salg af livsvarige abonne-

menter på ambulanceflyvning, sikrede Zo- nen sig et kapitalgrundlag til den omfatten- de fornyelse af materiellet, som også Zonen havde brug for. Desuden var det god reklame. Falcks første ambulancefly, en DeHavil- land Dragon Rapide, ankom til Danmark i december 1946, men på grund af juridisk tovtværkeri, varede det yderligere et år in- den de nødvendige tilladelser til at etablere flyvetjenesten var i hus.

Da Falck langt om længe var klar til at tage konkurrencen op med Zonen i luften, blev det en hjertesag for især direktør J. P. Kastbjerg fra Århus at tegne abonnemeter til flyvetjenesten – ganske givet ud fra en er- kendelse af, at den reklameværdi en vel- fungerende flyvetjeneste havde. Kastbjerg var blandt fortalere for at Falcks fly skulle bruges til såkaldte kighosteflyvninger. Zo- nen tog i stort tal børn med kighoste på korte flyveture op i den tyndere luft, da nogle læger mente, det havde en gavnlig ind- virkning på sygdommen. Da fænomenet



Jeepen på Markuskirken trappe. Ved rattet Chr. Pedersen. (Foto i privateje)

blev analyseret mere videnskabeligt viste det sig dog, at flyveturene aldeles ingen virkning havde på kighoste og så vidt vides blev Falck aldrig særligt involveret i kighosteflyvningerne.

Sygekørsel for Århus Kommune og etablering af natlægeordningen

På grund af restriktioner i tildelingen af gummi og benzin anmodede Århus Kommune i slutningen af 1944 Falck om midlertidigt at overtage al kørsel med patienter til Århus Kommunehospital og Marselisborg Hospital. Falck havde haft kørslen om natten og på helligdage siden 1935. Ordningen må have vist sig at fungere tilfredsstillende, for i forbindelse med forlængelse af Århus Kommunes abonnement med Falck i 1946, blev abonnementet udvidet til at omfatte al sygekørsel til de to hospitaler på permanent basis. I den forbindelse fik Falck overdraget Kommunehospitalets to ambulancer. Den ene, en Ford V8 af nyere dato, indgik i udrykningsberedskabet, mens den anden var af en sådan beskaffenhed, at den ikke var egnet til ambulancekørsel længere. Den blev

ombygget til varevogn og brugt til ærindekørsel.

Vognen, der antagelig var en Hudson, fik af personalet tilnavnet »Badekarret«. ¹⁴⁸

I 1946 indledte Falck forhandlinger med Århus Lægeforening om etablering af en natlægeordning, der skulle aflaste byens praktiserende læger, så de ikke behøvede at tage på hjemmebesøg i aften- og nattetimerne. En gruppe yngre hospitalslæger skulle stå for hjemmebesøgene, og Falck skulle stå for telefonpasning og koordinering af opkaldene. Ordningen blev etableret i starten af 1947, og blev efter en indkøringsperiode en stor succes, som Falck beskrev på følgende måde i sin årsberetning for året 1948: *»Den på korpsets station i Århus for 2 år siden etablerede lægevagtsordning har i årets løb virket tilfredsstillende. I ordningen, som er privat og frivilligt indgået, deltager så at sige alle byens praktiserende læger. I tidsrummet fra kl. 20 til kl. 7.30 har sædvanligvis to af byens hospitalslæger fast kvarter på korpsets station, hvortil alle telefoniske anmodninger om lægehjælp henvises. De to læger kan normalt passe al fore-*



Falck bugserer en forulykket sporvogn på Banegårdsplads 1946. Bemærk kranvognen, der har et specielt kort lad for at kunne hjælpe netop sporvogne. (Foto i Lokalhistorisk Samling)



Hjælpen strømmer til det brændende skib S/S Tomsk ud for Århus Havn. Foruden havnens slæbebåde Aros og Bulbider ses den private bugserbåd Kronos ved skibssiden. Billedet er taget fra Zonens redningsbåd Bulldog, der fragtede journalister og politifolk til brandstedet. (Foto i privateje)

kommende natpraksis i byen. Fra en forsigtig og beskeden begyndelse er denne ordning udvidet til at betjene mellem 5 og 6.000 patienter om året».¹⁴⁹

I 1948 blev en kvindelig læge myrdet, da hun var kaldt på et sygebesøg på Esbjergkanten. Dette mord fik Falck til, landet over, at tilbyde eskorte til kvindelige læger og jordemødre, der blev kaldt på natlige besøg til patienter, de ikke kendte. Direkte af født af mordet i Esbjerg blev kvinder heller ikke brugt som natlæger i Århus frem til i hvert fald 1968. Falck i Århus fortsatte med at koordinere natlægeordningen, indtil den i 1993 undergik en reform, så Århus Amt overtog driften, og byens praktiserende læger gav telefonisk rådgivning til de syge for at begrænse antallet af husbesøg.

– Det eneste, han skulle huske var håndsvinget

En brand på et skib er en af de vanskeligste opgaver, brandfolk kan stilles over for. 17. august 1948, kom redningsmandskab fra Århus Brandvæsen, Århus Havn, Falck, Zonen og flere andre, på en af de vanskeligste

rednings- og slukningsopgaver, der endnu er gennemført i Århus.

Midt på eftermiddagen indløb alarm om at et brændende fragtskib var på vej mod Århus Havn. Der var tale om DFDS's dampskib Tomsk. Skibet var på vej mod Århus med en last af blandet stykgods, da der skete en eksplosion på dækket mens skibet var ud for Helgenæs. Dækslasten bestod af flere forskellige kemikalier og det ene lastrum var tæt pakket med bildæk, der stadig var en sjælden og eftertragtet vare.

Umiddelbart efter eksplosionen sprang kaptajnen over bord, mens han råbte til mandskabet om at gøre det samme. Han troede uden tvivl, at skibet var stødt på en mine. Efter sigende havde han oplevet flere minesprængninger, mens han sejlede under krigen. Ved eksplosionen blev 2. styrmanden på Tomsk svært forbrændt og både han og kaptajnen, som blev bjærget af en hollandsk damper, måtte på hospitalet.

For at slukke branden, måtte man jo først ud til skibet. Havnens bugserbåd Aros blev bemanded med ca. 10 mand fra Århus Brandvæsen, og brandvæsenet rekvirerede



Et længe næret ønske gik i opfyldelse, da Falck tog den ombyggede toldkrydser Valdemar i brug som redningsbåd 15. juni 1945 (Valdemarsdag). Det skete i forbindelse med et bestyrelsesmøde i moderselskabet, De Danske Redningskorps Fællesforbund, som blev afholdt i Århus. På billedet ses medlemmer af Falcks direktion sammen med det personale, der var involveret i anskaffelsen af båden. Valdemar var udrustet med diverse redningsmateriel og der var gjort plads til et komplet dykkerudstyr, da Falck planlagde uddannelse af en såkaldt tung dykker i Århus. (Foto i privateje)

også assistance fra bl.a. Falcks Redningskorps. En gruppe Falckfolk sejlede ud til Tomsk i redningsbåden Valdemar, der kunne medbringe en motorpumpe. Blandt mandskabet på Valdemar var redder Ryolf Rasmussen: »Vi læssede vores motorpumpe, en Pegson, der skulle startes med håndsving ned i båden, og sejlede derud. Jeg ved ikke præcis hvor længe det tog, at sejle derud, men nogen tid tog det da. Da vi kom derud, opdagede vi, at vi ikke havde fået håndsvinget til pumpen med. Det var den eneste ting, [en kollega] skulle huske, og så glemte han det. Der var ingen vej udenom, vi måtte tilbage og hente det for at kunne starte pumpen«. ¹⁵⁰

Varmeudviklingen fra branden gjorde det vanskeligt for brand- og redningsmandskabet at færdes på dækket af det brændende

skib, Man forsøgte at dæmpe ilden fra søsiden, og Falck gjorde også et forsøg på, at dække forskibet med skum, for at kvæle ilden. Den megen vand, der blev sprøjtet på skibet, gav dog problemer. Ryolf Rasmussen: »På et tidspunkt kom styrmanden og sagde, at brandvæsenet ikke kunne blive ved med at sprøjte vand ned i lasten, for skibet fik slagside og truede med at kæntré. Han ville have sat skibet på grund«. ¹⁵¹ Bulbider slæbte derfor det brændende skib ind til området mellem det nuværende Pier 2 og 3, hvor en udvidelse af havnen var i gang. Branden rasede nu først og fremmest i de ca. 2.000 bildæk i lastrummene og den udviklede en røg, der var så kraftig, at ethvert forsøg på at sætte røgdykkere ind var umuligt. Man måtte ganske enkelt lade ilden rase ud. Først om natten – efter over ti ti-

mers brand, kunne mandskab trænge ind i lastrummene for at foretage efterslukning. Kl. 15.00 den efterfølgende dag var slukningsarbejdet tilendebragt, men det havde også været næsten 24 timer. En af Århus Brandvæsens folk, Willy Jensen beskrev vanskelighederne ved slukningsarbejdet i en artikel om brandfolkernes vilkår: »Da vi kom derud og kom ombord var staldækket blevet så gloende, at vi måtte sprøjte vand på det for overhovedet at kunne gå på det ... Jeg havde en pudsig oplevelse, da jeg kom i land. Min kone havde stået inde på kajen og ventet på mig, og da vi gik i land, gik hun hen og prikkede mig på skulderen og sagde: – Undskyld, men De har vel ikke set min mand? Jeg var nemlig gjort helt ukendelig ... Ansigt og hænder var dækket af et tommetykt lag af fedtet gummi og sved. Det er det værste, jeg har været udsat for«. ¹⁵²

For Århus Brandvæsen blev det en dyr opgave. Brandvæsenet forsøgte forgæves at få DFDS's forsikringsselskab til at betale regningen, da man betragtede branden som værende sket udenbys, men det synspunkt var der ingen forståelse for. Århus Brandvæsen kunne derfor slutte omtalen af branden i sin årsberetning med harmdirrende at konstatere, at man havde haft udgifter, der ikke kunne inddrives på i alt 3.308,68 kr. – mens man selv havde måttet betale både Falck og Zonen for deres bistand. ¹⁵³

Zonen opgiver brandslukningen

I sit arbejde med at effektivisere driften af Zonens nye station, kunne Ejler Schou konstatere, at der var en meget ringe udnyttelse af mandskabet, der fik betaling for mange uproductive timer, som blev tilbragt på stationen. En analyse af timeforbruget i maj måned 1948 viste, at over 1.000 arbejdstimer var uudnyttede i dagtimerne og over 2.200 arbejdstimer var uudnyttede i aften- og nattetimerne. ¹⁵⁴ Ganske vist kunne mandskabet bruge tiden på stationen til vask og vedligeholdelse af vogne og materiel, men det tjente Zonen jo ingen penge ved.

Den primære årsag til det store timeforbrug var, at man var forpligtet til at have tre mand på vagt døgnet rundt, for at kunne rykke ud til brand. I en redegørelse til fru Reinholdt Hansen, udtrykte Schou ønske om at måtte blive fri for brandslukningsforpligtelserne, og for at forbedre stationens økonomi, begyndte Ejler Schou at gamble med forpligtelsen: »Skal denne forpligtelse tages bogstaveligt, kunne mandskabet faktisk heller ikke formindskes, men brandaftalen ville jo blive en alt for stor byrde for stationen her, hvis jeg vedblivende tog denne forpligtelse alt for bogstaveligt. Derfor valgte jeg straks at indskrænke personalet med 2 mand og 1 afløser, ¹⁵⁵ og jeg måtte jo så regne med, at såfremt et uheldigt tilfælde indtraf, at måtte rekvirere brandvæsenet til slukning af en brand.« ¹⁵⁶ Så vidt vides kom Zonen dog aldrig i den situation, at man måtte bede brandvæsenet om hjælp, fordi man ikke selv havde mandskab hjemme. ¹⁵⁷

Kontrakterne om brandslukning i de tre kommuner, Vejby-Risskov, Åby og Holme-Tranbjerg, var blevet forlænget for fem år i 1945. Intet tyder på, at der var overvejelser om at ændre på den bestående slukningsstruktur på dette tidspunkt, men i vinteren 1946 havde Århus Brandvæsen gjort endnu et forsøg på at få de seks store omegnskommuner til at slutte aftale med brandvæsenet om stor slukningshjælp. Det var dog kun Holme-Tranbjerg, der viste en vis interesse, og sagen blev derfor indstillet efter nogle indledende forhandlinger. ¹⁵⁸

Inden kontrakterne udløb kastede Zonen håndklædet i ringen. I 1948 optog man forhandlinger med kommunerne om at slippe ud af kontrakterne, og mod årets slutning, sendte Zonen enslydende breve til de tre kommuner: »Efter at have ført forskellige forhandlinger ... angående fortsættelsen af den mellem os eksisterende kontrakt om brandslukning i Deres kommune, skal vi hermed tillade os at anmode det ærede sogneråd om, at vi fra 1. april 1949 må blive løst fra ovennævnte kontrakt. Som grund til



Øverst: Chevrolet'en, der var Zonens brandsprøjte i Århus fra 1945 til man i 1949 opgav brandslukningen. Fra venstre ses Julius Jensen, den tidligere Falckredder, som efter en periode i Civilbeskyttelsestjenesten kom til Zonen, Jes Jürgensen samt kontorchef K.V. Christensen, som blev daglig leder af Århusstationen efter Fabricius Rasmussen. (Foto i privateje)

Nederst: En af Zonens entreprenøropgaver: Transporten af udflugtsbåden »Rylen« fra Århus Havn til Silkeborg i sommeren 1948. På billedet læsses båden på Zonens blokvogn på Århus Havn. Transporten foregik på ruller, der var specialbygget af værftet og varede næsten et døgn. (Foto i privateje)

denne anmodning skal vi anføre, at vi nu i 10 år har betjent 3 af forstadskommunerne med hensyn til brandslukning. I den tid er vort brandslukningsmateriel blevet meget slidt, skønt vi stadig dels har udskiftet og dels har anskaffet nyt. Vi står nu overfor at skulle foretage nyanskaffelser og udskiftelser til et beløb af ca. 30.000 kr., og da forholdet er det, at den betaling vi får for at opfylde kontrakten ikke tilnærmelsesvis dækker vore udgifter, forudser vi, at vi alligevel kan blive nødsaget til at opsiges kontrakten ved dennes udløb. Da vi gerne vil være fri for at foretage denne store nyanskaffelse for denne forholdsvis korte tid... fremkommer nærværende anmodning«. ¹⁵⁹

Under forhandlingerne med Brandudvalget, hvor de seks forstadskommuner var repræsenteret, havde man drøftet spørgsmålet om en eventuel fortsættelse af kontraktforholdet imod en eventuel højere betaling. Zonen tilbød at fortsætte med slukningen for 75 øre pr. indbygger i de tre kommuner man havde kontrakt med. Hvis alle seks omegnskommuner gik med, kunne beløbet reduceres til 50 øre pr. indbygger. Om Zonen selv troede, det var et konkurrencedygtigt tilbud vides ikke, men et faktum er det, at kommunerne ikke fortsatte samarbejdet med Zonen. I stedet blev der indgået kontakt med Falcks Redningskorps til en betaling på 43,1 øre pr. indbygger med virkning fra 1. april 1949. ¹⁶⁰

De tre kommuner havde også haft en føler ude til Århus Brandvæsen. Der er ikke fundet dokumentation for, at der er ført egentlige forhandlinger mellem kommunerne og brandvæsenet, men med den holdning Århus Brandvæsen havde – både ved tidligere lejligheder og efterfølgende – virker det sandsynligt, at der er forhandlet om at overtage opgaven. ¹⁶¹

Ikke alt var dog tilbagegang for Zone-Redningskorpset. I 1948 overtog man sygekørslen for Århus Amtssygehus; en opgave Falck havde haft siden 1929. Zonen blev ved med at køre sygetransporterne for



Denne Ford V8 ambulance fra Zonen forulykkede på Strandvejen i fedtet føre 17. Juli 1948. Ambulancens fører, Åge Søgård Jørgensen, blev livsfarligt kvæstet, men kunne efter et længere sygeleje vende tilbage til Zonen. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

amtssygehuset frem til sammenlægningen i 1963. Da Zonen overtog denne opgave, anskaffede man to nye Ford V8 ambulancer uden vinduer i bårerummet. De adskilte sig også fra øvrige ambulancer ved at være cremefarvede.

Den ene Ford ambulance var ganske ny, da den var involveret i den alvorligste ulykke, der ramte Zonen i Århus. 17. juli 1948 blev Zonen kaldt til en trafikulykke ved Moesgaard. De to erfarne reddere Åge Søgård Jørgensen og Åge Schjøtt var på vej mod ulykkesstedet, da de på Strandvejen ville overhale en hestevogn med udflugts-gæster og en motorcykel, der lå mellem ambulancen og hestevognen. Idet ambulancen drejede ud for at overhale, gjorde motorcyklen det samme, og ambulancen måtte over i venstre vejbane for at undgå en påkørsel. Her kom den i skred i nogle fedtede blade, der lå på den våde vejbane og vognen kurede sidelæns ind i et vejtræ, der knuste førerkabinen i chaufføren, Åge Søgård Jørgensens side.

Mens sidemanden slap med en hjernerystelse blev Søgård livsfarligt kvæstet. Han lå i koma i 12 dage efter ulykken, men kunne

genoptage sit arbejde, mirakuløst nok uden mén. Til en avis fortalte Søgård nogle år efter: »16 måneder efter uheldet kom jeg tilbage på stationen igen. – Hånden på hjertet gamle ven, sagde kollegerne. Da vi samlede dig op på Strandvejen, gav vi dig ikke en chance mod hundrede for at du ville overleve«. ¹⁶² Det skulle desværre vise sig at det ikke var sidste gang, der var bud efter Åge Søgård Jørgensen.

Skal Århus kommunale brandvæsen nedlægges?

I efteråret 1950 blæste nye vinde i Århus. Århus Kommune havde besluttet at overgå til magistratsstyre. Efter etablering af magistratsstyret blev Århus Brandvæsen placeret i Magistratens 2. Afdeling, den tekniske forvaltning. De omfattende organisatoriske ændringer på alle felter i Århus Kommune satte tanker i gang i Byrådet om, hvorvidt der var forhold, der kunne og burde ændres på. Århus Brandvæsen kom som den første institution i skudlinien i denne proces. Årsagen har sikkert været en kombination af bevidste overvejelser og en tilfældighed. Brandchef Harald Møller blev udnævnt til leder af det landsdækkende civilforsvar, og tog derfor sin afsked fra Århus Kommune. Samtidig blev sløret løftet for planerne om, at det skulle undersøges om en privat entreprenør kunne varetage brandslukningen i Århus Kommune billigere end kommunen selv var i stand til. Da Zone-Redningskorpset havde opgivet brandslukning fra sin Århusstation, var Falck reelt det eneste alternativ til en kommunal løsning. At byrådet mente det alvorligt, blev understreget af, at man kun konstituerede vicebrandchef E. Slot Nielsen som brandchef for et år, for at få tid til at undersøge en mere langsigtet løsning.

Tankerne om en reorganisering af brandslukningen bragte fagbevægelsen på banen. En af dem, der markerede sig i debatten var Hans Larsen, forbundssekretær i Dansk Kommunalarbejderforbund, som organiserede de kommunalt ansatte brandmænd.

Foruden sin faglige tillidspost var Hans Larsen også brandmester ved Århus Brandvæsen. Hans Larsen opsøgte borgmester Unmack Larsen (Soc.dem.) for at tale brandfolkernes sag. Han blev dog i første omgang beroliget, da borgmesteren oplyste, at ikke alene brandvæsenet men også andre kommunale områder, skulle have undersøgt økonomien. ¹⁶³

En mulig løsning kunne som nævnt være, at Falck overtog brandvæsenets opgaver, materiel og personale. I forhold til personalet var der dog en barriere, idet Falck havde overenskomst med Dansk Arbejdsmandsforbund. Falcks lønninger og øvrige ansættelsesforhold var i følge bladet »Brandmanden« *»væsentlig ringere end dem, brandmændene selv har. Selv om man naturligvis ikke vil kunne lade brandmændene overgå til et privat redningskorps på betingelser, der ikke er så gode som dem, de allerede har, vil dette forhold i sig selv indebære kimen til en utålelig spænding, da de måtte forudses at skulle udføre nøjagtig det samme arbejde som de folk, der allerede var an-*



Falck til brandøvelse i Viby. På billedet ses Falcks påhængsstige årg. 1949 rejst. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Til udstillingen »Blomster til alt og alle«, der afholdtes i Århus Hallen i oktober 1950, blev en 4,5 meter høj elefant af blomster – kreeret hos en gartner i Egå. Falck transporterede elefanten til Århus Hallen. Nogle dage senere skulle elefanten deltage i et optog gennem byen. Denne opgave løste Falck med sin Jeep og en blokvogn. (Foto i privateje)

*sat til en lavere gage og på mere usikre vilkår».*¹⁶⁴

I sin tale på byrådsmødet 28. september 1950 havde Unmack Larsen også luftet muligheden for, at brandvæsenet kunne overtage ambulancekørslen fra Falck. De kommunale brandfolk havde ikke noget imod at overtage denne opgave. De kommunale brandvæsener i bl.a. København, Frederiksberg og Gentofte havde i mange år udført ambulancekørsel.

Desværre foreligger der ikke noget materiale om den undersøgelse, der skulle foretages af forholdene. En gennemgang af forhandlingsprotokollerne for Brandkommissionen viser, at sagen ikke er behandlet hér i perioden, hvilket ellers skulle synes naturligt og undersøgelsen – hvis den altså overhovedet blev lavet – gav ikke anledning til nogen ændringer. Næsten på årsdagen for sin konstituering blev Erik Slot Nielsen derfor udnævnt til ny brandchef for Århus Brandvæsen.

Næste gang byrådet beskæftigede sig med byens brandslukning var i 1953. Anledningen var de pladsproblemer på brandstationen i Ny Munkegade, som havde plaget brandvæsenets personale og ledelse i mange år. I 1946 reserverede kommunen en grund på hjørnet af Vestre Ringgade og Langelandsgade til bygning af en ny brandstation. Byrådet bevilgede i 1953 penge til et forprojekt og under byrådets behandling lød der ingen røster om at lade Falcks Redningskorps overtage slukningsopgaven. Tværtimod sagde borgmester Unmack Larsen: »Måske skulle man tage hele brandvæsen-spørgsmålet op til behandling, også i forbindelse med civilforsvaret. [Unmack Larsen] ville i øvrigt gerne understrege detes civile karakter og den nytte, det kunne gøre under fredelige forhold., Man måtte tillige se det i relation til forstædernes beredskab«.¹⁶⁵ Det er muligt, borgmesterens bemærkninger udelukkende sigtede på en mulig samordning af kommunernes civilfor-



I april 1952 fandt arbejdere i en tørvegrav ved Grauballe et 2000 år gammelt lig, som blev bragt til Forhistorisk Museum. En del undersøgelser måtte gennemføres på Kommunehospitalet og Falck transporterede den ældre herre. Liget af Grauballemanden kan synes spinkelt, men det var noget af en opgave for Falck at transportere liget, der stadig lå i den jordblok, der blev gravet fri omkring det. Der måtte derfor fire mand til at flytte det ildlugtende lig ud af en af Falcks ældre ambulancer på Kommunehospitalet. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

svar, men da omegnskommunerne jo havde kontrakt med Falck om brandslukning, kunne bemærkningerne også tolkes som en trussel mod Falck.¹⁶⁶

Skitseprojektet til ny brandstation forelå i sensommeren 1955. Det er bemærkelsesværdigt, at skitseprojektet opererede med garageplads til ambulancer, men ikke med faciliteter til det kommunale civilforsvar. Til Aarhus Stiftstidende sagde brandchef Erik Slot Nielsen: »Den nye brandstation får 12 remisepladser. I øjeblikket har vi otte køretøjer, men jeg skal ikke lægge skjul på, at det er et ønske, at vi også med tiden kan udvide vort arbejde til at omfatte ambulancekørsel på samme måde, som det er praktiseret i København. Det vil for os indebære, at vore chauffører får en bedre kørselstræning og får en bedre orientering i gadenettet ... Brandkommissionen har drøftet ambulancekørsel i mange år, men vi er afskåret fra at udarbejde et konkret forslag, så længe vi ikke har fået en ny station ... Jeg skal indrømme, at jeg bliver skuffet, hvis vi ikke spørger om pengene ved næste budgetlægning, slutter brandchefen«. ¹⁶⁷

Bilagene til Brandkommissionens møde 8. september 1946 viser, at Århus Brandvæsenets ledelse allerede den gang indstillede, at man – i forbindelse med en forlængelse af abonnementskontrakten med Falck – meddelte korpset, at man »for tiden ikke selv er interesseret i ambulancekørsel og sygetransport, men at man gerne ønsker dette spørgsmål genoptaget i forbindelse med den påtænkte, nye brandstation«. ¹⁶⁸ Brandkommissionen kunne dog ikke tiltræde, at der blev rettet henvendelse herom til Falck. Noget tyder altså på, at der var tale om en idé, der havde genklang hos den administrative, men ikke hos den politiske ledelse af brandvæsenet.

I 1952 bad Århus Kommunes Økonomikontor brandvæsenet om at udarbejde en redegørelse for brandslukningstjenestens organisation i Storårrhus. Anledningen til at redegørelsen skulle laves kendes ikke, men der er flere muligheder. Det kan enten være den lovede analyse, der nu endelig blev lavet, eller det kan være baggrundsmateriale i forbindelse med at overveje, hvor højt man skal prioritere bygning af en ny brandsta-

tion i det kommende årsbudget. Mere sandsynligt er det dog, at det er i forbindelse med Egnspanen for Storårhus, der blev offentliggjort i 1954. Under alle omstændigheder benyttede brandvæsenet sig af muligheden for at påpege, at borgerne i Storårhus ville få bedre service, hvis brandvæsenet kunne overtage ambulancetjenesten og for den sags skyld også brandslukningen i forstæderne – fra den nye brandstation, der jo så blev nødvendig, forstås.

Slot Nielsen fik dog aldrig sin nye brandstation. I 1958 besluttede byrådet at afsætte penge til en større udvidelse af Ny Munkegades brandstation i stedet. Overvejelserne om at lade kommunen overtage ambulancekørslen nåede heller ikke i denne omgang så langt som til en behandling i byrådet. Tværtimod godkendte byrådet uden større diskussion forhøjelser af betalingen til Falck for ambulancekørslen i både 1956 og 1959.¹⁶⁹

Tyveri fra garagen

Natten mellem 21. og 22. juni 1951 blev en ambulance for første gang nogensinde stjålet fra en falckstation. Uden at personalet bemærkede det listede to berusede mænd ind i garagen og stjal Falck i Århus' nyeste ambulance – en Ford fra 1949.

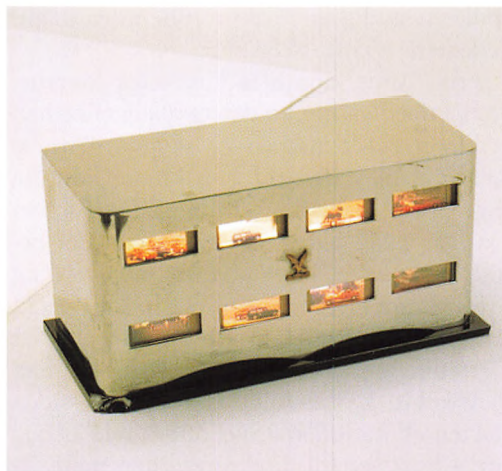
Tyveriet blev først opdaget da redder Søren Laustsen (kaldet Laus) kom hjem fra en kranvognstur. Undervejs havde han set ambulancen køre med udrykning og meget høj fart i modgående retning. Han spurgte naturligvis kollegerne, hvad de var kørt efter, men blev noget forbløffet, da han fik at vide, at de skam ikke var kørt efter noget som helst. Det stod klart, at vognen var stjålet, men i flere timer var der intet spor af den. Den blev først fundet tidligt om morgenen af en mælkeemand. Den holdt på broen over jernbanen ved Lemming. Vognens forende var ødelagt, da den var tørnet ind i rækværket.

Historien blev bragt i alle landets aviser, og politiet prioriterede sagen meget højt. To dage blev de to biltyve anholdt. Den ene, en

20-årig repræsentant, var et kendt ansigt på stationen på Kystvejen, som han ofte besøgte, og måske gik han med en lille falckredder i maven. Efter en længere drukture var han sammen med en bekendt på vej hjem. Da de passerede Falckstationen begyndte kammeraten at klage sig over ondt i maven (den ene mand oplyste i grundlovsforhøret at han havde drukket 7 øl, 4 snapse samt noget portvin) og den 20-årige tilbød ham en køretur i ambulance. Opmuntret af muligheden for at komme hurtigt hjem, slog hans kammerat til, men turen udviklede sig i stedet til en vild biltur. De to mænds ansigter talte deres tydelige sprog om deres skyld, da politiet anholdt dem. De havde begge fået snitsår, da ambulancen ramte mod rækværket i Lemming.

Ændringer i Falcks ledelse

I bund og grund var Falcks Redningskorps fra starten et familieforetagende af den mere patriarkalske slags. Sophus Falcks tre sønner trådte ind firmaet så snart, de kunne



Harry Falck ville følge med i hvad der skete på stationen. Derfor havde han en lille kasse, hvor en lampe lyste, når der blev slået en alarm. Der var flere felter, afhængig af ulykkestypen. En sjov detalje: For at identificere de forskellige typer af ulykker, er der klæbet udklip fra et Teknokatalog med forskellige kombinationer af ambulancer, brandbiler og kranvogne på felterne.

og de fik en grundig oplæring i korpsets mange funktioner, mens de arbejdede sig op gennem graderne for at til sidst at blive etableret på direktørposter i virksomheden. Det samme skete for næste generation af Falck-familien, William Falcks sønner, tvillingebrødrene William Jr. og Mogens Falck samt deres lillebror Jørgen.

Anderledes forholdt det sig for Harry Falcks datter, Jytte. Det kom åbenbart ikke på tale at lade et kvindeligt familiemedlem få nogen karriere af betydning i korpset, så bort set fra en kort periode som ansat på kontoret i Århus, spillede Jytte Falck ikke nogen direkte rolle i virksomheden, og hun kom aldrig til at tage aktivt del i Falcks ledelse. Det blev i stedet Jytte Falcks mand, Arno Andersson, der i denne gren af Falck-familien skulle føre arven videre. Københavnerdrengen Arno var i 1951 blevet gift med Jytte Falck, og i september 1951 trådte han ind i virksomheden i en nyoprettet stilling som direktionssekretær i Falcks Redningskorps Århus A/S. I løbet af de kommende år kom Arno Andersson til at spille en stadig mere aktiv rolle i den daglige ledelse af århusselskabet.

Arno Andersson blev kastet for løverne. Som københavner er det tænkeligt, at han er blevet mødt med en vis skepsis i Århus. Samtidig blev den tid han kunne lære og suge til sig brat afkortet, da århusselskabet i januar 1952 led et smerteligt tab, der betød, at Arno Andersson måtte involvere sig i større omfang end hidtil. 30. januar 1952 døde kontorchef Hans Rasmussen efter et hjertetilfælde, 46 år gammel. Ras, som han blev kaldt, havde fulgt Harry Falck siden starten af stationen i Svendborg i 1924, og var – bort set fra direktøren, den mest erfarne medarbejder hos Falck i Århus. Som ny kontorchef udnævntes Helmuth Jørgensen, der havde taget del i korpsets udvikling i Østjylland siden sin ansættelse som kontormand (dengang den eneste foruden Hans Rasmussen) i 1935.

Alt imens der skete ændringer i århusselskabets øverste ledelse, havde direktør Kast-

berg noget helt andet for. Kastberg var klar hver gang radioen udsendte sin store lytter-succes gennem mange år: Kaptajn Jespersens morgengymnastik med stav. 30. august 1951 fik Kastberg så sin radiodebut – som gæst hos kaptajnen i morgengymnastikken. Kaptajnen hersede med den 57-årige direktør, der dog mente, det gjorde godt. I udsendelsen påstod han, at stavgymnastikken gjorde ham yngre for hver gang, og han til sin næste fødselsdag, kun ville fylde fyrrer. Der udviklede sig et tæt bekendtskab mellem kaptajnen og Kastberg, som flere gange siden var gæst i radioprogrammet. Kastberg lod det dog ikke blive ved sig selv. Mand-skabet på Århusstationen dyrkede også flittigt stavgymnastik og i oktober 1951, inviterede Kastberg kaptajn Jespersen til Århus. Hele stationens personale stillede til gymnastik i gården foran garagerne på station Kystvejen og med sin vanlige sans for PR, havde Kastberg på forhånd adviseret den lokale presse, som bragte omtale og billede af begivenheden.¹⁷⁰

En stille tid

I september 1950 forlod Ejler Schou Zonen i Århus. Der blev ikke udpeget nogen egentlig ny stationsleder, og ledelsen af stationen blev overdraget til fuldmægtig K.V. Christensen i Zonens administration. K.V. Christensen, der havde været i Århus siden stationens start, havde vikarieret som stationsleder under Fabricius-Rasmussens sygdomsperiode under besættelsen.

Efter Ejler Schous afrejse kom en lang og stille periode for Zonen. De lokale dagblade skrev meget sjældent om Zonen og stationens aktivitetsniveau stagnerede. I perioden 1950-1957 steg antallet af assistancer fra ca. 8.700 til ca. 9.500, altså mindre end 10%. I samme periode steg Falcks assistancer fra ca. 24.000 (1951) til godt 30.000 (1957).

I september 1958 foreslog tre mand; nemlig foruden Christensen også Jes Jürgensen i udrykningstjenesten og Kristian Jørgensen, der kort forinden var blevet an-

sat som sælger, en formaliseret 3-mands ledelsesstruktur, hvor de skulle stå for henholdsvis administration, udrykningstjeneste og salg, men om modellen blev prøvet af, vides ikke og få måneder efter blev der udnævnt en ny stationsleder. Herom mere senere.

Den tunge dykning

Det havde længe været et ønske for Falck i Århus at få en dykker. Ved indretningen af redningsbåden Valdemar blev der for eksempel taget højde for at der skulle være plads til dykkerudstyr, luftpumpe m.v. Der var ingen tvivl om, at behovet var der. Under 4. juliulykken havde det været nødvendigt at få assistance fra Falck i Vejle, hvor dykkeren Hans Steinbrenner arbejdede. Steinbrenner var af gammel århusifamilie. Faderen havde drevet dykkervirksomhed på Århus havn i mange år, og Hans havde også selv været aktiv dykker i byen.

I slutningen af 1940'erne var tiden endelig kommet. Falck besluttede at sende redder Ejnar Andreasen af sted til Holmens dykkerskole i København. Ejnar Andreasen blev dog kun i begrænset omfang brugt som dykker. Redningsfører Holger Nielsen havde også interesse for dykkerarbejdet, men han var selv lært på området. Han havde gået Hans Steinbrenner til hånde under dykning og fik en attest fra Steinbrenner på, at han var i stand til at dykke forsvarligt.¹⁷¹ I sommeren 1950 blev Basse også uddannet som dykker på Holmens dykkerskole i København.¹⁷²

Dykning er et omstændeligt, og ofte meget barsk fag. En af de bedste beskrivelser af dykkerens hverdag er givet af Aarhus Stiftstidendes journalist og bladtegner Nold, der som en del af en artikelserie om »De hårde job« fulgte Holger Nielsen i arbejdet. Nold fik lov at prøve dykkerdragten og fik en gåtur på bunden af Århus Bugt under en sejltur med Valdemar. Nold havde selskab af Holger Nielsen, redder Hakon Petersen, der var lineholder og passede telefonforbindelsen til dykkeren. Erik Duusgaard var



Et eksempel fra marts 1957 på en dykkeropgave: Eduard »Basse« Christiansen på vej ned under Åboulevarden for at hugge støbekanter af det betondæk, der den gang overdækkede Århus Å. Ved pumpen ses redder Carl Bitsch. Lineholder er Knud Jacobsen. (Foto i privateje)

pumpemand og Gunner Lind førte båden. Her følger Nolds beskrivelse af forberedelserne til dykningen:

»Inde i Valdemars lille kahyt klædte tre mand mig på. Vi havde sagt De til hinanden på landjorden, men herude var vi dus. Man kan ikke trække bukser på en mand, man siger De til. Først fik jeg et par strømper på, som ville have været enhver tantes ønskedrøm i retning af en julegave til en nevø. De var tykke og hjemmestrikkede og kunne næsten knappes i nakken. Så kom de med en kamelulds-krawledragt af facon som dem, små børn sover med om natten. Det skulle senere vise sig, at den vældige polstring ikke var for varm.

Der blev lagt en »præstekrave« inden for min gummidragt. Præstekraven er en tyk kapokring som skal tage trykket af for den metalkrans, som den tunge hjælm skrues

fast og hviler på. Så kom en af de tre med »slipset«, der er et tykt stykke sejl garn, som holder gummidragten sammen foroven, og én hældte talkum gennem ærmerne, så jeg kunne få hænderne ud gennem dragtens tætsluttende håndled. Som en ekstra sikkerhed blev der anbragt gummiringe nummer nul om mine håndled.

Nu var jeg klar til sidste runde i påklædningen. De gav mig et par lærredssokker og et par blystøvler, som hver vejede 8 kilo og hængte to blyplader på ryg og bryst. De vejede 18 kilo til sammen. Jeg var efterhånden temmelig hjælpeløs. Man danser ikke jittersbug i det sæt tøj.«

Sikkert i dragten, begyndte Nold at stige ned af bådens lejder: »Kig ind i hjelmen sagde [Holger Nielsen] da jeg stod på trappen. Disse klapper på siden er ventilklapper, dem slipper du luft ud igennem ved at røkke med hovedet. Til højre for frontglasset sidder en mikrofon som du kan tale med lineføreren gennem. Trykker du hagen mod den lille klap foran, ringer telefonen. Forstået? Alt var forstået og lige inden frontglasset blev lukket, sagde Nielsen: -Der er ikke noget at være bange for. Farvel så længe!

Luftpumpens pulsslæg susede i hjelmen og i hovedtelefonen spurgte lineføreren om jeg havde det godt. Det havde jeg, bort set fra en ganske bestemt fornemmelse i maven: Knud Lundberg fortæller i en bog, at en god fodboldspiller før en landskamp, skal have noget, der ligner tilløb til en Roskildesygge. Ellers kan han ikke yde sit bedste. Jeg følte, da jeg stod på lejderen, at jeg var i stand til at yde et helt store i retning ad dykning – hvad mavefornemmelse angår.

Og så havde jeg hovedet under vand. – Er alt i orden, spurgte lineføreren. – Der løber vand ind i mit venstre ærme – Skidt med det, det render ned i benene. Så firedede jeg mig ned langs det tou, der hang langs skibssiden. Jeg følte det som var jeg en spærreballon. Det gjorde ondt i begge mine ører ... Og det kneb trods støvler og blylodder med at komme ned. Men det var ikke vanskeligt

at ånde. Vandets tryk klemte dragten sammen om maven og benene men det vidste jeg, den skulle. Jeg vidste også, at jeg på grund af trykket ikke kunne ånde. Det havde jeg heller ikke lyst til.«

Nolds tur på bunden af Århusbugten i det novemberkolde vand blev kort. Det idylliske møde med svømmende fisk, oplevelsen af at se Valdemar som en sort skygge over sig og at se det smukke lysegrønne lys blev brudt, da han mistede telefonforbindelsen med folkene på båden. »En uhyggelig ensomhedsfornemmelse sneg sig inden for dragten. Jeg råbte hallo, men fik ikke noget svar. Så tænkte jeg på Holger Niensens formaning: – Hvad der end sker, så tag det roligt. Der var heller ikke noget videre at være bange for. Jeg vidste, at jeg ville blive trukket op, hvis jeg rykkede fire gange i livlinen. Jeg kiggede de tre meter op til bådens skygge. Den var der endnu. Luften blev også ved at suse ned. Jeg kunne nå telefonkontakten med munden og satte tænderne i den. Den var løs og med et nik fik jeg skubbet den ind. Så var forbindelsen der igen. – Du blev væk, sagde de deroppe, skal vi hale dig ind. – Ja tak.

Da jeg igen stod på lejderen, og frontglasset var lukket op, blev der stukket en tændt cigaret indenfor. Sådan er det skik mellem dykkere og sjældent har en cigaret været mere velkommen«. ¹⁷³

Den omstændelige procedure, når dykkeren skulle iføres dragten, gjorde, at en tung dykker ikke var til nogen stor nytte ved drukneulykker, hvor få minutter er afgørende for liv og død. Dykkerne blev mest brugt til opgaver såsom skibe, der havde fået trosser i skruerne og eftersøgning af tabt last i Århus Havn. Dykkerne kom også rundt i hele Jylland, som Basse kan fortælle: »Jeg dykkede som tung dykker ved soyafabrikken i Fredericia. Det skulle monteres en ny indsugning under vandet med et hul på ca. 2 meter i diameter. Hullet skulle laves med skærebrænder under vandet i spunsjern. Det var om vinteren, der var frost og høje bølger. Jeg arbejdede kun ca. 2 meter under havoverfladen, så bølgerne slog min hjelm

mod spunsvæggen, og det var meget vanskeligt at arbejde under de betingelser. Jeg kom op og sagde: – Vi stopper og venter på bedre vejr, og så tog vi hen på hotellet. Vi fik ikke lov at være der længe, før der kom der besked om, at vi havde at møde igen. Direktøren for fabrikken havde ringet til William Falck, som han åbenbart kendte, og klaget sin nød. Jeg tror, han havde sagt, at det ville være nødvendigt, at sende 100 til 150 mand hjem, hvis arbejdet ikke blev lavet nu. William Falck forlangte, at vi gik i gang med arbejdet igen omgående. Det var meget hårdt«. ¹⁷⁴

Befrielsen af Knud Dahl

Stationens tunge dykkere gjorde sig bemærket ved en redningsaktion, der stadig står som en af de mest dramatiske, der har fundet sted i Århus. 29. april 1951 gik dykker Knud Dahl ned for at fjerne nogle sten i År-

hus Havn, tæt på Toldboden, hvor man arbejdede på etablering af en ny midtermole. Dahl havde i forvejen lavet et ca. 3 meter dybt hul i sandbunden tæt ind mod spunsvæggen. Dybden på stedet i øvrigt var fem meter. Da han ved 10-tiden var ved at være færdig med arbejdet, skete der et sandskred, forårsaget af at stenene blev fjernet. Knud Dahl blev begravet i løst sand til midt på hjelmen. Heldigvis virkede hans telefonforbindelse med landjorden stadig, så han kunne forklare hvad der var sket.

Der blev omgående slået katastrofealarm til Falck, som mødte med Triangel redningsvognen. Både Holger Nielsen og Basse var klar til at gå ned til den nødstedte dykker. Først i vandet var Basse, der måtte famle sig frem på havnens bund. Den i forvejen ringe sigtbarhed var blevet yderligere forværret af sand, der var hvirvlet op af sandskredet. Basse kunne se, at det var umuligt,



Falcks Triangel blev brugt til at pumpe vand med højt tryk, så sandet kunne spules væk fra den fastklemte dykker Knud Dahl. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

at få Knud Dahl op, med mindre sandet blev spulet væk omkring ham. Det lykkedes Basse at få lagt en line om Dahl, så han ikke kunne synke yderligere. Desuden fik han rensat Dahls ventiler, så hans lufttilførsel ikke svigtede. Strålerør blev derefter sendt ned, så Basse kunne begynde at spule Knud Dahl fri. Arbejdet med at spule den fastklemte dykker fri, ville blive en yderst krævende opgave og tage megen tid. Der blev derfor indkaldt yderligere forstærkninger og Århus Havns dykker ankom sammen med sin ældre kollega, der egentlig havde opgivet dykningen. Desuden kom en polsk dykker, der tilfældigvis var i byen for at arbejde på Århus Flydedok, til stedet.

Efter ca. to timers arbejde måtte Basse tage en pause. Han var blevet gennemkold og hvirvlende sand satte sig fast i ventilerne, så vand kunne strømme ind i hans dragt. Han blev afløst af Holger Nielsen, der i en artikel til Falcks personaleblad Falcken har fortalt om indsatsen: *»Da jeg kom ned, kunne jeg føle mig frem til, at Basse havde fået begge Dahls arme fri. Det var en stor fordel, for så kunne han selv betjene sine ventiler og c-røret. Jeg fik derfor b-røret ned og stak det ned i sandet bag Dahls ryg. Jeg var nødt til at klamre mig til Dahl, da den svære b-stråle ellers ville sende mig hen ad havbunden. Jeg måtte ligge på maven, og måtte derfor have så lidt luft i dragten som*

*muligt. Efterhånden kom jeg til at ligge med hovedet nedad i hullet – og pludselig strømmede vandet ind ad begge afgangsventiler. Jeg forsøgte, at få dem til at virke igen, men nej – jeg måtte op.«*¹⁷⁵

De fem dykkere var nu nede på skift – på et tidspunkt var tre dykkere i gang samtidig. På havbunden var enhver kommunikation umulig, men anvisninger fra Knud Dahl blev givet videre til de øvrige dykkere via folkene på landjorden, gennem dykkernes telefonanlæg. Hen ad kl. 14, efter fire timers uafbrudt arbejde, var Knud Dahl frigjort. Han havde gennem sin telefon klaget over, at hans ben sov, og det var med bange anelser, man tog mod ham. Man frygtede, at sandets vægt havde beskadiget hans rygsøjle, men efter et par knæbøjninger, kunne han gå uden problemer.

Han blev halet ind i en båd og han blev modtaget med klapsalver og hurraråb fra de mange hundrede tilskuere, der havde samlet sig på kajen. Efter at han havde fået den for dykkere obligatoriske smøg stukket i munden, sagde han: *»– Det var telefonen, der reddede mig. Havde jeg kun haft forbindelse med dem deroppe ved signal-ryk i et tov, som vi brugte det til for få år siden var det aldrig gået. Så havde jeg ikke kunnet dirigere mine redningsmænd«*.¹⁷⁶ Knud Dahl takkede alle, der havde medvirket til at befri ham og tog så hjem.

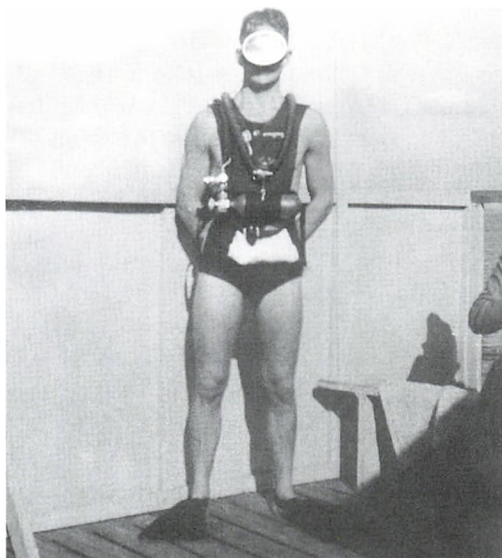
Falcks gyldne tid

Frømandstjenesten

En række dristige operationer under anden verdenskrig havde vist hvilke perspektiver, der var i brugen af svømmedykkere, eller som de populært blev kaldt, frømænd. En frømand er ikke som en tung dykker bundet af tung udrustning, når han bevæger sig under vandet. Han er i stand til at svømme – og ikke bare gå på bunden, som det kendes fra den tunge dykker.

En række folk inden for Falcks Redningskorps, var da også klar over, at frømænd kunne være af stor værdi i redningsarbejdet. Falcks handelsafdeling, begyndte at importere frømandsudstyr fra den tyske fabrik Drägerwerk, hvis røgdykkerudstyr, man havde forhandlet i mange år.

Den første, der prøvede udstyret var Basse: *»Der var årsmøde i brandinspektørforeningen i Randers. Falcks Afd. B havde en stand og jeg talte med Wold, der vidste at jeg var uddannet dykker. Han var meget interesseret i at få mig til at prøve et frømandsudstyr, de var begyndt at forhandle fra Drägerfabrikkerne. Det var en såkaldt Løjtnant Lund-model [opkaldt efter en legendarisk norsk svømmedykker, der bl.a. underviste allierede frømænd under anden verdenskrig, red]. Jeg tog det med hjem for at prøve det af. Min svigerfar var dengang portner på Statshospitalet i Risskov og han havde derfor nøgler til deres badeanstalt, og vi tog derned for at prøve det«.*¹⁷⁷ Basse opdagede omgående, at det var en anden fornemmelse end når man dykkede med det tunge udstyr: *»Da jeg kom i vandet, kunne jeg ikke komme under, fordi jeg manglede kontravægt. Derfor tog vi ned til cykelhandler Olsen på Stationsgade. Vi fik nogle gamle cykelkæder, som jeg kom i en pose, som jeg bandt om maven. Så gik det, og jeg*



Eduard »Basse« Christiansen iført Falcks første frømandsudstyr. Bemærk lærredsposen, der indeholder cykelkæder som kontravægt. (Foto i privateje)

*kunne fortælle Wold, at apparatet var godt nok«.*¹⁷⁸

I løbet af de kommende år blev stationen i Århus center for uddannelse af frømænd til Falcks stationer landet over. Uddannelsen af frømænd i Århus førte til dannelsen af et usædvanligt makkerpar; nemlig Basse og fuldmægtig Viggo Skjoldborg fra Handelsafdelingen. At Skjoldborg, der ganske vist var involveret i købet og driften af redningsbåden Valdemar, blev involveret i denne opgave, var egentlig et tilfælde. Det var lykkedes Basse at skaffe sig en del litteratur om svømmedykning, men alt, hvad der den gang var at skaffe, var på engelsk og tysk. Da Basse ikke var sprogkyndig, bad han sin kollega om hjælp til oversættelsen. Skjold-

borg fattede så megen interesse for emnet, at han også selv begyndte at dykke med det nye udstyr.

Også på andre falckstationer rundt om i landet, blev der eksperimenteret med frømandsudstyr og når ret skal være ret, bør det nævnes, at Falck første gang præsenterede en frømand i Århus i juni 1950. Redder A. Poulsen fra station Ørnegården i København var blandt de mange festlige indslag ved en havnefest, men det var ikke dette besøg, der skabte interesse for svømmedykningen i Århus. Basse var i København for at blive uddannet som tung dykker på Holmens dykkerskole mens opvisningen fandt sted, og hverken han eller Skjoldborg husker begivenheden.¹⁷⁹

Det stod hurtigt klart, at der var behov for en mere systematisk uddannelse af frømænd inden for korsets egne rækker. Det første kursus for frømænd blev derfor afholdt på stationen i Århus over to dage i september 1954. Frømanden Jan Uhre, der var landskendt fra bl.a. flere bøger og fra tv, var instruktør på kurset, der havde i alt syv elever. Fra Århus deltog Basse og Gunner Lind. Også to mand fra Odense, to fra den nyligt åbnede station i Gladsaxe samt een fra Aalborg deltog.

På kurset blev der taget tid på, hvor hurtigt kursisterne kunne iføre sig frømandsudstyret. Den hurtigste kursist var helt nede på en iklædningstid på 1 minut og 8 sekunder, regnet fra det øjeblik, alarmeringen indløb og til han sad i vognen. Under en afsluttede filmforevisning, blev frømændene kaldt ud til en virkelig opgave: en sæk kaffebønner var blevet tabt i Århus Havn under losning af et skib. En frømand med hjælper forlod filmforevisningen, kørte ned til havnen og bragte den tabte sæk i land, klædte om igen – og var tilbage ved filmforevisningen efter blot at have været væk i 15 minutter.¹⁸⁰

Jan Uhre blev kun brugt som instruktør af Falck på det første kursus og Uhres indflydelse på Falcks frømandsuddannelse blev begrænset. Viggo Skjoldborg: »Vi havde ad-

gang til bøger og lignende fra USA, som gav os den samme viden som Jan Uhre, men vi fik mange små tips, som var af stor vigtighed i vores opbygningsperiode«. ¹⁸¹ Efter rådgivning fra Drägerwerk, skelede man i stedet til Norge, og modtog en del hjælp af løjtnant Ø. Theodorsen, der instruerede frømænd for Falcks norske søsterselskab Falken. Theodorsen, der var en af den legendariske kaptajnløjtnant Lunds medarbejdere, uddannede Skjoldborg, Basse samt Kaj Olsen fra stationen i Gladsaxe, og undervisningen blev senere gennemført efter principper og metoder, der var gennemprøvet i Norge, omend den norske frømandsuddannelse var langt mere omfattende end det, man havde behov for i Danmark, hvor der ikke skulle dykkes på de samme dybder som i de norske fjorde.¹⁸²

Opgaverne til frømændene i de første måneder havde mere præg af entreprenørarbejde end egentligt redningsarbejde. Skjoldborg, Basse og Gunner Lind, kom land og rige rundt – både for at arbejde og for at give opvisninger ved byfester o. lign. Frømændene blev også tilkaldt til drukneulykker i byer over hele Jylland: Viggo Skjoldborg: »Det kan forekomme en smule skørt, når vi kørte med udrykning helt til Sønderjylland til en drukneulykke. Offeret var jo selvfølgelig for længst død, når vi kom frem, men de ville selvfølgelig gerne have liget bjærget op«. ¹⁸³

Blandt de første store opgaver for den lille trup var arbejdet med at hæve en sunket fiskekutter i Bønnerup i november 1954, hævning af en gaffeltruck der var kørt i Grenå Havn i vinteren 1954-55 samt eftersøgningen af roret fra MS Gerd i Grenå Havns isfyldte vand 11. marts 1955. En af de mest omfattende opgaver i 1955 var deltagelsen i videnskabelige undersøgelser af bunden i Grane Langsø ved Nørre Snede. Overalt hvor frømændene arbejdede, interesserede den lokale presse sig ivrigt for det nye fænomen.¹⁸⁴

En iskold vinterdag i 1956 blev frømændenes betydning i redningsarbejdet slået fast

een gang for alle. Kort før kl. 11.00, 4. januar 1956, så to drenge en lille Lloyd varevogn køre i vandet ved Gasværkskajen i Århus Havn. Vognen sank med det samme til bunds. Nogle DSB-folk arbejdede i nærheden og en af dem var en erfaren elitesvømmer og vandpolospiller fra AGF. Han sprang omgående i vandet, men måtte opgive af bjærge chaufføren, da han ikke kunne dykke ned til bilen, der lå på 10 meter vand.

Der gik alarm til Falck, og præcis kl. 11.00 kørte en ambulance med fire mand ud fra stationen på Kystvejen. Efter eet minuts kørsel var ambulancen på ulykkesstedet og frømanden (Basse), der havde klædt om undervejs i ambulancen, kunne springe ud af den stadig kørende vogn. En kranvogn var allerede kommet til stedet og en stige var stukket ud over bolværket. Basse kunne omgående gå ned til bilen og starte sin eftersøgning.

I en af de mange reportager, som landets dagblade lavede om frømandene, findes følgende beskrivelse af den resterende del af redningsarbejdet. Beskrivelsen er baseret på Viggo Skjoldborgs rapport fra ulykken: »Vognen ligger med hjulene i vejret 12-15 meter fra kajen i et mudderlag på ca. 40 cm. Det er mørkt som om natten, så frømanden må føle sig frem. Vandet er roligt, men alt er mudret op. På 9 meters dybde begynder han at kunne skimte vognens konturer. Da han når en til den, er han klar over, at vinduerne er lukkede, med undtagelse af en halvrunder. Frømanden prøver at åbne døren, men forgæves. Så stemmer han begge ben mod vognkassen og trækker i dørhåndtaget. Det lykkes ham at få døren åbnet så meget, at han kan få manden, der sidder ved rattet ud. For en sikkerheds skyld føler han efter om der er andre i bilen, hvorpå han signalerer »Op«.¹⁸⁵ Da Basse kom op til overfla-



Viggo Skjoldborg (t.v.) underviser et hold frømænd i august 1956. Det meste af undervisningen foregik i og omkring Århus Havn. Billedet hér er taget foran Karens Mølle, der lå i umiddelbar nærhed af Falckstationen på Kystvejen. (Foto i privateje)

den med den livløse fører havde han været i vandet i præcist 4½ minut.

Patienten blev omgående lagt ind i den ventende ambulance, hvorfra man pr. radio kunne bede vagtmesteren på stationen om at advisere Kommunehospitalet om, at man var på vej. Der var gået nøjagtig 7 minutter siden alarmen indløb til Falck. Desværre lykkedes det ikke at redde vognens fører, en psykiatrisk patient, der havde taget gift inden han kørte i havnen.

Frømandsuddannelsen tager form

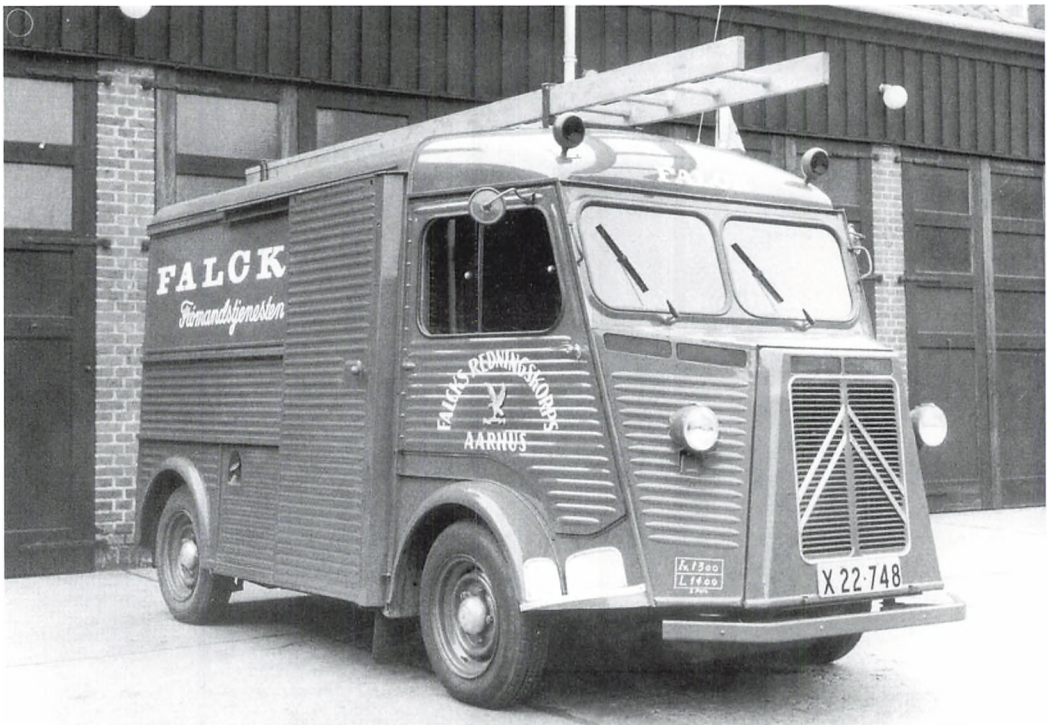
I løbet af de kommende år blev frømandskurser en fast tilbagevendende begivenhed på stationen i Århus. Flere og flere Falckstationer landet over fik egne frømænd. Disse frømænd skulle regelmæssigt have et repetitionskursus. Det skete ved at Skjoldborg eller Basse besøgte dem på deres lokale stationer.

Uddannelsen af Falcks frømænd skete i et lovgivningsmæssigt vakuum. Hvor der fand-

tes et ganske klart lovgrundlag når det gjaldt uddannelsen af tunge dykkere (en uddannelse, der kun fandt sted på Holmens Dykkerskole), var der slet ingen krav, når det gjaldt uddannelsen af frømænd. I Falcks eget regi blev der nedsat et udvalg med bl. a. Skjoldborg, Basse og Arno Andersson som medlemmer, til at tilrettelægge uddannelsen.

Det første kursus var som nævnt blevet afholdt over to dage. Det samme var tilfældet, da man i august 1956 afholdt det andet kursus med i alt 14 deltagere. Der var ingen decideret eksamen på kurset, der blev afsluttet med en opvisning for medlemmer af Århus Byråd, repræsentanter for politiet og Århus Havn. Opvisningen blev desuden filmet og bragt i TV.¹⁸⁶

Det næste hold frømænd blev uddannet i maj 1957 og allerede i september samme år blev et nyt kuld uddannet. Blandt de 16 kursister i september var der tre, som var hentet uden for korpsets rækker. Den ene var overlæge Willy Dam, Bispebjerg Hospi-



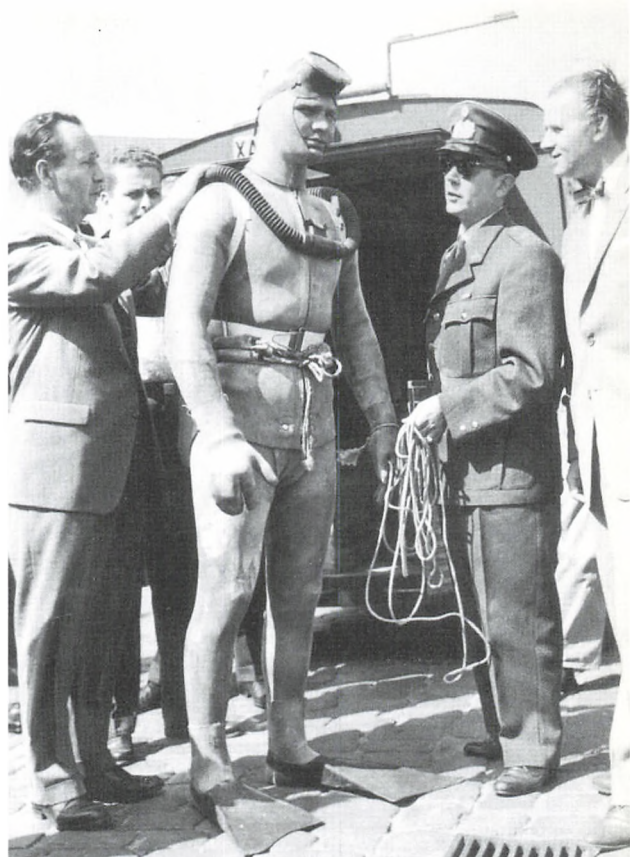
Falcks første frømandsvogn, en Citroën 1958. (Foto i privateje)

tal, der også forestod dele af den teoretiske undervisning i faget dykkerfysiologi. Overlæge Dam havde på dette tidspunkt to new zealandske læger på sin afdeling. Dr. Peter og Patricia Hall var på bryllupsrejse til Europa og de kombinerede bryllupsrejsen med et studieophold. Flere deltagere på kurset husker, at det vakte stor jubel, da Gunner Lind – iført frømandsdragt, iltflasker og et brudeslør, der gik ham til livet – overrakte blomster til Patricia Hall under den afsluttende middag.

I 1958 kom endelig en revision af dykkerloven, som tog højde for den udvikling der var sket inden for svømmedykningen. Loven stillede krav til uddannelsen af svømmedykkere, men Falcks skole i Århus have opnået så gode resultater, at man blev godkendt til fortsat at kunne uddanne frømænd. Uddannelsens varighed voksede med den nye lov, men til gengæld faldt de lokale repetitionskurser på stationerne bort.¹⁸⁷

Det første kursus under den nye lov blev afholdt over 9 dage i sommeren 1958. Nye emner var kommet på programmet, bl.a. dykning til nedstyrtede fly, redning fra katalpulsæder samt våbenbehandling. Instruktørteamet var nu blevet suppleret med overlæge Henning Poulsen, der i forvejen havde et tæt samarbejde med korpset om narkoselægeordningen. Overlægen deltog også i de praktiske øvelser og den afsluttende eksamen bortset fra i faget dykkerfysiologi, hvor han selv underviste. Med henblik på at checke om undervisningen levede op til den nye lovs krav og om skolen kunne få lov at fortsætte i årene fremover, blev kurset overværet af repræsentanter fra Søværnets Dykkerskole på Holmen. Blandt observatørerne var orlogskaptajn W. Ric Hansen.¹⁸⁸

I løbet af de næste par år voksede frømandskurserne yderligere i omfang og ved kurset i september 1960 strakte undervisningen sig over tre uger. Den afsluttende eksamen varede to og en halv dag – eller mere end den samlede varighed af de første kurser, der blev gennemført på stationen i Århus. Eksamen blev nu gennemført med eks-



Basse i færd med at blive iført frømandsdragt. Med linen ses Viggo Skjoldborg og til højre for ham, direktør Arno Andersson. Dragten, som Basse har på, blev i 1959 skænket til Falck af danskamerikaneren Kaj Christensen efter at han under et besøg i Danmark havde overværet en retningsaktion med frømand. Dragten var forud for sin tid og en væsentlig forbedring i forhold til det udstyr, Falck dengang rådede over. (Foto i privateje)

terne censorer fra Søværnets Dykkerskole på Holmen. Blandt censorerne var W. Ric Hansen. De tre ugers undervisning gjorde det også nødvendigt at udvide instruktørteamet med yderligere to læger og to frømænd; Kaj Olsen fra stationen i Gladsaxe og Henning Møller fra Århus.¹⁸⁹

Efter uddannelsen af ti frømænd i 1962 var det slut med skolen i Århus. Uddannelsen ophørte, da Søværnet begyndte at optage civile på deres uddannelse på Holmen. Efter den tid ansatte Falck så vidt muligt frømænd, der havde gennemgået Søværnets

uddannelse inden ansættelsen, men man lod dog også reddere gennemgå uddannelsen på Holmen. Under Falcks sidste kursus var orlogskaptajn W. Ric. Hansen underviser. Hans tilknytning til Falck skulle blive endnu tættere, idet han kort tid efter blev ansat som korpsets uddannelseschef.

På flere stationer landet over blev der indsat specielle frømandsvogne. Falck i Århus modtog i 1958 en Citroën. Der blev også investeret i en dekompressionstank til Falck i Århus. Det var et krav for at blive godkendt som undervisningssted efter de nye regler. Frømand og dykkere lever i evig risiko for at få dykkersyge, hvis de stiger for hurtigt op af vandet fra større dybder. Skulle uheldet være ude, er det nødvendigt, at dykkeren kommer i en dekompressionstank for at udligne trykket i blodets iltindhold. End ikke på Århus Kommunehospital havde man på dette tidspunkt en dekompressionstank og Basse kan derfor fortælle følgende historie: »*Vi lånte tanken ud til Kommunehospitalet. En patient var kommet til skade på en rejse til Spanien og han havde fået gas i såret. Det var nødvendigt, han kom under tryk for at stoppe infektionen. Normalt kan man klare et tryk på 1 kg. ilt, men han blev sat under et tryk på 1,5 kg. ilt. Hans ben måtte sættes af, men han reddede sit liv. En anden patient skulle også behandles ved at blive lagt i dekompressionstanken. Jeg tror hun havde kræft. Overlæge Henning Poulsen havde en teori om, at en trykbehandling ville hjælpe, og patienten var indstillet på det, indtil de skulle til at lukke for tanken, så fik hun klaustrofobi. Men Henning Poulsen var en skuespiller af rang. Han sagde til kvinden: – Jeg kan godt forstå, De ikke stoler på os læger, men heldigvis har vi her i byen en virkelig ekspert. Ham vil jeg få fat på. Så ringede han til mig, og satte mig ind i situationen, og jeg kom op på hospitalet. Jeg spillede med på melodien, og forklarede, at jeg skam havde været i beholderen mindst 50 gange, og der skete ikke noget ved det. Jeg gav den hele armen. I virkeligheden havde jeg aldrig for alvor været*

i tanken, men hun troede på mig – og kravede ind i tanken for at få sin behandling. Desværre ved jeg ikke noget som helst om, hvorvidt det virkede«. ¹⁹⁰

Narkoselægeordningen

Et initiativ, der er uløseligt knyttet til såvel Falck i Århus som frømandsvirksomheden, er den såkaldte narkoselægeordning. Da ordningen blev etableret var den enestående – også set med internationale briller. Overlæge Henning Poulsen på Anæstesiologisk Afdeling på Århus Kommunehospital var initiativtager til ordningen, som blev etableret i 1956.

Den direkte anledning var ulykken 4. januar 1956, hvor en billist blev reddet op af Falcks frømand, få minutter efter, at han var kørt i Århus Havn. Som tidligere nævnt lykkedes det ikke at redde billistens liv, men den sidste lille faktor, der måske kunne sikre patientens redning i en lignende situation, ville være hurtigere lægebehandling. Vigtige minutter kunne spares, hvis lægerne kunne gribe ind, allerede på ulykkesstedet. Den nyskabende ordning bestod i, at Falck, samtidig med at man rykkede ud til en drukneulykke, alarmerede anæsthesilægerne på kommunehospitalet og sendte en vogn til hospitalet for at bringe et komplet lægehold til ulykkesstedet.

Ved skæbnens ironi var der premiere på den nye ordning ved en ulykke, der til forveksling lignede ulykken i januar. En enlig mor med sine to børn på tre og seks år i vognen, kørte 6. juli 1956 i havnen med det formål at begå selvmord. Også denne gang skete det ved Gasværkskajen – og også denne gang kom arbejdere fra DSB til hjælp. Tre mand sprang i vandet og de forsøgte desperat at rive dørene til den lille DKW personvogn op inden den sank til bunds. Alle forsøg på at få den lille familie ud inden vognen sank, var forgæves, og man måtte også denne gang vente til Falcks frømand (også denne gang Basse) kunne gå ned til bilen.

Da de tre blev bragt op ventede et lægehold på kajen. Den første, der blev bragt op,

var kvinden, men de to børn sad fastklemt under sæderne i bilen, der lå med bunden i vejret på havnens bund. Børnene kom først op, da bilen efter 17 minutter på bunden af havnen, blev trukket op. Alle muligheder for genoplivning var derfor forgæves, og lægeholdets indsats begrænsede sig til kortvarige forsøg med kunstigt åndedræt.

Når anæstesi-lægerne – også kaldet narkoselæger – var velegnede i denne sammenhæng, hang det sammen med deres store erfaring i genoplivningsopgaver. Hvis der havde været udsigt til en heldig genoplivning, kunne lægeholdet have påbegyndt hjertemassage på stedet.

I virkeligheden var de formelle detaljer omkring ordningen slet ikke på plads under denne ulykke, som derfor kan ses som en art generalprøve på narkoselægeordningen. Samarbejdet med især Henning Poulsen blev med tiden udvidet til også at omfatte undervisning af redderne på omegnsstationerne, og Henning Poulsen virkede også som konsulent, da Falck i Århus i slutningen af 1950'erne begyndte at udstyre ambulancerne med udstyr til behandling under kørslen, bl.a. ilt og sug.

Ved senere lejligheder nåede narkoselægerne dog tidsnok frem til at redde liv. For eksempel ved en ulykke, der fandt sted på Århus Havn 10. juli 1957. Ved middagstid faldt en mand i vandet ved pier 2. Han blev observeret af to forbigående; en mand med sin 13-årige søn. Mens drengen løb til Falckstationen, som jo lå umiddelbart i nærheden, kørte faren i sin bil til lodstårnet, for at få en båd ud til den forulykkede. Falck kørte med det samme til pier 2 og sendte samtidig en ambulance til Kommunehospitalet efter narkoselægerne. Da lods båden kom ind til kajen med den druknede stod Falck klar og kl. 12.50, otte minutter efter, at Falck modtog alarmen, kunne narkoselægerne overtage behandlingen af den bevidstløse mand, som kort efter viste svage tegn på liv. Han kunne derefter overføres til Kommunehospitalet til indlæggelse.



Ford ambulance, vogn 6, i fuld fart over Bane-gårdspladsen i slutningen af 1950'erne. Ved rattet redningsinspektør Frio Thaysen. (Foto i privateje)

Blandt tilskuerne til den vellykkede aktion var skuespiller Preben Borggaard fra Århus Teater. Borggaard befandt sig på Falckstationen, fordi han var i gang med at aftale de praktiske detaljer i Falcks frømands opvisning ved den traditionelle parkunderholdning i Botanisk Have, samme dags eftermiddag. Borggaard var konferencier ved parkunderholdningen, der samlede ca. 6.000 tilskuere, først og fremmest børn. Hans indtryk som førstehandsvidne var tydelige, og han understregede, at »Det er alvor, børn!«, da frømand Gunner Lind bjærgede en fingeret bevidstløs fra et vandbassin, og Erik Thomasen fra Røde Kors gav gode råd til børnene om badesikkerhed og førstehjælp.

Samarbejdet med Flyvevåbenet

Det danske flyvevåben havde ofte brug for Falcks assistance i 1950'erne. Det første større samarbejde mellem Flyvevåbenet og Falck i Århus, var i 1953, da Falck blev anmodet om at etablere en midlertidig redningsstation på Tirstrup flyveplads under en ti dage lang øvelse. Mandskab og materiel kom fra flere stationer i Østjylland. Da man ikke havde en ekstra brandvogn til rådighed, improviserede man sig frem. En Chevrolet kranvogn fra Århus, vogn 11, fik afmonteret sin kran og blev i stedet udrustet



Et af Falcks mindre heldige eksperimenter, en østtysk EMW ambulance. Der var blandt personalet almindelig utilfredshed med vognens køreegenskaber og efter få år blev den degraderet til rustvogn. Her ses vognen (bigest) ved en eksplosionsulykke ved Midtkraft i 1953, da den var helt ny. Den forreste ambulance er ikke fra Århus. Sandsynligvis er det en udenbys vogn, der kunne dirigeres til ulykkesstedet hurtigt. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



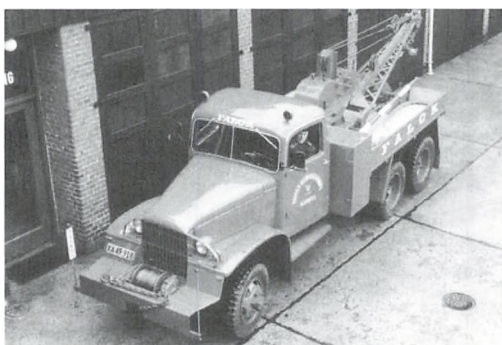
Denne Chevrolet 1954 (vogn 7) er en typisk ambulance fra 1950'erne. I vognen ses redder Boris Christensen. (Foto i privateje)



Dyrenes Dags lokalkomité samlede i 1959 penge ind til at købe denne Ford Anglia dyre-ambulance, som Zonen bemandede. Efter sammenlægningen af Falck og Zonen blev vognen hos Falck til ca. 1970. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Ford Courier ambulance (vogn 9) årg. 1958. (Foto i privateje)



Mod 50'ernes slutning købte Falck en del svære lastvogne fra amerikanske militærlagre i Tyskland. Blandt andet blev denne kraftige GMC med Falck-Schmidt kran og en REO Speedwagon med amerikansk kran sat i drift i Århus. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Nye og mere komplicerede bilmodeller stillede større og større krav ved bugsering. I 1957 tog Falck en serie efterløbere, såkaldte fejeblade, i brug til transport af biler. Få år efter fik Falck i Århus denne Tempo Matador, der var blandt de første af de ladvogne, der i årene fremover blev centrale i transport af forulykkede biler. Foto fra Ryesgade i 1964. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

med bl.a. en 2.500 liters vandtank, der blev lejet hos Århus Kommunes parkforvaltning. Så vidt vides er der faktisk tale om den første tankvogn, der er blevet brugt af et brandvæsen eller et redningskorps i Danmark. De øvrige køretøjer, der blev udstationeret i Tirstrup, var en kranvogn fra Ryomgård og en stor Fargo ambulance fra Randers med plads til to bårer. En tilsvarende redningsstation blev etableret mindst een gang siden; nemlig i 1955.¹⁹¹

Det danske flyvevåben, der først var blevet en selvstændig våbenart efter krigen, voksede hurtigt og fik i løbet af en kort årrække en omfattende flåde af jetjagere af flere forskellige typer. En konsekvens af den hastige udbygning var desværre, at der skete en lang række styrt med jettfly over hele Danmark; blandt andet på grund af at piloter og jordpersonnel ikke havde mulighed for at opøve den nødvendige rutine. Ved flere lejligheder skete flystyrtene over land, og Falck assisterede med at samle restene af fly og piloter, der ofte var spredt over store områder, sammen. Flere fly styrtede over åbent vand, og derfor blev kendskab til flyenes katapultsæder også en del af pensum på Falcks frømandsuddannelse, da den blev godkendt af Handelsministeriet.

En af de største opgaver, der blev løst for Flyvevåbenet, var da to jettfly kolliderede under en NATO-øvelse nord for Tunø 29. maj 1961. De to fly styrtede omgående i havet, og mens det lykkedes at finde den ene pilot drivende i overfladen, var den anden pilot stadig savnet. Der var naturligvis et ønske om at få bjærget piloten, men Havarikommissionen ønskede også at få bragt så meget som muligt at de to flyvrage på land.

Falcks egen båd var ikke egnet til opgaven, og man chartrede derfor stenfiskerfartøjet »Thor«. Allerede om natten efter kollisionen, sejlede man ud for at sætte frø mænd i vandet, men vejret var for hårdt, og det var for farligt for de fire frø mænd. Da arbejdet blev genoptaget, blev det opgivet at bruge frø mænd og Basse, måtte derfor i arbejde som tung dykker. Basse har siden for-



En arbejdsulykke under bygningen af et syvetagers højhus på Kommunehospitalet i marts 1954 medførte et vanskeligt redningsarbejde. En arbejdsmand faldt og brækkede benet på øverste etage i højhuset, der endnu ikke havde fået monteret trapper. Det var for farligt at bjærge ham ned af stiger og han måtte derfor fires ned fra 30 meters højde med en byggekran, mens han var fastspændt i en såkaldt skibsbåre. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

talt, at det nær var gået galt under dykning- en ved de forvredne flyvrage: *»Min luftslange sad fast i vragedelene. Jeg kunne have skåret den over, hvis jeg havde hevet til. – Du skal komme op, blev de ved med at sige til mig. Da jeg endelig kom op, var det på høje tid. Jeg fik luft fra en trecylindret pumpe og det ene stempel var gået. Hvis endnu et stempel havde svigtet, ville pumpen være stoppet og så var det slut med min luft.»*¹⁹²

Basse husker dog også en mere munter historie fra bjærgningen af de to flyvrage: *»Den dag fik vi det dyreste smørrebrød, der nogen sinde er spist i Danmark. Vi dykkede fra stenfiskerfartøjet Thor efter vragedelene. Om bord havde vi oberstløjtnant Kofoed, der var chef for Havarikommissionen. Vi sagde til ham, at vi var ved at være sultne og han kontaktede Skjoldborg inde på land og*



En brand i Mejlgade i 1957 hærgede en systue. Syerske Carla Overgaard skulle købe overtøj til hele familien, og havde hele sin opsparing, 1.140 kr., med i sin taske. Hun fik ikke tasken med ud, da personalet forlod systuen. Trods mange forstående ord, var der ingen hjælp at hente fra forsikringsselskabet, der havde hørt den slags historier mange gange før. Falcks reddere lovede, at forsøge at finde pengene og hver en skovlfuld af de forkullede rester blev endevendt. Da arbejdet gik ind i sit andet døgn, fandt redder Knud Jacobsen tasken med de sodsværte, svedne pengesedler – 1.140 kr. i alt. Nok var sedlerne svedne, men numrene kunne stadig læses, så de kunne ombyttes med nye i Nationalbanken. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

bad ham ringe til Karup flyveplads. Så blev der smurt smørrebrød i Karup, Det blev i en KZ III fløjet til Tirstrup og derfra ud til os på båden med en helikopter, der firede det ned til os».¹⁹³

De vragester, der blev bjærget op, blev sejlet ind til land, hvor Havarikommissionen begyndte at lægge et kompliceret puslespil af vragedelene på Falcks oplagsplads ved Cold Store's kølehus.

Pyromanen er løs

En af de mest markante forbedringer af Falcks materiel i 1950'erne var at bilerne blev udstyret med radio. Brandvognene fik

monteret radio i 1955 som led i en gradvis udbygning af radioanlægget.¹⁹⁴ I det daglige var der tale om en markant større effektivisering og udnyttelse af mandskab og materiel, når sygevogne og kranvogne kunne få tildelt nye ture ved et opkald til stationen over radio fremfor først at skulle finde en telefon og ringe til stationen. Det virkelige bevis på radioens værdi kom dog i forbindelse med en serie pyromanbrande natten mellem 2. og 3. maj 1957. En sindsforvirret 25 årig mand satte en hel egn på den anden ende, da han – angiveligt i raseri over at han ikke havde fundet et sted at sove – antændte i alt syv brande i nattens løb.

Ved midnatstid blev Falck kaldt til en brand på et husmandssted i Østerskov ved Låsby. Branden var antændt i en høstak, og var hurtigt bekæmpet. Mens brandfolkene var i Østerskov, så de et ildskær på nattehimmelen. De pakkede sammen, og kørte efter skæret, der viste sig at komme fra en brændende staldbygning ved husmandsstedet Eliselund i Aasbæk, ca. en kilometer derfra. Beboeren, en 60 årig, gangbesværet husmand, var i gang med at bjærge sine dyr ud, da Falck kørte ind på gårdspladsen. Til Demokraten beskrev han nattens oplevelser: » – *Jeg løb for at redde dyrene, og samtidig tænkte jeg: Vi bor langt ude, og der er ikke en telefon i nærheden. Vi er helt fortabt nu ... Det brændte rundt omkring mig, og jeg var helt fortvivlet, da raske Falckfolk i det samme sprang ind til mig [i den brændende stald] og sagde, at de nok skulle klare dette for mig, blot jeg ville sige hvor de andre dyr stod.*«

Mens Falckfolkene slukkede branden i stalden, fik man de bange anelser bekræftet: En farlig pyroman var på spil. Via radioen kom besked om, at der var en kraftig brand i gang på Galten Overgaard. To mand (Ryolf Rasmussen og Søren Laustsen) blev efterladt med en pumpe for at færdiggøre slukningen, mens det øvrige beredskab satte af sted mod Galten. Samtidig blev mandskab fra stationerne i Hammel og Silkeborg tilkaldt og en personvogn fra stationen i År-

hus blev udrustet med en højttaler. Resten af natten kørte man rundt med denne vogn og advarede folk mod pyromanen. På mange ejendomme blev der stillet vagtposter ud – nogle af dem bevæbnede.

Branden på Galten Overgård, der blev opdaget ved 1-tiden, var den hidtil mest omfattende denne nat. Galten Overgård bestod af tre sammenhængende længer med stald, lade og garage og ilden rasede i alle længer. Den havde også bredt sig til det fritliggende stuehus. Folkene på gården havde kun fået halvdelen af besætningen ud, resten var spærret inde i stalden, og det brændende loft styrtede ned over dyrene, der var prisgivet. Der var ingen anden udvej for Falck end at lade redder Svend Andersen skyde dyrene mens de stod bundet i stalden.

Kun et kvarter efter, at Falck var kommet til Galten Overgaard, kom næste alarm. En endnu større brand rasede på en firelænget gård ved Skovby Station. Også hér havde ilden fat i tre længer. På grund af radiokommunikationen var de første folk på stedet seks minutter efter, at alarmen var indløbet, men alligevel var der ikke meget at gøre. De fleste af gårdens dyr gik til, da de tre længer styrtede sammen og Falck kunne bare redde stuehuset fra at blive flammernes bytte. Da situationens alvor var gået op for Falck, holdt man en styrke i beredskab på stationen til at sende ud, hvis – eller når – den næste alarm indløb, og denne sidste reserve blev indsat på gården ved Skovby Station.

Branden ved Skovby Station blev pyromanens sidste denne nat. Han blev anholdt i nærheden kl. 03.30. En af de mange politipatruljer, der systematisk gennemsøgte egenfattede mistanke, da han slingrede mistænkeligt på sin cykel. Han blev løbet op efter at han var stukket af ind over en mark og det lykkedes politiet at forhindre den opheidsede befolkning i at lynche ham. Den 25-årige pyroman var beruset og virkede yderst forvirret. Han opgav sit korrekte efternavn, men hævdede at være 62 år gammel og troede i øvrigt, at han var i Viborg.



Nogle af Falcks ambulancer foran stationen i 1959. Som det ses på billedet, var adskillige af Falcks ambulancer bygget op på store, amerikanske personvognschassisser – ikke mindst af hensyn til konkurrencen med Zonen om kundernes gunst. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

Da de dødtrætte Falckfolk troede at de endelig kunne køre hjem, indløb endnu en alarm over radioen. Stalden på Skovby Nygård brændte. Ejeren af gården havde ikke hørt om nattens dramatiske begivenheder og var dybt forbløffet, da Falck kørte ind på gårdspladsen bare få minutter efter, at han havde ringet efter hjælp. Branden havde ulmet i nogen tid, og var sandsynligvis antændt inden branden ved Skovby Station. Det lykkedes hurtigt at nedkæmpe ilden, og ingen dyr gik tabt. Dagen efter viste det sig i øvrigt at pyromanen havde endnu en brand på samvittigheden, idet han efter den første brand i Østerskov havde forsøgt at tænde ild i et hønsehus ved en gård i Aasbæk. Ilden var dog gået ud af sig selv.

Falck vurderede efterfølgende, at der var sparet ca. 15 minutter ved hver alarmering fordi man havde radio i vognene. Alternativet havde været, at man fra stationen havde måttet ringe til en naboejendom og få sendt besked til brandstedet hver gang materiel skulle dirigeres til endnu et nyt brandsted.¹⁹⁵



Falcks vagtmester Ewald Boesen Petersen organiserede talrige arrangementer for handicappede børn og blev »verdensberømt i Århus«. Her er han fotograferet under en juletræsfest på Rådhuset. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

Onkel Ewald

Falcks vagtmester Ewald Boesen Petersen var en institution i det lokale liv i Århus. Han blev ansat hos Falck i 1935 som bud og blev siden vagtmester. Det var dog ikke som vagtmester, Boesen Petersen skaffede sig lokal berømmelse. Tidligt i 1950'erne begyndte han at organisere udflugter og rejser for handicappede århusbørn, først og fremmest beboerne på Stefanshjemmet og Solbakken. På den tid var synet på handicappede et ganske andet end vi kender det i dag, og der blev ikke fra samfundet side gjort noget særligt for at gøre tilværelsen spændende for børn og unge med svære handicaps. De måtte ofte tilbringe hele deres liv på institutioner, langt fra deres hjem.

Falcks Redningskorps havde i 1951 og 1952 bistået med praktisk hjælp for de såkaldte svagførere, der var blevet til på initiativ af redaktør Anders B. Nørgaard, Socialdemokraten. Togene bragte handicappede på udflugter i ind- og udland i ferietiden.

Svagførere gæstede også Århus, hvor personale fra Falck hjalp med den praktiske del af arrangementet i byen.

Omtrent samtidig begyndte Onkel Ewald, som han hurtigt blev kaldt i folkemunde, at arrangere lokale udflugter. Den første udflugt fandt sted i december 1951. Ewald Boesen Petersen gav i en portrætsamtale med Demokratens journalist John Dal, der i øvrigt ofte dækkede arrangementerne for sin avis, følgende beskrivelse af, hvordan han blev inspireret til sit arbejde: *»Jeg sad en søndag i julemåneden og så nisseparaden fra FDF trække op nedenfor stationen på Kystvejen ... Og jeg tænkte: kunne man dog [lade] dem, der ikke kan gå ud i julevrимlen opleve eventyret, en julesøndag byder på. Jeg talte med mine kolleger om sagen. De var straks villige til at tage en god tørn og korpset stillede ambulancer til rådighed, og andre hjalp på anden måde. Et par søndage efter, var første juletur for spastisk syge børn en realitet. Vi kørte gennem de julesmykkede gader og festede på Frederikshøj Kro. De tindrende barneøjne var uimodståelige. De sagde mig at arbejdet skulle fortsættes.«*¹⁹⁶

Som oftest foregik arrangementerne under stor pressedækning, hvilket sikkert hjalp med til at skaffe de sponsorer, der var afgørende for at arrangementerne kunne gennemføres, men et årligt tilbagevendende arrangement, blev dog ikke omtalt i pressen. Blandt deltagerne var Basse: *»En gang om året var vi til juleindkøb i Salling. Børnene blev hentet i busser på Stefanshjemmet og hvor de ellers kom fra. Det var noget, Salling stod bag, vi stillede bare mandskab til rådighed. Alt det praktiske blev ordnet af Ewald og Sallings elevatorfører, som jeg ikke kan huske hvad hed. Salling betalte rutebilerne. Der stod aldrig noget om de arrangementer i avisen, det var ikke noget Salling gjorde for reklamens skyld. Vi var vel ca. 10 mand, som kørte rundt med børnene mens de handlede og til sidst gav Hermann Salling mad i Kantinen.«*¹⁹⁷

Med tiden blev arrangementerne større og mere ambitiøse. Onkel Ewald arrangerede

de bl.a. julemiddage for de handicappede i Rådhushallen. Ved disse lejligheder hjalp falckfolkene med at bære gæsterne ind og falckfolkenes ægtefæller stod for serveringen. Også udflugterne blev efterhånden mere ambitiøse. Der blev arrangeret ture til København, og i midten af 50'erne blev de første udlandsture gennemført. De gik med skib til Norge og pr. bus til Tyskland.

Det var gennem alle årene Onkel Ewald, der stod som frontfigur ved arrangementerne, men han var aldrig sen til at fremhæve, at arbejdet kun var muligt med kollegernes velvillige hjælp i deres fritid. Med tiden blev der også bygget en nogenlunde fast kerne af personer op, som stod bag arrangementerne. Foruden Ewald Boesen Petersen var det folk som afdelingsleder Povl Halvorsen og redder Boris Christensen.

Ewald Boesen Petersen forlod Falck i 1960 for at blive kirketjener i Domkirken, men han fortsatte sit arbejde for de handicappede, og blandt andet Povl Halvorsen og Boris Christensen deltog i talrige af de udlandsture, som blev gennemført op gennem 60'erne. Kulminationen på arbejdet var vel nok en otte dages chartertur til Rhodos i februar 1968: *»Allerede i september 1967 havde Onkel Ewald overfor sine nærmeste medarbejdere fremsat sin plan om, at i 1968 ville han prøve noget nyt, når det gjaldt en ferietur for de handicappede. Det kan siges at den omstændighed, at pastor Krogager, Tjæreborg, lod sig interviewe i TV, blev ham en dyr spøg. Dette interview gjorde nemlig, at vi syntes, vi kendte pastor Krogager så godt, at vi turde gå til ham med vore problemer, og selvom ideen ikke straks fængede i Tjæreborg, så fik Ewald dog ved hjælp af diverse skrivelser og personlige besøg en aftale i stand, så 29 handicappede, 11 hjælpere og 10 kørestole for en yderst fordelagtig betaling kunne drage ud til det,*

Den indfangede tyr hjælpes ud af banegårdshallen af redder Martin Fredslund og en DSB-funktionær. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

*der for alle deltagerne blev alletiders éventyr».*¹⁹⁸

Onkel Ewald modtog mange hædersbevisninger for sit arbejde. Den fornemste var Den Kongelige Belønningsmedalje, som han modtog i 1977, men han modtog også Århus Bys Rundskuepris, Sophus Falcks Mindelegat, og en æresgave fra F-Z Fondens Dagliglivets Helte, som var blevet oprettet i forbindelse med sammenslutningen af Falck og Zonen i 1963. Så sent som i 1986 modtog den da 75-årige Ewald Boesen Petersen Landsforeningen af Forsorgslederes hæderspris for det arbejde, han stadig tog aktiv del i. Ewald Boesen Petersen afgik ved døden i 1999.

Rodeo med vild tyr på Århus H.

En kerneydelse for Falck har altid været dyreredning. Normalt forbinder man selvfølgelig dette med arbejdet på landet, men to af de mest spektakulære dyreredninger Falck i Århus har udført, fandt sted i den indre by; endog inden for ganske få måneder.

En fredelig søndag aften, 24. februar 1957, slap en tyr løs på baneterrænet, da den skulle omlastes fra et godstog til en lastvogn. Tyren løb i rasende fart langs skinnerne fra godsbanen, og den kom ned til perronerne ved Hovedbanegården, netop som et stort antal passager steg af et tog. Tyren var nu løs blandt passagererne på perronen. Avisen Demokraten var nabo til





Redder Ryolf Rasmussen med to dueunger, der blev reddet under en mindre brand i et baghus i Mejlgade. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

banegården og en reporter kunne derfor hurtigt være på stedet og levere følgende øjenvidneberetning fra de begivenheder, der nu fulgte: »De rejsende for opskræmte til side, da den underlige rejsefælle med et mindre sindigt tempo end deres eget sprang op ad trapperne. Friske og hurtige soldater, der var iblandt de rejsende, greb resolut fat i et lille tøj, men skønt fire mand havde fat, var det dem ikke muligt at holde det vilde dyr. Længe stod en forrygende jagt på i ankomsthallen, indtil det lykkedes en del mandlige rejsende at få tøjret viklet omkring en af banegårdens store søjler. Dermed kunne hele bataljen være afsluttet, hvis ikke en beruset engelsk sømand havde grebet ind. Sømanden havde drukket sig mod til og besluttede at han på stedet ville give en strålende forestilling ... Han ville springe op på ryggen af dyret, og det fik det resultat, at den påny gik amok og sled og slæbte for at komme fri. I mellemtiden kom en stor politiudrykning og reddere fra Falck til an-

komsthallen. Tyren blev mere og mere rasende, efterhånden som der kom flere folk til. Politiet opfordrede over højtaleranlægget folk til at gå ud på gaden, men det havde nærmest den modsatte virkning, idet mange nysgerrige strømmede til. Ved et rask greb lykkedes det endelig falckredder Martin Fredslund at få fat i tyrens næsering og hurtigt blev den føjelig og blid som et lam.« Med et klæde over hovedet blev tyren nu eskorteret ud af banegårdens hovedindgang og Falck- og politifolk fulgte den tilbage til den ventende lastvogn.

Reporteren sluttede sin beretning med et par ord om dramaets anden hovedaktør: »Samtidig med at tyren blev skubbet ind i lastbilen, blev sømanden skubbet om bord i sit skib i Århus Havn. Politiet ville gerne have haft ham i detentionen, men hans skib skulle forlade Århus. Han vil i dag vågne op i rum sø med sære, tågede erindringer i sit hovede. Muligvis vil sagens alvor gå op for ham senere, for han er bound for en spansk havneby – med mange arenaer«. ¹⁹⁹

Grisene fik iltmangel

17. juli 1957 var en lummer, vindstille sommerdag. Grisehandler Lauritsen, Stoholm, trillede sin lastbil om bord på færgen i Kolby på Samsø. Som så mange gange før, havde han været på Samsø for at købe et vognlæs smågrise. Grisene, der var blevet pakket i trækasser, skulle sælges til opfedning på Viborgegnen. Denne onsdag blev færgeturen til Århus dog usædvanlig. På grund af varmen, den ringe vind og de mange mennesker, der opholdt sig på færgen, blev luften på vogndækket dårlig, og de små grise begyndte at blive dårlige af mangel på ilt.

Fra færgens radio fik man kontakt med Falck, og da færgen nåede Århus stod et hold Falckfolk og politiets dyrlæge klar til at gribe ind. Een efter een fik grisene ilt fra medbragte iltapparater. Mange af grisene var blevet helt blå af iltmangel og enkelte havde mistet bevidstheden og måtte have kunstigt åndedræt. Efter en hurtig behandling på kajen, blev grisene kørt til den op-

lagsplads Falck havde lejet overfor stationen til opmagasinerings af materiel, udrangerede køretøjer m.m. Der fortsattes behandlingen og efterhånden kunne grisene løbe glade rundt igen.

Kun to af de 50 grise døde, og efter nogle timers forsinkelse kunne grisehandleren fortsætte sin tur mod Stoholm. Selv om grisenes iltmangel skyldtes forholdene med vejr og vind netop denne dag, skabte affæren dog nogen debat om forholdene for de levende dyr under disse transporter.

Fagforeningen som gidself

Nok var der tilsyneladende balance mellem de to redningskorps i Århus, men konkurrencen, lokalt og på landsplan, var stadig lige intens og alle midler blev taget i brug. I 1957 forsøgte Falck at få skovlen under Zonen ved at søge en overraskende alliance; nemlig med Dansk Arbejdsmands Forbund, der organiserede redderne. Falck havde overenskomst med DAF og der var pligt til at være organiseret i fagforeningen for at kunne arbejde hos Falck. At denne organisationspligt var ganske reel, understreges af, at der i hvert fald kendes eet tilfælde fra midten af 1950'erne fra en station i Falcks Redningskorps Århus A/S, hvor en redder blev afskediget fordi han efter sin ansættelse afslog at melde sig ind i fagforeningen.

Der var også en overenskomst for redderne hos Zonen, men gennem sine tillidsmænd og ad andre kanaler havde Falcks ledelse kendskab til talrige uorganiserede zonereddere, der havde væsentligt dårligere løn- og arbejdsforhold end Falcks personale og for den sags skyld også til organiserede folk, der ikke fik, hvad de i følge overenskomsten havde krav på. Falck lagde i sin henvendelse til formanden for DAF, Ernst Borg, ikke skjul på, at man følte fagforeningen forskelsbehandlede de to redningskorps, når man så igennem fingre med uregelmæssigheder hos Zonen. Henvendelsen skal ses i dette lys; det var næppe fordi man syntes, det var synd for Zonens reddere, men fordi, man opfattede det som konkur-

renceforvridende, at konkurrenten havde et afslappet forhold til løn, hviletidsregler osv.

Falck samlede oplysninger om alle Zonens stationer og sendte det hele til Ernst Borg i juni 1957. Det er vanskeligt at vurdere pålideligheden af alle oplysninger, men en gennemlæsning af materialet viser meget stor forskel i vilkårene på de forskellige stationer. For så vidt angår Zonen i Århus, er der dog ikke noget særligt at komme efter: »Århusstationen ... er en af de få jyske stationer, der ejes af ZR. Stationslederen er på grund af invaliditet ikke særlig mobil. Mandskabet er på 9-10 mand, og der gælder for dem en særoverenskomst, som den lokale fagforening gennem årene har sørget for at få overholdt nogenlunde. Materiellet består af 3 sygevoogne, 2 kranvoogne, 1 varevogn og 1 personvogn. Stationen har kontrakt med amtssygehuset om kørsel af patienter, men da stationens kapacitet ikke er stor nok, overlades spidsbelastningen til Falck«. ²⁰⁰

Falcks henvendelse må have sat DAF i en ubehagelig situation. Nok har man vidst, at

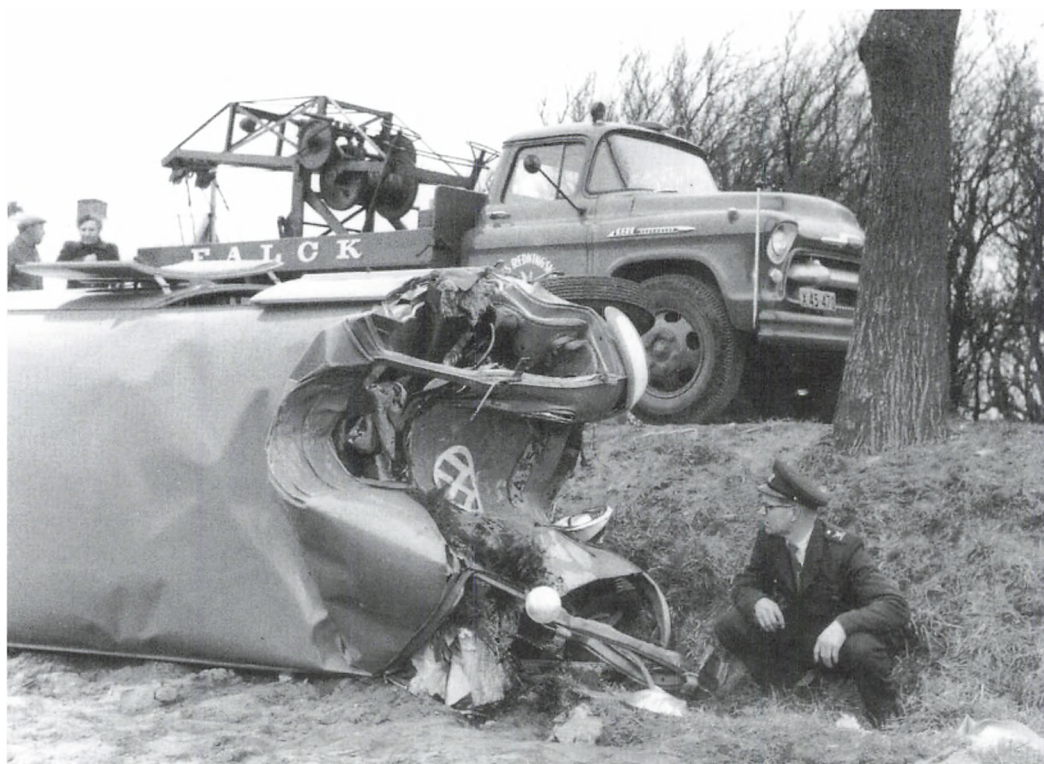


Da Frode Olsen tiltrådte som stationsleder hos Zonen i Århus fik han løfte om en del nyt materiel, bl. a. denne International kranvogn. Vognen forblev i tjeneste hos Falck-Zonen i Århus frem til ca. 1969 og kørte derefter nogle år i Randers. Det var en af de sidste biler fra Zone-Redningskorps, der var i aktiv tjeneste som redningskøretøj. (Foto i privateje)

der lokalt har været problemer, men hvis man havde besluttet at handle med baggrund i materialet fra Falck, ville én og anden nok have fået en ubehagelig smag i munden. I virkeligheden var der måske tale om, at Falck »skød sig selv i foden« med sin henvendelse. I hvert fald kom der næppe noget synligt resultat, for i 1960 skrev man atter til Ernst Borg; denne gang med beregninger af, hvor mange uorganiserede man formodede, der var ansat hos Zonen. Brevskriveren var Falcks daværende direktionssekretær Børge Johansen, som var ansvarlig for kontakten til fagforeningerne. Han sluttede sit brev i en nærmest truende tone: »De ved selv bedst, at det med disse linier ikke har været min hensigt at ødelægge deres mandagshumor, men nu er det gået skævt så længe, at noget må gøres, og hvis landets største faglige organisation ikke formår at gøre det, synes jeg virkelig, det er en spæn-

dende opgave at gå i gang med. Jeg garanterer Dem for, at jeg kan skrive en artikel, der vil blive citeret i alle landets blade, og jeg har så gode kort på hånden, at straffeloven slet ikke kommer ind i billedet, selv om jeg går hårdt på«. ²⁰¹ Heller ikke i denne omgang tog DAF tilsyneladende initiativer over for Zonen.

Forskellene mellem de to redningskorps' ansættelsesforhold blev i sagens natur taget op i forbindelse med sammenslutningen få år senere. Blandt andet havde de gamle zonefolk et efterslæb med hensyn til pension, da de ikke havde haft en ordning i stil med Falcks. I en årrække måtte de derfor indbetale ekstra beløb til pensionsopsparingen og en del af det beløb, Falck betalte for Zonens aktier blev af Zonens aktionærer indbetalt til pensionsordningerne for at indhente noget af det efterslæb, der var skabt fordi Falck havde betalt for sine ansatte. ²⁰²



En VW transporter har haft et uheldigt møde med et af de vejtræer, der dengang flankerede mange landeveje. Ved vognen ses redder Svend Svendsen. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Zonen ambulancer i Århus i 1959. Vognen til venstre, en Ford Mainline, totalhavarerede kort tid efter billedet blev taget og blev erstattet af en Ford Customline. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

Ny stationsleder og nyt materiel til Zonen

I 1958 var den stille tid ved at være forbi for Zonen. Efter flere års stagnation steg antallet af assistancer fra 9.571 i 1957 til 11.058 i 1958, og angivelig steg abonnementsporteføljen også betydeligt. Der var med andre ord grobund for at planlægge en ekspansion i Århus.

Det første skridt var at ansætte en ny stationsleder. For tredje gang hentede man en stationsleder udefra, og også denne gang var det en betroet mand med dybe rødder i korpset. Trods sin relativt unge alder; 43 år, var Frode Olsen af Zonens veteraner, og ud af at sandt Zone-dynasti. I midten af 1930'erne begyndte han at arbejde på Zonens station i Helsingør, der siden Zonens start havde været ejet og drevet af hans far, Laurits Olsen. Frode Olsen havde desuden gjort tjeneste på hovedstationen i Esbjerg samt i København. Hans tre brødre arbejdede også hos Zonen.

Frode Olsen så jobbet på den skrantende station som en udfordring: »I slutningen af 1958 fik jeg valget mellem at blive udnævnt

til driftsleder i Københavnsområdet eller til stationsleder i Århus, senere omfattende hele distriktet derovre. Det var på det tidspunkt almindeligt kendt, at Århusstationen ikke kørte særligt godt, og at den hvert år måtte konstatere et ikke ubetydeligt underskud. Århus lød derfor som en spændende udfordring, og jeg var ikke længe om at beslutte mig for den ... Som jeg havde ventet var der meget at tage fat på, både driftsmæssigt og med hensyn til materiellet, hvor jeg havde sikret mig visse løfter som betingelse for at tage derover«. ²⁰³

Løfterne om nyt materiel begyndte hurtigt at blive indfriet. Frode Olsen tiltrådte 1. februar 1959 og allerede en måned efter modtog stationen sin hidtil største kranvogn; en International med en stor løftekapacitet. Vognen var et godt aktiv i kampen for at skaffe sig entreprenøropgaver i Århus. Olsen var også blevet lovet endnu en kranvogn og en ny ambulance. Begge blev leveret i løbet af 1959. ²⁰⁴

Materiellet blev også oprustet på andre fronter. I foråret 1959 indgik man en samarbejdsaftale om at bemane en lille dyreambulance, som Dyrenes Dags lokalkomite

havde samlet penge ind til. Et sidste forsøg på at nå fordums storhed blev dog ikke til noget. Af et el-selskab købte man en Ford V8, årg 1947, som det var planen at bygge op som katastrofevogn. Man havde ikke haft en katastrofevogn siden den gamle Packard blev udrangeret tidligt i 1950'erne. Den nye katastrofevogn optræder på en vognliste fra Zonen, dateret november 1960, men ved sammenslutningen med Falck i 1963, var vognen endnu ikke klar til at blive sat i drift, og den blev på dette tidspunkt kasseret.²⁰⁵

I 1959 ansatte Zonen også sine første frø-mænd i Århus. I modsætning til Falck uddannede man ikke selv sine frø-mænd. De to man ansatte, Birger Palmtoft og Thorbjørn Paulsen, var uddannede i henholdsvis den danske og den norske marine.

Tilsyneladende mindede situationen i Århus ved Frode Olsens ansættelse om situationen, da Zonen kom til byen 20 år tidligere. Falcks Redningskorps var ikke vant til den store konkurrence, men i følge Frode Olsen, skiftede en del kunder til Zone-Redningskorpset, da det atter blev et troværdigt alternativ. Aktivitetsniveauet steg da også

pænt. I 1962, det sidste år før sammenslutningen, havde Zonen i Århus 13.319 assistancer.

I løbet af få år var stationens traditionelle underskud vendt til overskud, og der var basis for at realisere et længe næret ønske: en ny station. »*Forholdene på Strandvejen havde jo aldrig været ideelle, og en ny station stod meget højt på ønskesedlen. I og med at det store underskud som stationen i flere år havde kørt med, efterhånden var vendt til et rimeligt overskud, lykkedes det, ikke mindst efter et ihærdigt forarbejde af Jørgen Petersen, [Zonens direktør med ansvar for Jylland, red] at få direktionens tilladelse til at forsøge at finde en grund til en ny station, og ved gode venners hjælp lykkedes det at få forkøbsret til en grund umiddelbart ved Ringvejen [Ringgaden, red.]*«. ²⁰⁶ Zonen fik sandsynligvis ikke afsluttet købsaftalen. Allerede året efter sammenslutningen, forhandlede Falck-Zonen nemlig ihærdigt om køb af en grund i netop dette område. Ingen kilder nævner, at man havde en egnet grund allerede, eller at en grund, der var bragt med ind i fællesskabet af Zonen, efterfølgende er blevet solgt.

Sammenslutning og en ny konkurrent

Harry Falck dør

I 1961 døde Harry Falck, 68 år gammel. Han nåede over 50 års ansættelse i det redningskors, hans far skabte. Han blev begravet fra Århus Domkirke under stor deltagelse 7. august 1961. Begravelsen stod i redningskorpsets tegn. Uniformerede falckfolk stod fanevagt, og kisten blev båret ud af kirken af otte falckfolk, der repræsenterede Århus og andre falckstationer. Harry Falck skulle begraves på Nordre Kirkegård, og ligtoget gjorde undervejs holdt ved stationen på Kystvejen, hvor en større gruppe falckfolk stod æresvagt. Ved jordefæstelsen talte Harry Falcks bror, William Falck og svigersønnen Arno Andersson, der nu overtog ledelsen af Falcks Redningskors Århus A/S. Tronskiftet var forudsigeligt og forberedt gennem adskillige år. 1. april 1958 var Arno Andersson således blevet udnævnt som meddirektør i Falcks Redningskors Århus A/S, og der skete derfor ikke yderligere ændringer i den øverste ledelse af selskabet som følge af Harry Falcks død.

Harry Falck døde kort tid efter at en større udvidelse af stationen på Kystvejen var tilendebragt. Efter mere end 15 år i de samme lokaler på Kystvejen var det begyndt at knibe med pladsen for Falck. Vognpark, administration og vagtmandskab trængte til mere plads. En midlertidig løsning havde i 1955 skaffet plads til kran- og arbejdsvogne på en lejet grund over for Cold Stores kølehus i Nordhavnsgade. I sommeren 1959 kom der gang i planerne om en udvidelse. Det var atter arkitekt Thyge Klemann, der lavede tegningerne. Udvidelsen skabte plads til yderligere otte køretøjer ved at gøre de

garagerne i stationens gård til dobbeltgarager. Der blev også mere plads til kontorer og bedre opholdsstuer til mandskabet. Udvidelsen blev færdiggjort i foråret 1960. I forbindelse med udvidelsen blev der også skabt forbedrede udkørselsforhold fra gården ved at rive en mur med bagvedliggende cykelskur og lagerrum ned.²⁰⁷

I de efterfølgende år blev der foretaget adskillige ombygninger; først og fremmest for at skaffe plads til personalet, idet forbedrede vagtordninger og en stærkt forøget opgavemængde medførte mange nyansættelser. Den stadig mere komplicerede teknologi på vagtcentralen, der i løbet af årene fra ca. 1960 til ca. 1970 gik fra at være betjent af 1-2 mand til at være arbejdsplads for op mod 10 mand i dagtimerne, nødvendiggjorde også flere ombygninger.

Langt om længe kom der så en stigevogn

Forhandlinger om en forlængelse af kontrakterne for brandslukning med de store omegnskommuner blev påbegyndt i 1959. Det skulle vise sig, at de sidste udløbere af forhandlingerne først blev afsluttet flere år senere. Det beredskab, Falck på dette tidspunkt var forpligtet til at stille med, var en fire-mands udrykning, der skulle forlade stationen senest fem minutter efter, at alarmen var indgået.

Falck spillede ud med at forlange en pris, der ville betyde mere end en fordobling af betalingen for at slukke brand i kommunerne. Forud for forhandlingerne betalte kommunerne i alt ca. 93 øre pr. indbygger.²⁰⁸ Falcks nye udspil var en grundtakst på 1,50 kr. pr. indbygger med en pristalsregulering,



FALCK

så der reelt skulle betales ca. 2,04 kr. pr. indbygger. Den kraftige stigning i priserne faldt selvfølgelig ikke i god jord hos sognerådene, der nedsatte et forhandlingsudvalg, som optog forhandlinger med Falck med henblik på at få prisen sat ned. Noget tyder på, at der var repræsentanter for sognekommunerne, som også forhandlede til anden side. Zonens stationsleder, Frode Olsen, har i sine erindringer beskrevet en episode, der meget vel kan have en sammenhæng med disse forhandlinger: »Falck havde jo brandslukningsoverenskomst med samtlige kommuner rundt om Århus. At ikke alle kommunerne var tilfredse med Falcks virksomhed på dette område gik op for os, da repræsentanter for en kreds af kommuner, naturligvis i dybeste hemmelighed, henvendte sig for at undersøge, om vi havde mulighed for at påtage os brandslukningsforpligtelser. Der var selvfølgelig ikke noget, jeg hellere ville, men jeg var forberedt på at løbe ind i store vanskeligheder, ikke mindst med at få direktionen til at acceptere det. Igen fik jeg stor støtte af Jørgen Petersen [direktør i Zone-Redningskorpset med ansvar for de jyske stationer, red], og ved hans indsats fik vi, til min store overraskelse direktør Hares tilladelse til at arbejde videre med planerne«. ²⁰⁹

Et afgørende møde blev afholdt mellem kommunernes forhandlingsudvalg og Falck 17. april 1959. På mødet fremkom Falck med et tilbud om, at den fremtidige takst skulle være kr. 1,20 pr. indbygger. Med dyrtidsregulering efter samme principper som i det oprindelige tilbud, blev den faktiske betaling kr. 1,63 pr. indbygger. Der blev indgået en aftale med udgangspunkt i disse takster.

I 1964 fik Falck langt om længe sin 30 meter drejestige på Volvo chassis. Her ses vognen i aktion under slukningen af en brand på Østbanetorv 19. august 1976. Århus Brandvæsen måtte have hjælp til slukningsarbejdet af Falck, der også måtte sætte otte ambulancer ind. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

På trods af prisreduktionen var det tilsyneladende stadig en fordelagtig aftale for korpset; i hvert fald kunne bestyrelsesformanden i sin beretning for 1959 konstatere, at »året 1959 i alle henseender betragtes som et godt år med en mærkbar forøgelse af selskabets aktiviteter«, hvilket til dels skyldtes »nogle heldigt gennemførte forhandlinger med Århus forstæder om afslutning af brandslukningsoverenskomster, der medførte en forhøjelse af kommunernes abonnementsafgifter på over 60%«. ²¹⁰ De nye aftaler indebar, at Falck forpligtede sig til at anskaffe en ny automobilsprøjte med højtrykspumpe. Vognen, en Volvo, blev sat i drift få måneder efter kontrakterne var underskrevet.

Imidlertid var diskussionerne om slukningen i sognekommunerne langt fra slut endnu. Specielt i Vejlbjby-Risskov var man ikke tilfredse med Falcks beredskab. Alle kommuner afsendte enslydende breve til Falck med tilkendegivelse af, at man godkendte de nye aftaler under forudsætning af anskaffelsen af den nye automobilsprøjte, men brevet fra Vejlbjby-Risskov Kommune, havde en tilføjelse: »Endvidere gør man opmærksom på, at der i kommunen er bygget ejendomme i 7 etager med en højde på ca. 23 meter, og at der inden for en overskuelig fremtid skal bygges ejendomme i 12 etagers højde. Man skal derfor henstille, at der bliver anskaffet fornødent stigemateriel samt øvrigt materiel, der måtte være nødvendigt til højhuse«. ²¹¹ I sit svar henholdt Falck sig til, at man havde en 18 meter efterløberstige og en aftale med Århus Brandvæsen om at man kunne rekvirere deres 25 meter stigevogn under aftalen om gensidig hjælp mellem de to korps, samt at man: »i øvrigt er af den opfattelse, at højhusbyggeri af den art, der her er tale om, normalt kræves brandsikret på en sådan måde, at det er muligt uden anvendelse af stigemateriel at komme til de forskellige etager«. ²¹²

Vejlbjby-Risskov var tilsyneladende ikke tilfredse med svaret fra Falck for den næste

udvikling i sagen var, at Justitsministeriet var næsten et år om at godkende de indgåede kontrakter. Ministeriets godkendelse var betinget af, at der senest med udgangen af 1961 blev anskaffet en stigevogn med mindst 25 meter stige. Falck slog sig i tøjret, og indledte en brevveksling med Justitsministeriet, idet den kontrakt, der var indgået jo ikke beskrev nogen stigevogn og som konsekvens heller ikke gav mulighed for at forrente investeringen i sådan en vogn, der ville være meget dyr. Falcks forudsætning for at anskaffe en stigevogn var derfor, at der blev indgået en særlig aftale om finansiering af vognen med opkrævning af et tillæg pr. indbygger i slukningsområdet. 10. maj 1962, altså da der var gået yderligere et år, kunne Falck skrive til kommunerne, at man »*efter forhandling med ministeriet har ... kunnet erklære sig indforstået med anskaffelsen, og der er afgivet bestilling på en 30 m. Magirus-trinpal-uaafhængig-fuldhydraulisk motordrejstige, som vil blive indsat i driften på stationen i Århus*«. ²¹³ Dog var leveringstiden på den ønskede stigevogn ca. 1 år, så alt i alt lykkedes det altså Falck at forhale investeringen i omkring fire år.

Da første udrykning til brand nu også omfattede en stigevogn opererede man med en udrykning med i alt seks mand med femminutters beredskab. Stigevognen blev i øvrigt finansieret via en betaling på 35 øre pr. indbygger i slukningsområdet – så da forhandlingsforløbet langt om længe var slut, havde Falck altså fået den betaling, man som udgangspunkt havde ønsket ved forhandlingernes start i 1959.

Det er i øvrigt tænkeligt, at den henvendelse til Zone-Redningskorpset, Frode Olsen har beskrevet, kan være sket i forbindelse med Falcks sendrægtighed med anskaffelse af stigevognen. I følge Frode Olsen måtte det forarbejde, der var sat i gang for at afgive tilbud på brandslukningen nemlig indstilles, da planerne om sammenslutningen af Falck og Zonen slap ud, hvilket skete den 15. juni 1962.

Falck og Zonen sluttes sammen

Den hårde konkurrence mellem de to redningskorps var en økonomisk belastning for dem begge, dog først og fremmest for Zone-Redningskorpset. I slutningen af 1950'erne forberedte Zonen et generationsskifte, og fem ledende funktionærer indskød



Udvidelsen af Falcks station på Kystvejen, skabte bedre plads til mandskab og materiel. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

En af Zonens sidste indsatser. 28. december 1962 undsættes en sporvogn på Rådhuspladsen. Tilsyneladende var sammenlægningen af de to redningskorps i praksis en realitet allerede, idet Århus sporveje faktisk havde abonnement hos Falck. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



derfor ansvarlig kapital i virksomheden i 1959. De økonomiske problemer, der blandt andet betød, at man ikke kunne forny sin efterhånden meget nedslidte flåde af fly, resulterede i, at man atter – omkring 1961 – begyndte at sondere terrænet efter ny kapital; denne gang uden for landets grænser.

I foråret 1962 modtog William Falck et tip (antagelig fra en kontakt i fagbevægelsen) om, at et unavngivet schweizisk forsikringsselskab planlagde at skyde kapital i Zonen – og måske endda overtage selskabets aktier. Med udsigt til at få en ny kapitalstærk konkurrent, tog Falck via sin advokat Albert Christensen kontakt med Zonens advokat, landsretssagfører L. Borup Svendsen og tilkendegav, at man var interesseret i et nærmere samarbejde.

I alt hemmelighed blev der ført forhandlinger i en snæver kreds. Forhandlingerne resulterede i den såkaldte 14. juni-afta-

le, der kort fortalt gik ud på, at Falck overtog aktiverne i Zone-Redningskorpsen, hvis direktion til gengæld fik lov at stifte nye selskaber, der skulle drive redningskorps i de dele af landet, hvor Zonen stod stærkest, dvs. Lolland-Falster, Møn, Bornholm og Nordsjælland. I disse områder skulle de nye selskaber overtage Falcks stationer og øvrige aktiviteter. Udadtil skulle selskaberne fremtræde ens og for abonnenterne skulle der ikke være nogle forskelle i takster, betjening osv. I et vist omfang skulle man benytte fælles navn og bomærke og den nye struktur skulle træde i kraft med virkning fra 1. januar 1963.

Offentligheden fik kendskab til fusionsplanerne gennem en artikel i BT 15. juni 1962, og nyheden kom som en stor overraskelse for alle – ikke mindst personalet i de to redningskorps.

For medlemmerne af Falcks direktion var det en høj pris for overtagelsen af konkur-



Falcks reddere var forhindrede i at gå i gang med slukningsarbejdet i den brændende KAWO-bygning. De måtte i stedet følge slukningsarbejdet fra stationens kvistvinduer. Fra venstre: Erik Petersen, Henning Møller, Ryolf Rasmussen, Erhard Juhl Madsen, Søren Laustsen. Bagest Frands Voetmann. (Foto i privateje)

renten, at de gamle Zonefolk kunne stifte nye selskaber, men man accepterede aftalen, da man på det tidspunkt ikke havde noget alternativ. Med baggrund i 14. juni-aftalen gik arbejdet i gang landet over med at løse de mange praktiske spørgsmål med overdragelse af stationer og kørende materiel samt løse problemerne vedrørende personalet – ikke mindst for så vidt angik stationslederne, da der jo i sagens natur ikke kunne være to stationsledere på een redningsstation i de mange byer, hvor begge redningskorps drev station.

Under de forhandlinger der blev ført på centralt hold i efteråret 1962, begyndte det at stå klart, at den skitserede aftale reelt ikke lod sig gennemføre. En konsekvens af aftalen ville være, at der blev oprettet mange små selvstændige selskaber, og mulighederne for effektivisering og stordrift ville derfor forringes. Medlemmerne af Zonens direktion tøvede da også med at anmelde de nye selskaber til stiftelse. Et intenst forhandlingsforløb i løbet af november, kuld-

kastede den indgåede aftale, og i en fælles pressemeddelelse, 4. december 1962, kunne de to korps oplyse, at aftalen var ændret. Der var nu ikke længere tale om at de tidligere Zonedirektører kunne oprette nye selskaber. Den nye aftale gik ud på, at Falck overtog aktierne i Zoneredningskorpset til kurs 1600, at Zonens personale kunne for-tætte efter sammenslutningen, samt at der skulle benyttes et logo med elementer fra både Zonens og Falcks nuværende mærker. Navnet efter sammenslutningen blev De Danske Redningskorps Falck og Zonen. Navnet Falck-Zonen blev brugt i en kortere årrække men forsvandt både officielt og i folkemunde efter få år. I denne bog benyttes herefter navnet Falck, når der tales om korpset efter 1. januar 1963.²¹⁴

Kompetencestrid mellem redningsfolk

Det værste en redningsmand kan komme ud for er at stå og se på ude af stand til at gøre en indsats. Det skete for personalet hos Falck om aftenen, 9. oktober 1962. På Kystvejen, umiddelbart overfor Falcks station, lå virksomheden Kawo; opkaldt efter sin stifter og direktør Kai Wohlerlert, der også havde sin private bolig i ejendommen. Kai Wohlerlert ejede en omfattende kunst- og antikvitetsamling. Kawo producerede bl.a. dameundertøj og regntøj, og der var store lagre af især regntøj til efterårssalget i bygningerne. Klokkeren var ca. 17.15, da der udbrød brand på fabrikken. Århus Brandvæsen ankom for at begynde slukningsarbejdet og som det var fast praksis, sendte Falck samtidig fire mand af sted, under ledelse af redningsinspektør Frio Thaysen for at påbegynde redningsarbejde.

I løbet af kort tid var der kaotiske forhold på brandstedet. Brandvæsenet tog i begyndelsen vand fra brandstanderne, men det var umuligt at få tilstrækkelig tryk på de mange strålerør, der var i brug. Man kørte derfor en motorpumpe (den 37 år gamle Magirus, MS 1) ned til havnebassinet for at trække vand herfra. Motorpumpen brød



Da branden hos KAWO var på sit højeste. Bemærk de mange tilskuere, der vanskeliggjorde slukningsarbejdet. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

imidlertid sammen og det varede derfor nogen tid inden man igen fik etableret en stabil vandforsyning med materiel, der blev tilkaldt fra brandstationen i Ny Munkegade. Situationen på brandstedet blev yderligere kaotisk af at brandvæsenets elektriske stige ramte luftledningerne, der kortsluttede så hele kvarteret blev mørklagt. Desuden blokerede flere tusinde tilskuere adgangsvejene og vanskeliggjorde slukningsarbejdet. En årsag til den store tilstrømning var at fjernsynet bragte en reportage fra brandstedet i TV-aktuelt – og i TV's barndom medførte dette altså en ekstraordinær tilskuerinteresse.

Alt imens dette skete var branden ude af kontrol, og Falcks Redningskorps var stadig ikke sat ind i slukningsarbejdet. Vilkaarne for Falcks slukningsarbejde i Århus Kommune var uændrede siden forhandlingerne i 1944. Falck måtte kun udføre brand-

slukning på direkte foranledning af Århus Brandvæsen. I en intern redegørelse til direktør William Falck, København, lagde Arno Andersson ikke skjul på, at man fra Falcks side var forundrede over forløbet: *»Vi ankom til brandstedet samtidig med Århus Brandvæsen ... På dette tidspunkt stod en mellembbygning i lys lue, og ilden truede med at forplante sig til hovedbygningen. Kort efter brandvæsenets ankomst blev der rekvireret et ekstra slukningstog fra Århus Brandvæsen, og der blev udringet en linie reservebrandmænd. Vi havde her regnet med at blive sat ind i slukningsarbejdet ... Det er vores opfattelse, at lederen af den første udrykning fra Århus Brandvæsen, da han konstaterede brandens omfang og farlige karakter og ... rekvirerede yderligere assistance fra brandstationen, burde have indsat os i slukningsarbejdet, idet der formentlig ville medgå ca. 15 minutter in-*

den mandskabet fra udringningen af en ny linie ... kunne være på brandstedet«. ²¹⁵

I mellemtiden havde Falck sendt i alt 10 mand til brandstedet for at redde værdier, men efter en tid var man nødsaget til at lade hånt om alle procedurer: »Kl. ca. 18.45, altså ca. 75 minutter efter brandmeldingen, var strålevarmen blevet så kraftig, at vi fandt det formålstjenligt at sikre vores egen station, ikke mindst under hensyn til at det endnu ikke var lykkedes at få iværksat effektivt slukningsarbejde fra Kystvejen mod hovedbygningen. Vi kørte derfor på eget initiativ en automobilsprøjte i stilling på Kystvejen ... og en påhængssprøjte ved Havnebassinet«. ²¹⁶ I lyset af aftalen for slukningshjælp var der reelt tale om selvtægt, men mens Falck kørte slukningstoget i stilling, bad brandvæsnet dog langt om længe om hjælp til slukningsarbejdet, idet ilden bredte sig til naboejendommen, Kystvejen 7, hvorfra 32 beboere måtte evakueres. Det tog nu en styrke på 45 mand fra brandvæ-

senet og 12 fra Falck, godt en time at få ilden under kontrol.

Dagen efter var der stærk kritik i byens aviser af, at brandvæsnet havde været så længe om at bede om hjælp hos Falck. Brandchef Erik Slot Nielsen slap mildt sagt ikke heldigt fra avispolemikken, idet han i Aarhus Amtstidende lod sig citere for at sige, at det bare var en gammel skrøne, at Falck ikke måtte begynde at slukke en brand før der var givet ordre til det fra Århus Brandvæsen »Naturligvis må Falck gå i gang straks«, sagde han – omend man må gå ud fra at han talte mod bedre vidende, idet vilkårene for Falcks hjælp på brandstedet jo baserede sig på aftalen fra 1944 samt, for den sags skyld, den oprindelige tilladelse fra 1927 til at yde redningsarbejde, hvilket man i øvrigt gjorde så effektivt, at hovedparten af Wohlerths omfattende samlinger og indholdet af virksomhedens boks undgik at blive flammernes bytte. Aarhus Stiftstidende trak fronterne skarpt op, da de konstaterede



Denne Ford Fairlane ambulance (vogn 7), der blev leveret til Falck i 1960, var vel nok kulminationen på tidens ekstravagance, hvad angik ambulancernes ydre fremtoning. Vognen blev sat i drift i den overgangsperiode, hvor ambulancer var udstyret med både udrykningsflag og blink. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

de: »Det virker både tragisk og foruroligende, at en kompetencestrid mellem redningsfolk kan medføre forsinkelse af en indsats til bekæmpelse af ulykker af denne art«. ²¹⁷

For de implicerede redningsfolk var branden på KAWO en traumatisk oplevelse, der satte sig dybe spor. Flere af de implicerede Falckfolks beretninger om forløbet præges stadig af den følelsesmæssige belastning, det var, at stirre afmægtigt på en brand, der var ude af kontrol – uden mulighed for at gribe ind. ²¹⁸

Når falckfolk slapper af

Arbejdet som falckredder på døgnvagt trækker store veksler på såvel redderen selv, som hans familie. Derfor har de to døgnvagtsholds sommerudflugter med koner og kærestere også altid været festlige – og fugtige affærer, hvor man kunne kaste hængingerne i kammeratligt lag.

Også ved andre lejligheder rakte kammeratskabet ud over arbejdstimerne – og ind i familielivet, som Ole Ryolf husker: »Når Far kom hjem fra døgnvagt om morgenen, skete det af og til, at han havde nogle kolleger med hjem til morgenkaffe. Det var f.eks. Frands Voetmann, Elvin Eriksen, Juhl Madsen og Boris Christensen. Så bad de mig stille mit elektriske tog op og så legede vi sammen med det indtil jeg skulle i skole. Men det værste var, at de fortsatte med at lege, efter at jeg var gået i skole. Det syntes jeg var lidt snyd. Men de hyggede sig gevaldigt, og jeg nød egentlig at se alle disse voksne mænd ligge på gulvet på alle fire og lege med tog«. ²¹⁹

Falck adskiller sig næppe fra andre større virksomheder ved at der i det daglige opstår en egen jargon, der indbefatter masser af øgenavne til kolleger – men også kælenavne til mange af bilerne. På en anden arbejdsplads ville »elefantungen« måske have været øgenavnet på en kollega, men hos Falck var det navnet på en kranvogn. Ole Ryolf husker en række specielle navne – til stationens ambulancer: »De første ambulancer fik blink på taget i de år, hvor man sendte mange astronauter og kosmonauter ud i verdensrummet.

Ambulancerne blev af redderne opkaldt efter disse personer. Den første fik navnet Gargarin, senere kom bl.a. Glenn og Titov«. ²²⁰

Talrige ansatte hos Falck har selvfølgelig også haft tilnavne eller øgenavne. Mest kendt er selvfølgelig Eduard Christiansens tilnavn, Basse, som faktisk slet ikke har relation til korpset, han blev kaldt Basse mange år inden sin ansættelse hos Falck. Som et repræsentativt udvalg af tilnavne og øgenavne – på tværs af tidsepoker – kan nævnes: Samsø, Kaktus, Købmanden Uden Disk, Den Blinde Vognmand, Kulos, Buddha, Søsterhøj, Grønært, Chr. Arhoff, Ballade-Knud, Rap, Nøglerasleren, Nanen, Vaskebjørnen, Pastoren, Fup, Trekant, Oberst Hackel, Sølpilen, Dronningen og Kaj Sommerhår. Nogle øgenavne er afledt af pågældendes egentlige navn, andre udspringer af konkrete begivenheder, eller pågældendes fysiognomi medens andre navnes oprindelse fortaber sig i det uvisse.

Falken

En sommerdag i 1961 havde DFDS' københavnerbåd Hans Broge en speciel last med til Århus. Om bord var en syv meter lang motorbåd som Falck havde købt i USA. Båden, der fik navnet Falken, skulle afløse den nedslidte Valdemar. Bådens konstruktion med en påhængsmotor næsten midtskibs, gjorde den meget manøvreduktig. Desuden



Falcks anden redningsbåd, Falken, kort efter levering i 1961. (Foto i privateje)



I de første år efter sammenslutningen var den tidligere Zone-station i Heibergsgade hjemsted for Falcks entreprenøraftdeling. Billedet giver et indtryk af de kaotiske forhold for afdelingen, hvis vognpark først og fremmest bestod af store kran- og lastvogne. Til højre ses afdelingens leder, redningsinspektør I.W. Hansen. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

var den selvlæsende og dermed nærmest synkefri. Falken var indrettet med det samme udstyr som tidens ambulancer, f. eks. ilt- og sugeudstyr. Falken var hurtigere end sin forgænger; den kunne nå en topfart på ca. 23 knob. I de kommende år gjorde båden god fyldest ved eftersøgnings- og bjærgningsopgaver på Århusbugten.

Falken deltog i en bemærkelsesværdig redningsaktion 31. maj 1965. Falck blev alarmet til en kæntringsulykke ved Åkrogen, og bådens fart og manøvreedygtighed blev vigtige faktorer i en redningsaktion, hvor kun de små marginaler skilte liv fra død.

To unge sejlere var sejlet ud i en jolle, og de kæntrade i stærk blæst. De nødstedte sejlere blev observeret fra land, og Risskov Politi (som det dengang hed) kontaktede Søværnets Operative Kommando for at få en redningshelikopter til stedet. Det ville imidlertid vare for længe inden helikopteren kunne nå frem, og derfor blev Falck alarmet. Blot 12 minutter efter alarmen lå Falken

ved den kæntrade jolle, men de to sejlere havde ikke holdt sig til båden. De drev rundt hver for sig; den ene i en redningsvest, den anden klamrede sig til et redningsbælte.

Falkens besætning, assistent Poul Petersen og redder Tonny Christiansen, som var frømand, gik derefter i gang med en eftersøgning på bugten. De blev godt hjulpet af radiomeldinger fra kolleger og politifolk på stranden, og i løbet af 20 minutter havde de fundet de to sejlere. Begge måtte bjærges op i båden af frømanden. Den ene sejlere legemstemperatur var faldet til blot 31 grader, og han var i overhængende livsfare. De nødstedte blev sejlet ind til stranden, hvor to ambulancer ventede, og på hospitalet kom de to sejlere sig igen.

Efter sammenslutningen

I forbindelse med sammenslutningen af Falck og Zonen blev Zonens mandskab og materiel overflyttet til Falcks station på Kystvejen. Zonens stationsleder Frode Ol-



I tiden efter sammenslutningen af Falck og Zonen, brugte personalet stadig deres gamle uniformer og kasketter. På billedet fra april 1963 bakser en gammel Zonemand (tv) og en Falckmand med en tyr, der er reddet ud fra en væltet godsvogn efter et uheld under rangering på Århus Godsbanegård. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

sen, rejste tilbage til København, hvor han fungerede som stationsleder på flere omegnsstationer til han i 1988 gik på pension. Det øvrige personale, der bestod af fuldmægtig K.V. Christensen, en overassistent, 10 reddere, to vagtmestre og en kontorassistent, blev overflyttet til Kystvejen.²²¹ Dele af Zonens vognpark forblev i Århus. Kun få vogne, såsom den relativt nye International kranvogn og den lille dyreamulance, som Zonen bemandede på vegne af Dyrenes Dag, forblev i Århus i længere tid. Andre køretøjer blev indsat på stationer rundt om i landet, eller blev kasseret fordi de var i for dårlig stand.

Den gamle zonestation blev i en overgangsperiode hjemsted for Falcks entreprenøraftdeling, der stod under ledelse af redningsinspektør I.W. Hansen og overassistent Ove H. Sørensen, som begge var kommet til Falck fra Zonen – og altså begge tidligere havde arbejdet i Heibergsgade.

Stationen i Heibergsgade var meget dårligt vedligeholdt og det var ikke var en brugbar løsning på længere sigt. I de første år efter sammenslutningen oplevede entreprenøraftdelingen en nærmest kolossal vækst. Da man flyttede til den gamle Zonestation rådede man over fire kranvogne og en personvogn. I november 1966 havde

man 11 køretøjer og var for længst vokset ud over, hvad bygningen og grunden kunne rumme. I.W. Hansen beskrev de kaotiske forhold: »Vi kan for eksempel komme ud for, at vi skal bruge det køretøj som står bagest af de 11. Så må vi køre de ti ud for at få fat i køretøjet«. ²²²

Falcks sorteste dag

29. oktober 1963 skete den ulykke, der ikke måtte ske. En ambulance med udrykning på vej mod syd på Ringgaden, blev påkørt af en Folkevogn, der antagelig kørte over for gult lys fra Paludan Müllers Vej. Den voldsomme kollision kostede et ungt ægtepar og deres tre-årige datter i Folkevognen livet. Familiens eet-årige dreng overlevede ulyk-

ken. De to reddere i ambulancen var Jens Th. Olesen og Åge Søgaard Jørgensen. Jens Th. Olsen fik kvæstelser, men ikke varige mén. Åge Søgaard Jørgensen døde af sine kvæstelser, kort efter at være bragt til Århus Amtssygehus.

Det var bitter ironi, at Åge Søgaard Jørgensen skulle komme ud for den første ulykke med dødelig udgang hos Falck i Århus, da netop han på mirakuløs vis havde overlevet alvorlige kvæstelser efter at være forulykket i 1949 med en ambulance fra Zone-Redningskorpset, hvor han arbejdede fra 1941 til sammenslutningen.

Antagelig ville ulykken ikke have haft så tragiske konsekvenser, hvis den var sket i dag, hvor bilers førerkabiner er mere sik-



Den sidste amerikanskbyggede ambulancetype, Falcks Redningskorpsets og Zone-Redningskorpsets anskaffede i større antal, var af mærket International. Her er en større serie fotograferet forud for overdragelse til Falck på Hårby Karosserifabrik. Den forreste vogn blev indsat i Århus (vogn 8), men 29. oktober 1963 blev redder Åge Søgaard Jørgensen dræbt, da vognen under udrykning kolliderede med en personbil på Ringgaden. Tre mennesker i personbilen omkom også ved ulykken. (Foto øverst.: i privateje. Foto t.h.: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

kert konstrueret og hvor sikkerhedsseler er påbudt ved lov. Jens Th. Olsen har senere fortalt om ulykken: »– Jeg nåede lige at tænke: – Lad mig komme ud. Så rullede jeg mig sammen som et pindsvin og røg ud på vejbanen. Søgaard blev imidlertid hængende med håret i klemme, tørnede rundt med ambulancen, og var formentlig dræbt på stedet. Havde vi haft sikkerhedsseler på, havde vi kun fået overfladiske skrammer«. ²²³

– Der plejer altid at være folk til at tage imod os

Natten mellem 16. og 17. februar 1964 blev Falck kaldt til en brand i stuehuset på »Asmusgården« i Lystrup. Gårdejerens hustru, Else Hjortholm, havde alarmeret efter at hun var vågnet ved branden. Da Falcks slukningstog kom til stedet, slog det med det samme assistent Poul Pedersen, at der var helt mennesketomt. Det eneste, der kunne høres var ildens knitren i bygningen. » – Der plejer altid at være folk til at tage imod

os, og jeg forstod, at der måtte være noget galt«. ²²⁴ Poul Petersen råbte til sine kolleger, at de måtte ind i bygningen. Han sprængte døren og gik ind, sammen med redderne Tage Tengstedt og Bjarne Hansen. »– Det var en uhyggelig oplevelse – der var helt fyldt med røg, da vi sprængte døren og kom ind. Først fandt vi gårdejeren og hans søn liggende røgforgiftede på gulvet i entreen, hvorefter to af os løb ovenpå, da vi havde fået at vide, at der skulle være fire mennesker i huset.« Også fru og datteren blev dog fundet nedenunder. De lå bevidstløse under trappen. Alle var svært røgforgiftede og familiens 17-årige datter Kirsten, blev genoplivet ved hjælp af kunstigt åndedræt af redningsfører Martin Fredslund, mens de tre øvrige fik ilt med poseventilation.

Det var redningsinspektør Søren Pertou, der ledede udrykningen. Han måtte træffe beslutningen om at sende endnu et hold røgdykkere ind i bygningen, der var omspændt af flammer: » – Vi var bange for, at der var flere end de fire familiemedlemmer i

En Falckredder kæmper for at redde Erik Hjortholm, der blev reddet ud fra Asmusgården under branden i 1964. Slukning af den brændende gård, der ses i baggrunden, begyndte først da forstærkninger kom frem, idet de Falckfolk, der var først på stedet koncentrerede sig om genoplivning af beboerne, der alle blev reddet. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



bygningen. Hjortholms kunne jo have haft liggende gæster, da branden brød ud. Vi sendte derfor flere røgdykkere ind i bygningen, mens jeg prøvede på at få Erik Hjortholm [familiens 20-årige søn, der var sergent, men hjemme på orlov] til at give oplysninger«. ²²⁵ Erik Hjortholm kunne oplyse, at der ikke var flere i huset, og røgdykkerne kunne i sidste øjeblik kommanderes ud. Få sekunder efter styrtede den brændende tagkonstruktion sammen.

Der var omgående blevet tilkaldt forstærkning til ulykkesstedet, og i løbet af kort tid ankom et slukningstog fra stationen i Hornslet samt fire ambulancer og et hold narkoselæger fra Århus. Narkoselægerne overtog genoplivningen af Kirsten Hjortholm.

Det intensive arbejde med at redde de fire mennesker, som alle slap fra ulykken uden mén, gjorde, at slukningsarbejdet først kunne påbegyndes, da forstærkningerne nåede frem. I den orkanagtige blæst, der rasede, nedbrændte både stuehuset og en bindingsværksudlænge til grunden.

Redningsaktionen gav genlyd, og 3. oktober 1964 modtog de otte mand, der havde deltaget i brandudrykningen Sophus Falcks mindelegat. Det var usædvanligt, at mindelegatet blev tildelt et helt vagthold. Så vidt vides, er det første gang det skete.

Redningsinspektør Søren Pertou trådte i øvrigt tilbage fra aktiv tjeneste i september 1966. Siden 1944 havde det været en af Pertous opgaver som leder af brandtjenesten ved Falck i Århus at uddanne de lokale brandfolk i sognekommunerne, og han fortsatte med denne opgave samt med at føre tilsyn med branddamme i Falcks slukningsdistrikt i en kort årrække. Den 8. november 1967 fejrede Pertou sit 40-års jubilæum. Pertou var den første, der havde været ansat på Århusstationen i 40 år.

Dyrt og gammelt arvegods

Efter sammenslutningen af Falck og Zonen, fortsatte alle gældende kontrakter med offentlige myndigheder. Det viste sig, at de

kontrakter, Zonen havde indgået med de store sognekommuner om ambulance- og sygetransport, ikke var rentable. Som det er beskrevet flere gange i forbindelse med kontraktforhandlinger, var Falcks og Zonens kontraktudkast ofte meget svære at sammenligne, idet Falck opererede med dyrtidsregulerede kontrakter, hvorimod Zonens var holdt i faste beløb. Dyrtidsreguleringerne gjorde imidlertid, at Falcks kontrakter dækkede de faktiske omkostninger, mens man måtte konstatere, at man tabte penge hver eneste dag på at efterleve de kontrakter, man havde »arvet« fra Zonen.

Kontakterne med de seks store sognekommuner løb til 1. april 1964, og i efteråret 1963 begyndte forhandlingerne om nye kontrakter. Falck ønskede, at kontrakterne skulle indgås efter helt nye principper. Frem for udelukkende at operere med en fast pris pr. indbygger kombineret med at beløb pr. præsteret tur, ønskede man at aftalerne skulle bygge på et grundbeløb, en kilometerpris pr. tur samt en betaling for det forventede antal ture; et tal, der skulle findes ved at fremskrive aktiviteten fra det foregående år. Der skulle endvidere ske nogle korrektioner med baggrund i, at den gennemsnitlige længde for en tur ville variere for de seks kommuner, bl.a. afhængigt af kørselsafstanden til Århus Amtssygehus. Sognekommunerne var vant til ens priser, så det vakte bekymring hos forhandlerne. Foruden et ændret beregningsprincip, ønskede Falck også en betragtelig prisstigning, da de gamle kontrakter som nævnt ikke var rentable. ²²⁶

Det nye beregningsprincip bekom ikke politikere og embedsmænd fra sognekommunerne vel, og det samme var selvsagt tilfældet med den varslede prisstigning. At Falck tog et forbehold for yderligere, generelle prisstigninger, når Monopoltilsynet havde forholdt sig til et omfattende statistisk materiale, der var blevet fremsendt i forbindelse med sammenslutningen af Falck og Zonen, gjorde selvsagt ikke forhandlingerne lettere.

Den første forhandling mellem Falck og sognekommunerne fandt sted 16. august 1963, men den endte uden resultat. Inden parternes næste møde, skulle det vise sig, at en helt ny spiller var kommet en på banen.

Reko

I forbindelse med sammenslutningen af de to redningskorps var en del personer med tilknytning til det gamle Zone-Redningskorps kommet i klemme. For en del gamle Zonefolk var det også en for bitter pille at sluge, at skulle til at tjene sin løn hos det firma, man så indædt havde konkurreret mod i en menneskealder.

Der var derfor grobund for et nyt redningskorps, og på ruinerne af Zonen opstod Reko (en forkortelse af REDningsKORpset). Oplysningerne om organisationen bag Reko er desværre sparsomme, men virksomheden udsprang tilsyneladende i Helsingør på initiativ af den tidligere leder af Zonens station, Ove Pedersen. Reko fik en halv snes filialer over det meste af landet. Som udgangspunkt

var det tanken, at selskabet skulle beskæftige sig med autohjælp og entreprenørvirksomhed. Taksterne for selskabets ydelser skulle ligge ca. 30% under Falcks.²²⁷

I Århus var den tidligere akkvistionschef hos Zonen i Århus, Kristian Thomsen med i undfangelsen af det nye redningskorps og Århus blev selskabets hovedsæde. Thomsen ønskede i Århus, i modsætning til Rekos generelle strategi, at satse på ambulance- og sygetransport, og han kunne sikkert også drage nytte af en vis goodwill hos politikere og embedsmænd i sognekommunerne rundt om Århus, idet Zonen jo havde haft kontrakter med dem fra 1948 – og oven i købt kun en eneste gang (i september 1962) forhøjet sine priser.²²⁸ Sognekommunerne og Falck stod meget langt fra hinanden efter forhandlingen i august 1963, og i oktober samme år, var det tid til nye forhandlinger. Uvist af hvilken årsag var Falck forhindret i at møde op til en forhandling 23. oktober. I stedet blev der mulighed for Kristian Thomsen til at gøre rede for, hvad Reko kunne til-



Direktør K. Jørgensen præsenterer Rekos to nye Ford Galaxie ambulancer på Århus Amtssygehus 1964. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

byde de seks kommuner. Thomsens koncept for en aftale var enkelt og ligetil: kommunerne kunne få et abonnement med fuld dækning for ambulancekørsel, sygetransport og redningstjeneste for 1,00 kr. pr. indbygger årligt samt en kilometerpris, der var lavere end Falcks. Han kunne endda begynde at betjene kommunerne allerede i løbet af november/december måned med to ambulancer, selvom stationen først officielt skulle åbne den 1. januar 1964 – og endnu ikke havde fundet lokaler. Foruden at være væsentligt billigere end Falcks tilbud, var tilbuddet fra Reko også så enkelt i sin konstruktion, at det umiddelbart var til at overskue de økonomiske forpligtelser for kommunerne, der sikkert også af denne grund var fristet til at indgå en aftale.

Det næste møde med Reko blev afholdt en uge senere. Til dette møde havde socialinspektør Holck Povlsen, Vejlbjby-Risskov Kommune, lavet et udkast til kontrakt med Reko. Referaterne fra forhandlingerne med redningskorpserne viser, at det i stort omfang var netop Holck Povlsen, der førte ordet, og stod for udarbejdelsen af beregninger og forhandlingsoplæg for kommunerne.

Kommunernes repræsentanter var allerede inden mødet på det rene med, at det ville være nødvendigt at få sikkerhed for sine penge, der jo skulle betales forud samt sikre sig en garanti for at Reko, der jo stadig kun eksisterede på tegnebrættet, kunne løfte opgaven. Advarselslamperne var allerede tændt i referatet fra mødet. Det blev lakonisk konstateret: »På forespørgsel om, hvilken økonomisk baggrund, REKO kunne henvise til, fik man dog ikke noget konkret svar«. ²²⁹ Senere i referatet hed det: »Efter at dir. Thomsen havde forladt mødet, drøftedes sagen videre, og udvalgets medlemmer fremkom med de oplysninger, man havde kunnet indhente. Disse oplysninger var af meget forskellig oprindelse, men da man stadig ikke havde kunnet opspore nogen økonomisk sikkerhed for REKO, meldte tuiivlen sig mere eftertrykkeligt, og man ene-

des derfor om at forsøge en ny forhandling med Falck-Zonen«. ²³⁰

Mødet med Falck fandt sted allerede dagen efter. Falck afslog endnu en gang at ændre princippet for beregningen, og gjorde desuden opmærksom på, at Monopoltilsynet siden den sidste forhandling havde godkendt takster, der lå yderligere 25% over det tilbud, der var på bordet i august. På mødet enedes man om, at Falck skulle skitsere en aftale, der tog udgangspunkt i et beløb på 1,23 kr. pr. indbygger (mod Rekos 1,00 kr.) samt den famøse reguleringsprocent.

Enden på forhandlingsspillet blev, at Åby, Hasle, Holme-Tranbjerg og Vejlbjby-Risskov kommuner besluttede sig på at indgå en aftale med Reko. Brabrand-Årslev og Vibjby indgik aftaler med Falck. For Vejlbjby-Risskov Kommune var der det specielle ved aftalen, at den også forpligtede Reko til at opretholde et frømandsberedskab. Kommunerne lod de gældende aftaler løbe til opsigelse. Herefter blev alle fire betjent af Reko. ²³¹

Foruden aftalen med de fire store sognekommuner, indgik Reko også en aftale direkte med Århus Amtssygehus; antagelig om transport af patienter fra de mindre sognekommuner rundt om Århus.

Reko får problemer

Det stod hurtigt klart, at det økonomiske grundlag for Reko var spinkelt, og de forpligtelser, man havde tegnet sig for, var for dyre at leve op til. 16. december 1964 indfandt direktør Thomsen sig på socialinspektør Holck Povlsens kontor og oplyste, at selskabets vanskeligheder var så store, at man antagelig ville indstille sin virksomhed i løbet af dagen. Thomsens anbefaling på, hvordan man kom ud af denne misère var, at de fire sognekommuner hver indbetalte 25.000 kr. i ansvarlig kapital i selskabet samme dag, idet Thomsen havde fået tilbud om at overtage aktiekapitalen til kurs mellem 33 og 50, hvis han kunne skaffe yderligere 100.000 kr.

Der blev i hast indkaldt til et møde sent på eftermiddagen samme dag, med deltagelse af de fire sognerådsformænd, Holck Povlsen m.fl. Reko blev repræsenteret af sin revisor samt landsretssagfører Arne Therkelsen, der var medlem af selskabets bestyrelse, som han dog trådte ud af på et ekstraordinært bestyrelsesmøde samme dags aften, for i stedet at blive Rekos sagfører. Thomsen deltog ikke i mødet.

Situationen var kritisk for Reko. Den oprindelige aktiekapital på 250.000 kr. var senere udvidet til 375.000 kr. men selskabets underskud var i øjeblikket på 15.-20.000 kr. om måneden, og egenkapitalen var stort set væk. Om årsagerne til selskabets vanskeligheder, oplyste Arne Therkelsen: *»at man ingensinde havde regnet med, at sygetransporten kunne give overskud – dertil krævede denne service alt for megen mandskab, nemlig 4-5- mand i døgnvag. Når man alligevel vil have sygetransporten, måtte det alene betragtes som reklame for firmaet. Overskuddet skulle komme fra abonnementsbetaling og entreprenørvirksomhed, og denne del af forretningen havde man forsumt. Også andre vanskeligheder havde man haft – nemlig den hårde og hensynsløse konkurrence, som Falck-Zonen havde udøvet».*²³² Alt andet lige forekommer det vel lige lovligt naivt, at man kan være forarget over Falcks *»hårde og hensynsløse konkurrence«* når man selv erkender, at sygetransporten, der var et altafgørende forretningsområde for Falck, ikke kunne give overskud og alene blev opretholdt som reklame for Reko til rene dumpingpriser.

Sognerådsformændene havde ikke lyst til at skyde penge i selskabet, men så dog positivt på, at ændre aftalen om betaling for sygetransporter, så den blev identisk med den, Århus Amtssygehus havde indgået med Reko. Ordlyden af denne kontrakt kendes desværre ikke, men tilsyneladende blev der betalt pr. tur med en højere pris end i Rekos oprindelige kontrakt med kommunerne, hvorimod kontrakten ikke indeholdt noget fast abonnementsbeløb pr. indbygger. På

Rekos bestyrelsesmøde samme dags aften, overtog direktør Thomsen sammen med en partner, V. Westphal aktierne i Reko til kurs 25, og ønskede at drive selskabet videre.

Parterne mødtes igen 29. december 1964. Her angav Reko flere årsager til, at det var gået galt:

- Rekos forbindskasser havde været dyrere end antaget
- Falcks regninger (der var aftalt afregning mellem de to korps hvis man kørte med »hinandens« patienter) var større end antaget
- Nattillæg til personalet var dyrere end antaget
- Omkostningerne til at opretholde frømandsberedskab havde været en belastning.

Også en anden sag lå som en tikkende bombe under Reko. Den var ganske vist ikke nævnt i det officielle referat, men i Holck-Povlsens håndskrevne noter fra mødet står følgende: *»Hvis Reko taber sag mod A. Christiansen – færdig.«* Baggrunden for denne kommentar var, at selskabet havde bestilt fem lastvogne hos vognmand Arne Christiansen. Der blev underskrevet en kontrakt som Christiansen brugte som håndpant for at optage et lån på 225.000 kr. i sin sparekasse. Christiansens firma gik konkurs inden bilerne blev leveret, og sparekassen forlangte, at Reko skulle indfri pantet. Reko gik rettens vej for at undgå at betale, da det jo ville være ensbetydende med selskabets endeligt. Efter at have tabt sagen i Århus Nordre Herredsret, appellerede Reko til Vestre Landsret, hvor man i december 1965 fik medhold i, at man ikke skulle indfri pantet, men i gennem hele 1965 lå den truende forpligtelse som en møllesten om firmaets hals.

På mødet 29. december 1964 tilkendegav Reko, at der måtte der ske flere ændringer i de bestående aftaler med kommunerne for at man kunne fortsætte. Blandt andet var Reko nødt til at opgive frømandsberedskabet



Rekos station lå på Nannasvej i Åbyhøj. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

bet, og i stedet rekvirere Falcks frømand på regning, hvis der var brug for dem i Vejlbj-Risskov Kommune. De fire kommuner gik ind på Rekos betingelser, da man gerne så selskabets fortsatte beståen af konkurrencemæssige grunde.

Rekos trængsler var dog langt fra overstået. Da medarbejderne skulle have løn for november 1965, var kassen tom. Chaufførernes Fagforening truede firmaet med blokade, hvis ikke medarbejdernes løn blev udbetalt mandag 6. december. Afgørelsen i appelsagen vedrørende håndpantet i lastvogne kom som sendt fra himlen for Reko, og gjorde det muligt, at betale løn til medarbejderne mandag aften.²³³ Man må gå ud fra, at der har været holdt beløb tilbage i tilfælde af, at man tabte retssagen, og at det var disse midler, der nu kunne bruges. Der var dog tale om en stakket frist, og et lokalt dagblad kunne 17. februar 1966 meddele: »I dag døde Reko. Kl. 12. I dag afgik det århusianske redningskorps Reko ved døden

efter et langt sygeleje, og trods en sidste operation fra personalet, lykkedes det ikke at holde liv i det fallerede foretagende. Det har været ventet i nogen tid at Kristian Thomsen ville give op overfor kreditorerne, som har banket på døren dagligt, og han havde besluttet sig til at lukke allerede i går, men redderne bad om 24 timers frist. De havde fået en aftale med 13 land- og forstadskommuner om at måtte fortsætte uden direktør Thomsen, men anstrengelserne blev ikke kronet med held.«²³⁴ Den aftale, medarbejderne søgte at få i stand gik ud på, at vognmand E. Chr. Hansen skulle overtage driften, men den skitserede aftale faldt på, at andre Reko-stationer ikke ville stille to ambulancer til rådighed, så forpligtelserne overfor kommunerne kunne overholdes.

Som et lille efterspil åbnede firmaet Rednings-Ringen en station i Rekos bygninger på Thorsvej i Åbyhøj i sommeren 1966. Den økonomiske bagmand var vognmand

En af Falck i Århus' to Bedford ladvogne fotograferet på Skovvejen ca. 1970. (Foto i privateje)



E. Chr. Hansen. Blandt Rednings-Ringens materiel var en enkelt ambulance, der blev brugt til kørsel med abonnenter i tilfælde, hvor hverken kommune eller amt dækkede transporten. Stationen blev senere flyttet til Mundelstrup, men på grund af likviditetsvanskeligheder lukkede den i juni 1970. Rednings-Ringen genåbnede hos vognmand Leo Nørholm, Dronning Margrethes Vej i januar 1971. Denne gang tog firmaet sig dog kun af autohjælp, men også denne station fik en relativt kort levetid.

De øvrige afdelinger af Reko landet over er nu alle væk, bortset fra i Kolind på Djursland, hvor Reko siden man etablerede sin station har haft kontrakt om ambulance- og sygetransport i Midtdjurs Kommune.

Samarbejdet med Danmarks Radio

Et af de mindre kendte kapitler af Falcks historie i Århus er det omfattende samarbejde mellem Falck og Danmarks Radio. I adskillige år tilrettelagde Falcks personale kursusforløb for producere hos Danmarks Radio. Det var bl. a. Basse, der stod for kontakten med tv-folkene: »I ca. 10 år lavede vi producerkurser 1-2 gange årligt for Danmarks Radio. De varede tre dage ad gangen. Den første dag fingerede vi f.eks. en drukneulykke, den næste dag lavede vi en brand. Den 3. dag havde jeg nogle forskellige emner med, som jeg blev interviewet

om. Det kunne for eksempel være, hvordan et røgdykkerapparat var opbygget. Det var for at kursisterne skulle lære interviewteknik. Jacob Nielsen og Ole Dreyer blev lærere på skolen og det samme gjorde Erik Svensson. Kurserne bevirkede, at jeg kom til at kende stort set alle ved TV og det gjorde at vi fik nogle gode forbindelser til TV-folkene. De kom korpset til gavn mange gange«. ²³⁵

Næsten alle kurser blev afholdt uden at komme til offentlighedens kendskab. En undtagelse var dog et kursus i marts 1964, der blev fyldigt omtalt i de lokale dagblade – måske var det det første kursus. Kurset var delt i flere afdelinger, hvor producerne én efter én kom i skudlinien.

Blandt de mere dramatiske indslag var modtagelsen – efter 32 års ophold i Peru – af den århusianske billedhugger Thorvald Berthelsen (spillet af Palle Holgersen), der sammen med sin kone (spillet af Annett Wolff) ankom i en chalup (Falcks redningsbåd Falken) til Århus Havn, hvor byens borgmester (spillet af Erik Svensson, som også var uddannelsens koordinator), skulle overrække den berømte billedhugger byens gyldne nøgler. Den højtidelige begivenhed blev forstyrret af en gruppe højlydte demonstranter (skuespillerelever fra Århus Teater), og producerens improvisationstalent blev derfor sat på en hård prøve, da han

skulle dække begivenheden. Bedre blev det ikke af, at to af de fire TV-kameraer pludselig gik i sort – og af, at Thorvald Berthelsen med stor konsekvens placerede sig med ryggen til de snurrende kameraer under festligheden og det efterfølgende interview.

Kurset bød også på en direkte reportage fra en dykning i Århus Havn, hvor frømanden Frands Voetmann blev under vandet i en uendelighed, så fantasien måtte i brug til at fylde ventetiden i det, der skulle forestille en direkte TV-transmission. Falck tog også forskud på sit 50-års jubilæum, i det en af øvelserne gik ud på, at Falcks direktør (spillet af en tv-mand) besøgte stationen i anledning af »jubilæet«. Det var ventet, at han ville kaste sin interesse på de nypolerede biler i forreste række i garagen, men med kurssets øvrige kalamiteter in mente, var det vel næsten forudsigeligt, at »direktøren« i stedet stillede sig idet absolut mørkeste og trangeste hjørne af garagehallen for at se på noget ganske ligegyldigt, så det blev yderst

vanskeligt at få blot nogenlunde billeder af den prominente gæst.²³⁶

De gode forbindelser mellem Falck i Århus og Danmarks Radio var sikkert også en af grundene til, at det populære trafikprogram »Køreklar« ofte blev sendt fra Århus. Ved flere lejligheder blev en bil, bemanded med enten assistent Tage Staal eller assistent Birger Palmtoft hejst, skubbet, eller sågar med fuld fart, kørt i vandet, for at forklare de mange tilskuere ved kajen og lytterne i radioen, hvordan man redder sig ud af en synkende bil.

Store planer i Viby

Falcks første forsøg på at skabe et alternativ til den gamle Zonen-station i Heibergsgade var at forhandle med Århus Kommune om køb af en grund ved Ringgaden. Forhandlingerne løb hurtigt ud i sandet, og i stedet orienterede man sig mod forstadskommunerne.²³⁷ I 1964 købte man en ca. 7.000 kvm. stor grund med en villa på Nordbyvej i



Kasket, knappet uniformsjakke og spidsbukser. I mange år indbegrebet af en rigtig Falckmand. Foto på Kommunehospitalet ca. 1965. (Foto i privateje)

Viby. Der blev budgetteret med udgifter til bygning af en ny station på ca. 2 mio. kr.²³⁸

Grundens beliggenhed var ideel, når man så på den forventede udvikling i Århusområdet. Der kunne laves udkørsel til den projekterede Viby Ringvej, og tilkørslen til den projekterede motorvej mod syd, var få hundrede meter fra stationen. Med købet af grunden begyndte en ambitiøs plan at forme sig. Falcks Redningskorps havde tidligt i 1960'erne haft held til at indgå kontrakter for brandslukning, redningsarbejde og ambulancekørsel med en række store forstadskommuner rundt om København. Disse kontrakter byggede på helt andre principper end den normalkontrakt, som var grundlaget for brandslukningen i de århusianske forstadskommuner. De seks store sognekommuner rundt om Århus, havde i alt ca. 68.000 indbyggere i 1965. Dertil kom i øvrigt, at der var ca. 17.000 indbyggere i de øvrige 13 sognekommuner, der hørte under Falck i Århus' slukningsdistrikt.

Falcks præsenterede forstadskommunerne for et kontraktudkast 1. april 1965. Kontrakten, der skulle være uopsigelig indtil 1980, ville forpligte Falcks-Zonen til at bygge en ny station på grunden i Viby og flytte størstedelen af sit slukningsberedskab til Viby. Foruden brandslukning, skulle den nye station huse entreprenøraftdelingen samt et større værksted, som skulle bemannes med uddannede brandmænd, der kunne deltage i førsteudrykningen.

Man ville forpligte sig til et brandslukningsberedskab til omgående udrykning med syv mand (fem fra Viby og to fra Kystvejen). Materiellet i første udrykning ville være to automobilsprøjter (en såkaldt universalsprøjte og en vagtsprøjte), en slangetender og en stigevogn. Desuden kunne endnu et slukningstog, bemannet med mindst fem mand, afgå med fem minutters varsel.

Falcks vurdering var, at dette beredskab var så omfattende, at kommunerne kunne nedlægge de lokale beredskaber af brandfogeder og hjælpebrandmænd, der stadig fandtes – opdelt i brandkredse. Falck tilbød

også at drive dele af det kommunale civilforsvar samt at udføre redningsarbejde i abonnement for kommunerne. Det var yderligere en forudsætning for aftalen, at man i en separat aftale blev enige om vilkårene for patientbefordring.

Administrativt var der også lagt op til store ændringer. Falck-Zones betaling skulle være et fast årligt beløb, som skulle dyrtidsreguleres. Først når kommunernes samlede indbyggertal rundede 70.000, ville der falde en tillægsbetaling, beregnet pr. indbygger over 70.000. Hvordan beløbet skulle fordeles internt mellem kommunerne, forholdt Falck sig ikke til, men i en følgeskrivelse til kontraktudkastet, anbefalede man kommunerne at søge Justitsministeriets tilladelse til at nedsætte en egentlig brandkommission som det kendtes fra købstadskommunerne, og lade denne kommission forestå det politiske tilsyn m.m. – herunder givetvis også at fastlægge principper for fordeling af udgifterne.²³⁹

Fordelene for Falck var indlysende. Man ville få sikkerhed for opgaven i så lang en årrække, at man trygt kunne foretage de nødvendige investeringer i bygninger og materiel, og man kunne med sindsro ansætte og uddanne personale. Det har ganske givet også spillet ind, at man ønskede at gardere sig mod konsekvenserne af den kommunesammenlægning, der tegnede sig i horisonten. En nærliggende følge af en sammenlægning med Århus Kommune var, at Århus Brandvæsen ville overtage brandslukningen i forstadskommunerne, som de jo ved flere lejligheder havde vist interesse for. Med en aftale, der var uopsigelig til 1980, ville Falck være sikret bedst muligt.

Da aftalen indebar et klart forbedret beredskab, burde der også være en fordel for kommunerne. Imidlertid blev der aldrig indgået nogen aftale med baggrund i den ambitiøse kontrakt. Det har desværre ikke været muligt at fastslå årsagen. Forhandlingerne om den fremtidige brandslukning blev ført i løbet af 1965 og 1966, og på møder i de seks sogneråd i april og maj 1966, blev



Den skarpe konkurrence mellem Falck og Zonen, gav sig blandt andet udslag i, at de to korps konkurrerede på at have de mest imponerende ambulancer. De to korps fik derfor leveret talrige ambulancer på store, amerikanske chassiser. Her ses en Chevrolet fra Falck. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Opel Kapitän årg. 1957 (vogn 2) – en af de få vogne af denne type, Falck tog i brug. (Foto i privateje)



Falcks Ford Thames kranvogn, vg. 6016, i færd med at befri en slamsuger, der er kørt fast i blød jord ved Gudrunnsvej i forbindelse med opførelse af Gellerupparkens højhuse i 1971. (Foto i privateje)



Vogn 1, en Tempo Matador fra 1967, var den første af flere, stor ambulancer, der gav narkoselægerne muligheder for at behandle patienter under kørslen. (Foto i Lokalhistorisk Samling)



Land Rover, vg. 1434. Den første tørrængående slangetender hos Falck i Århus. Udvikling af slangetenderen, der kan udlægge slanger under kørslen, betød, at der væsentligt hurtigere kunne etableres vandforsyning fra f. eks. branddamme. (Foto i privateje)



I 1960 fik Falck den første af to Volvo 430 sprøjter, vogn 1052. En identisk vogn blev sat i drift i 1964. 1052 blev flyttet til Falck-Gården, da denne blev indviet i 1967. (Foto i privateje)

det vedtaget at forlænge den bestående aftale med Falck frem til 1. april 1967; dog med en regulering af betalingen.²⁴⁰

I 1967 blev aftalen om brandslukning forlænget for en periode af fem år. Forlængelsen skete med udgangspunkt i De samvirkende Sognerådsforeningers normalkontrakt, og indebar hverken den styrkelse af beredskabet, eller det samarbejde omkring drift af det kommunale civilforsvar, der var lagt op til fra Falcks side. I stedet var beredskabet stadig en udrykning på seks mand, der skulle rykke ud med fem minutters varsel med en automobilsprøjte, slangetender og stigevogn. Betalingen ville stige forholdsvis meget fra år til år, men var i overensstemmelse med de takster der var godkendt på landsplan, og afspejlede således den almindelige udvikling i lønninger og priser og forbedrede vilkår for personalet i form af kortere arbejdstid og bedre vagtordninger i de såkaldte »glade 60'ere«.²⁴¹

Da den langsigtede aftale om beredskabet ikke blev til noget, forsvandt også grundlaget for at forrente en nybygget station. Falck så sig derfor om efter andre løsninger. Den store grund ved ringvejen blev brugt til oplagsplads for udrangerede køretøjer og til øvelsesplads, når reddere skulle opøves i at »skrælle« bilvrage med hydraulisk værktøj m.m. Villaen på grunden blev brugt til bolig for flere forskellige falckfolk.

Løsningen på det akutte pladsproblem blev at leje en bygning på Trindsøvej, tæt på de centrale veje Søren Frichs Vej og Vestre Ringgade. Bygningen var Århus Elværks tidligere kabelgård. Udflytningen til Falck-Gården, som den nye station kom til at hedde, skete i sommeren 1967. Som planlagt blev entreprenøraftdelingen flyttet fra Heibergsgade og fra Kystvejen blev størstedelen af autohjælpskøretøjerne og værkstedet flyttet ud. Den udflytning af brandslukningen som var planlagt, hvis sognekommunerne havde indgået den nye aftale, fandt ikke sted. Blot en enkelt automobilsprøjte blev flyttet til Falck-Gården; i øvrigt sammen med to ambulancer.

Foruden den tekniske tjeneste blev Falck-Gården også hjemsted for størstedelen af Falck Århus A/S administration. Indretning af kontorlokalerne skete efter tidens mest moderne metoder. Falck lagde opgaven i hænderne på virksomheden Scandinavian Office Organization Ltd., og et topmoderne kontorlandskab med lyddæmpende vægge og lofter skød op. Kun direktør Andersson fik eget kontor. Som noget nyt blev der i perioder spillet musik på kontorerne; blid musik om morgenen, og noget lidt mere rytmisk, når man nærmede sig fyraften. Det vides ikke, hvor længe man gjorde brug af den såkaldte muzak; et ord og et begreb, der endnu ikke havde fået den negative, det har i dag.

At dømme efter en omtale af den nye station i en dagbladsartikel (14. juli 1967) var planen om en station i Viby ikke endeligt skrinlagt, men Falck-Gården skulle vise sig at blive en permanent løsning, omend der i tidens løb er sket så omfattende om- og tilbygninger sted, at det i dag er vanskeligt at genkende det oprindelige bygningskompleks.

Nye ambulancetyper

I 1960'erne vandt flere nye ambulancetyper indpas hos Falck. I 1963 begyndte man på de større stationer at indsætte såkaldte sengeambulancer, hvor der kunne stå en hospitalsseng i bårerummet til overførsel af patienter mellem hospitalerne. Falck i Århus fik sin første sengeambulance i 1964.

I Århus var man i front med udvikling af ambulancer med avanceret udstyr til behandling af patienter under kørslen. Baggrunden var selvfølgelig den eksisterende narkoselægeordning og det tætte samarbejde med overlæge Henning Poulsen og andre af byens hospitalslæger. I 1967 modtog man en ambulance, vogn 1, af mærket Tempo Matador. Vognen blev populært kaldt en rullende operationsstue. Højden i kabinen gjorde det muligt for læger og sygeplejersker at stå op under kørslen og have større bevægelsesfrihed under behandling af pati-

enten. I sammenligning med de traditionelle ambulancer på personvognschassis var der tale om en ganske anden filosofi. Vogn 1 tjente som en prototype til den næste bemærkelsesværdige ambulance, en stor Morris, der blev leveret små to år senere. Den nye ambulance, vogn 2, var endnu et stort skridt fremad. Udstyret med to bærer, der kunne reguleres i højden med fodbetjente olietrykspumper og bl.a. forøget suge- og iltapparat, blodtryksmåler, ekstra ilt, DC-defibrillator, pacemaker, oscilloskop, hjertekardiograf og et aflåst medicinskab, som narkoselægerne kunne låse op, gav vognen endnu bedre muligheder for behandling under transporten.

I 1970 blev ambulancerne i Århus, som de første i landet udstyret med direkte telefonforbindelse til lægerne på Århus Kommunehospital. Telefonforbindelsen gik både til narkoselægerne og til skadestuen. Således kunne både reddere og narkoselæger få rådgivning og give informationer videre inden ambulancen nåede ind til hospitalet.

Selvom man i Århus havde tradition for at gå i front med hensyn til udviklingen af ambulancer, havde man dog stadig meget at lære fra udenlandske kolleger. Det blev tydeligt, da en amerikansk Cadillac ambulance på propagandarejse gennem Danmark, blev demonstreret for læger og falckfolk i Århus 1. juli 1970. Ambulancen, der var udsendt af organisationen International Rescue and First Aid, indeholdt behandlings- og kommunikationsudstyr, man i Danmark endnu kun kunne drømme om. Blandt det udstyr, man hér så for første gang, var bærer, der kunne deles på langs i to og skydes ind under en patient, der havde slået ryggen, således at risikoen for at forværre patientens tilstand blev minimeret.

Det første konkrete resultat af besøget var, at Falck begyndte at købe amerikanske bærer, der kunne indstilles i højden og fungere som kørestol. Bårene betød en markant forbedring af vilkårene for både patienter og reddere. Disse bærer og rygbårene

er siden blevet standardudstyr i danske ambulancer.

At der er langt fra Århus til København gælder i mange sammenhænge, også i Falcks verden. I maj 1969, oplyste Falcks personaleblad »Meddelelser« i en artikel om behandling af hjertestop i ambulancer, at »hjertestop-ambulancer« og udrykningslæger kun kendtes fra udlandet. I det næste nummer af bladet, måtte man dog med røde øren erkende, at en lignende ordning havde fungeret i Århus i tretten år – samt at flere udenlandske tiltag af samme slags faktisk var inspireret af den århusianske ordning.²⁴² På dette tidspunkt, i 1969, havde narkoselægerne i alt rykket ud ca. 1.500 gange i Århus, og man lå stabilt på en narkoselægeudrykning om dagen. En opgørelse over de 840 patienter, der var blevet behandlet af narkoselægerne i perioden 1956-1966, viste »at 38% af patienterne (der af tililende ved ulykkerne oftest var blevet betragtet som »døde«) er genoplivet, og kun en lille del af de genoplivede er udskrevet fra hospitalet med forstyrrelser i centralnervesystemet. Bemærkelsesværdig er fordelingen på tilstandens art, hvoraf det f.eks. fremgår, at alle genoplivede efter drukning har kunnet udskrives efter ulykken uden mén i form af beskadigelser af centralnervesystemet »hjerneskader«. Der er foretaget undersøgelse af 500 patienter med hjertestop ... fordelt efter, hvorvidt hjertestoppet er indtruffet ude i byen – og altså har medført udrykning efter Århus-ordningen – eller på sygehuset. Det viser sig, at der ikke har været nogen væsentlig forskel på genoplivningsprocenten«. ²⁴³

På trods af de gode resultater, der blev opnået i Århus, blev ordningen ikke kopieret ret mange andre steder i Danmark. Et af de få steder, hvor ordningen systematisk blev kopieret, var i Holstebro.

Et forfærdeligt deja vu

Fredag 4. oktober 1968. Klokken havde lige passeret 16.00. For de fleste var arbejdsdagen forbi og weekenden ventede forude.

Hos Falck på Kystvejen havde dagvagterne netop fået fri. Blandt dem var vagtmester Fritz Kejlstrup, der gjorde klar til at gå hjem, da en mand kom løbende ind i stationens gård. – Der er sket en eksplosion derovre, stønnede han. På grund af chok kunne manden ikke sige mere, men sammen med redder Tonny Christiansen hoppede Kejlstrup ind i en ambulance, og kørte i den retning, manden havde peget. Kejlstrup og Christiansen var de første redningsfolk, der ankom til det, der viste sig at være den største eksplosionsulykke i Århus siden den navnkundige 4. juli-ulykke 1944. Ved skæbnens ironi var eksplosionen sket på nøjagtig samme sted, nemlig i KFKs silo ved kaj 123 på Århus Havn. Til BT beskrev Kejlstrup de første minutter på ulykkesstedet: » – *Det første vi så var arbejdere, der kom løbende med tøjet i flammer. Vi rev tøjet af dem, og lagde dem på bårer, hvorefter vi med udrykning kørte dem til de århusianske hospitaler. Kolleger, der sekunder efter kom til, løb op i den brændende bygning, hvor vi vidste, der måtte være flere lagerarbejdere. En sad fastklemmt, og mens flammerne endnu slikkede i hans klæder fik vi ham fri og båret ned. Manden var ved fuld bevidsthed, men så stærkt chokeret af den voldsomme eksplosion, at han ikke ænsede sine smerter*«. ²⁴⁴

Det var held i uheld, at eksplosionen skete lige omkring fyraften, idet hovedparten af de ca. 100 mand, der dagligt arbejdede i siloen befandt sig i frokoststue og omklædningsrum, der lå i den modsatte ende af bygningskomplekset end dér, hvor eksplosionen skete. Ganske vist blev frokoststuens udgang blokeret, men en arbejder fik hurtigt skabt en nødudgang ude fra ved hjælp af en kran og alle slap uskadede ud herfra. Ca. 25 mand skulle fortsætte arbejdet til kl. 23.00 og de befandt sig derfor i selve siloen da eksplosionen skete. En del af disse arbejdere kunne redde sig selv ud, men andre måtte have hjælp af kolleger og redningsmandskab. Seks arbejdere måtte køres på hospitalerne med forbrændinger.



Parkerede biler forhindrede redningskøretøjerne i at komme frem efter eksplosionen på KFK i oktober 1968. Som det ses på billedet, var der dog en effektiv løsning på dét problem. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

Usikkerheden om, hvor mange, der befandt sig i den brændende silo, førte til, at et omfattende eftersøgningsarbejde blev sat i værk. Arbejdere med grundigt kendskab til bygningens mange kroge hjalp falckfolk og røgdykkere fra Århus Brandvæsen med at afsøge bygningen. Seks røgdykkere fra fre-gatten Peder Skram, der lå i havnen, blev også sat ind i eftersøgningen.

Der måtte store mængder vand til for at slukke branden, der blandt andet rasede i en omfattende trækonstruktion i bygningens indre. Havnens to slæbebåde Jakob og Bulbider blev derfor sat ind og de slukkede fra søsiden med 8000 liter vand i minuttet. Det tog ca. 3 timer inden branden var under kontrol, hvorefter brandvæsenet foretog efterslukning i yderligere halvandet døgn.

Da redningsarbejdet var på sit højdepunkt, deltog ca. 160 personer i arbejdet; 40 mand fra Falck, et tilsvarende tal fra Århus Brandvæsen, 10 værnepligtige fra Marinestation Århus, 23 mand fra Peder Skram,

besætningerne på to slæbebåde og en stor del af de uskadede arbejdere fra KFK.

For en række arbejdere var der tale om et forfærdeligt déjà vu. Flere havde også arbejdet på stedet den 4. juli 1944. Arbejdsmand Svend Godtfredsen var endog blandt de hårdest medtagne ved denne eksplosion. I 1944 lå han hjælpeløs i ruinerne i timevis med svære kvæstelser. Blandt andet mistede han sin ene nyre. Ved eksplosionen i 1968 pådrog han sig så svære forbrændinger, at han døde to dage efter ulykken, 65 år gammel. Eksplosionen krævede yderligere et dødsoffer, idet en arbejder døde af sine forbrændinger ca. 14 dage efter ulykken. Siloen, med det karakteristiske tårn, der blev løftet i vejret af eksplosionens kraft, stod ikke til at redde, og den blev revet ned i 1969. Skaderne ved eksplosionen blev opgjort til ca. 24 mio. kr.^{24,5}

Redningsfalcken II

I december 1968 modtog Falck i Århus sin 3. redningsbåd, som fik navnet Redningsfalcken II – uagtet, at der aldrig tidligere havde været en båd med dette navn i Århus. Båden, der var bygget på Ejvinds bådeværft ved Svendborg, var en videreudvikling af en båd, der året forinden var blevet leveret til Falck i Svendborg og denne båd hed Redningsfalcken. Redningsfalcken II var væsentligt større end Falken. Den var udstyret med det samme materiel, som man på den

tid kunne finde i en ambulance samt en vandkanon, der ydede 1800 l/min.²⁴⁶ Båden krævede en besætning på tre mand, og store dele af personalet på station Kystvejen fik navigationsundervisning for at kunne sejle med båden.

Efter leveringen af Redningsfalcken II, skulle Falken stationeres i Struer, der dog måtte vente nogen tid på sin båd. I foråret og sommeren 1969 skete der en del eksplosioner i Koraldybet i Århusbugten, hvor tusinder af tons tysk ammunition var blevet skaffet af vejen efter 2. Verdenskrig. Der skete ikke personskade ved disse eksplosioner, men Falck turde ganske enkelt ikke give afkald på sin ekstra båd, så længe eksplosionsfaren bestod. Falken blev først sendt til Struer, da Søminevæsenet oplyste, at der ikke længere var eksplosionsfare i Koraldybet.

Kære Falck!

Forfatteren og radiomanden Vagn Steen deltog på et af de kurser, Falck afviklede i samarbejde med Danmarks Radio. Kurset gav Vagn Steen inspiration til at kaste sig over en genre, han ikke før havde beskæftiget sig med, nemlig den gode, gammeldags drengbog. Den eksperimenterende forfatter skabte dog en meget utraditionel drengbog, der kombinerede skildringer af store og små ulykker, hverdagslivet på en falckstation og autentiske ulykkesrapporter fra Falcks arkiver. Bogen fik titlen »Kære Falck!«.



Falcks sidste redningsbåd i Århus, Redningsfalcken II, der blev sat i drift i december 1968. (Foto i privateje)

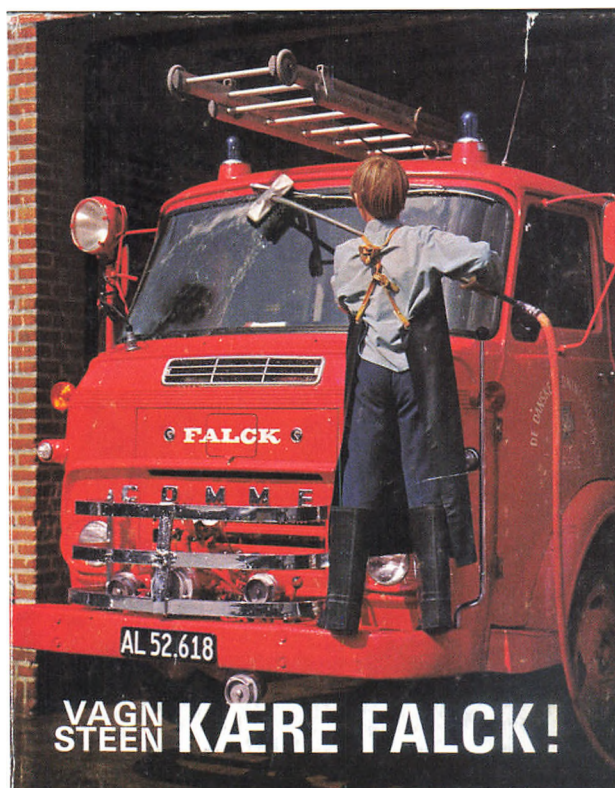
Bogen blev til i et tæt samarbejde med den århusianske fotograf Poul Petersen, hvis dengang 13-årige søn Ole er bogens ene hovedperson. Bogens anden hovedperson, er falckmanden »Bjørn« – en lettere omskrivning af Basse.

Drengen Ole tilbringer en sommerferie hos Falck i Århus, og dele af bogen er bygget over de ulykker og redningsaktioner, Ole deltog i under sit ophold på stationen. I et samtidigt interview beskrev Vagn Steen bogens tilblivelsesproces: » – Jeg har ladet bogen blive til, mens tingene foregik. Ole og hans far tilbragte sidste sommer flere dage og nætter hos Falck i Århus for at få alle be-
givenheder med. Det var ikke alt sammen lige spændende, men jeg har forsøgt at gøre bogen interessant ved at fortælle det autentiske forløb, beskrive grupperne omkring ulykkesstedet og optegne, hvad Ole tænker. Hans tanker står i modsætning til den øvrige tekst i kursiv. Hensigten er, at den aktive læser ikke nødvendigvis skal mene det samme som Ole, men derimod selv ræsonnere. Hermed mener jeg, at have indbudt til en mere aktiv form for læsning«. ²⁴⁷

Helt centralt i bogen står skildringen af branden på Højbjerg Bibliotek 31. december 1968 om aftenen. At drengen Ole er digtet ind i denne historie er dog en tilsnigelse fra forfatterens side, idet branden fandt sted før arbejdet med bogen blev påbegyndt. Forløbet omkring branden var imidlertid yderst dramatisk og derfor oplagt stof i bogen. Branden var opstået i bygningens tagetage, der husede et antal klubværelser. I løbet af kort tid var hele taget i lys lue og klubværelserne kunne ikke reddes fra at udbrænde. En rekognoscering viste, at der ikke var mennesker i den brændende tagetage. I stedet for omgående at pøse vand på den brændende bygning, valgte Falck, under Basses ledelse, en anden taktik. Redningsmandskab trængte ind i biblioteket for at overdække bogbestanden med presenninger, så bøgerne ikke blev ødelagt af ned-sivende vand fra loftet, når slukningen gik i gang.

Talrige tilskuere var efterhånden strøm-
met til brandstedet fra nytårsfesterne i om-
rådet. For tilskuerne var det uforståeligt, at
ilden ikke blev slukket, og tilskuermæng-
den blev mere og mere ophidset. Basse
husker, at deltagerne til direktør Arno An-
derssons nyårsfest var blandt tilskuerne:
»Direktør Andersson holdt nytårsselskab
med blandt andre den tidligere direktør
Ahrentz fra Falck i Vejle som gæster. De
kom til stede på brandstedet. Jeg husker, at
Ahrentz sagde: -Fyr da den mand, han er
jo ikke sin plads voksen, hvortil Andersson
sagde: – aarh, der er jo nok en forkla-
ring«. ²⁴⁸

Basse fik på brandstedet at vide, at
bibliotekets bøger repræsenterede en værdi
af ca. 2 mio. kroner. Dette holdt sammen
med at det brændende tag måske kostede



Forsiden på Vagn Steens børnebog Kære Falck, der skildrer en drengs sommerferie hos Falck i Århus.



I 1968 modtog Falck en stor Volvo redningskranvogn, vogn 6147, som her ses i aktion ved en arbejdsulykke nær Odder, hvor en traktor styrtede i en udgravning. Traktorens fører omkom ved ulykken. (Foto i privateje)

en tiendedel – og i øvrigt allerede var stort set ødelagt – var baggrunden for beslutningen om, at vente med at slukke for at redde så mange bøger som muligt. »Dagen efter skulle Andersson og jeg til et jubilæum hos brandvæsenet. –Hvad nu med den brand i går, sagde Andersson bekymret. – Det kørte som det skal, svarede jeg. Og der var heller ikke nogen deroppe, som berørte det.«²⁴⁹

Kommunesammenlægningen

1. april 1970 skete den største administrative reform i Danmark i nyere tid: Kommunesammenlægningen. Landets ca. 1.000 sognekommuner og 22 amter havde fået problemer med at løfte de udfordringer, som det stadigt mere udbyggede velfærdssamfund stillede til den offentlige sektor og det var nødvendigt at samle dem til færre, men større og mere slagkraftige enheder.

Reformerne betød, at Falck i et vist omfang kom til at udføre sine opgaver vedrørende ambulancekørsel og sygetransport for en ny opdragsgiver, idet et element i reformen var at samle ansvaret for sygehusdrift hos amterne, hvis antal blev reduceret til 14. En konsekvens af, at Århus Kommunehospital og Marselisborg Hospital blev en del af den nye Århus Amtskommune var, at aftaler vedrørende patientbefordring fremover skulle forhandles med amtet.

En ny Århus Kommune så også dagens lys. I alt 20 store og små sognekommuner blev indlemmet i den nye storkommune. De seks store sognekommuner, der grænsede op til Århus Kommune, havde alle et aneligt indbyggertal, mens sognekommunerne i oplandet var af vekslende størrelse; de mindste havde blot nogle få hundrede indbyggere.

Falck havde kontrakt på brandslukning i næsten alle de 20 sognekommuner, der nu

blev indlemmet i Århus Kommune, og et af de mange spørgsmål, der skulle tages hånd om, var den fremtidige struktur på brandslukningen. Enden på denne sag blev, at Århus Brandvæsen og Falck fortsatte med brandslukning i de områder, de hidtil havde haft, men forud for denne beslutning, gik et forhandlingsforløb, hvor flere alternative modeller blev undersøgt.

Hvor stor en del af disse forhandlinger, der var spil for galleriet, og hvor meget, der var reelle drøftelser, er dog et åbent spørgsmål. Daværende rådmand Olaf P. Christensen, der havde det politiske ansvar for brandslukningsberedskabet, beskriver forhandlingerne således: *»Forhandlingerne foregik i et afslappet klima, rent politisk. Det var pragmatiske og ikke ideologiske hensyn, der lå til grund for den valgte løsning. Der skete det, at Århus Brandvæsen overtog det formelle ansvar for brandslukningen i hele kommunen. I brandkommissionen havde vi – det vil først og fremmest sige undertegnede og det socialdemokratiske medlem, Christian Nielsen – den indstilling til tingene, at »det skal køre«. Vi kunne konstatere, at både Århus Brandvæsen og Falck havde et fornuftigt dimensioneret beredskab til at slukke i deres respektive områder, og der blev derefter indgået kontrakter om brandslukning gældende til 1. april 1973 på baggrund af distrikterne inden kommunesammenlægningen. I yderdistrikterne fortsatte bl.a. Odder Brandvæsen med at have brandslukning. Ved de næste kontraktforlængelser blev der ikke ændret på distrikterne, det skete først langt senere«.*²⁵⁰

Forhandlingerne om den fremtidige slukningsstruktur blev ført af en arbejdsgruppe under det såkaldte sammenlægningsudvalg, der bestod af repræsentanter fra Århus Kommune og de 20 omegnskommuner. I arbejdsgruppen deltog: Brandchefen, en repræsentant fra de store og en fra de små omegnskommuner samt direktør Arno Andersson fra Falck. Arbejdsgruppen indledte sit arbejde i efteråret 1969. Den helt overordne-

de tanke, at hvert korps skulle bibeholde sit slukningsområde, og at de lokale brandkorps i Hornslet, Odder og Skanderborg mod betaling skulle slukke i visse yderområder, synes ikke at have været til debat.²⁵¹

To forhold blev dog drøftet under forhandlingerne. Det ene var, hvad man skulle stille op med det hjælpemandskab, der stadig fandtes i sognekommunerne. I kraft af Falcks moderne og effektive materiel, var betydningen af dette mandskab blevet mindre som årene var gået. Med virkning fra 1. april 1970, blev de lokale brandkredse ophævet i de seks store sognekommuner og hjælpemandskabets funktion ophørte. Man valgte at bevare de lokale brandkredse og det lokale hjælpemandskab i de 14 mindre kommuner, men disse brandkredse blev også siden nedlagt.

Det andet spørgsmål, der blev drøftet var, om der var behov for et førstehjælpsberedskab i kommunens yderdistrikter. I den forbindelse blev det overvejet at købe nogle små førstehjælpsprøjter og lade dem betjene af lokalt mandskab. Sprøjterne skulle udstationeres i Todbjerg, Framlev og Mårslæt. Med denne løsning kunne man nedlægge alle beredskabsstyrker i sognekommunerne. Tanken blev opgivet, men man nåede at indhente brochurer og beskrivelser på egnede vogntyper.²⁵²

Arbejdsgruppen var allerede færdig med sit arbejde i januar 1970, og et notat, dateret 20. januar 1970, skitserer den fremtidige slukningsstruktur. Sagen var således reelt afsluttet inden sammenlægningen af kommunerne trådte i kraft. Alligevel fremsendtes sagen ikke til byrådet til godkendelse.

Hvad der derefter skete, vides ikke præcist, men i Brandvæsnets arkiv findes et notat, udarbejdet af brandchefen i september 1970. Titlen på notatet er: *»Organisationsplan for brandslukning i Århus Kommune«*. I notatet beskrives tre mulige løsninger; nemlig: A: Århus Brandvæsen overtager alle slukningsforpligtelser i hele kommunen. B: Falck overtager Århus Brandvæsen og C: Kombineret kommunalt og entrepre-

brandvæsen (altså den bestående ordning). Hvorfor notatet er udarbejdet, og hvor det er behandlet vides ikke, men i lyset af den klare linie, der var i forhandlingerne omkring årsskiftet 1969-70 og fhv. rådmand Olaf P. Christensens erindring om, at sagen skulle løses så pragmatisk som muligt, forekommer det gådefuldt, at man på dette tidspunkt problematiserede sagen ved at arbejde med alternativer, der slet ikke var på bordet under de tilsyneladende gnidningsløse drøftelser tidligere.

Først tidligt på sommeren 1971 blev sagen om slukningsstruktur fremsendt til byrådet, der besluttede, at fortsætte med en uændret struktur frem til 1. april 1973.²⁵³ I forbindelse med forlængelsen af aftalen i 1973 blev det atter undersøgt, om man kunne lade Århus Brandvæsen eller Falck stå for hele brandslukningen alene, men såvel

hensyn til konkurrencen som økonomiske argumenter talte for at bibeholde den struktur, der var lagt fast – dog med mindre ændringer. Beredskabet hos Falck i Århus blev øget så i alt otte mand skulle være klar til øjeblikkelig udrykning. Det var en konsekvens af, at en vandtankvogn med 9.000 liter vand nu var en del af standardudrykningen. Med indførelsen af tankvogne som standard, blev vandforsyningen etableret langt hurtigere og mere effektivt – især på landet, hvor man nu ikke i samme grad var henvist til branddammene, hvis betydning derfor blev mindre.

Øvrige ændringer i beredskabsaftalerne 1. april 1973 var, at Falck i Århus overtog slukningen i Fastrup fra Skanderborg Brandvæsen og Falck i Hornslet overtog slukningen i den nordligste del af Århus Kommune. Aftalen løb frem til 1. april 1978.

Storbrande og patientbefordring

Brandenes årti

Århus Kommune var i 70'ernes første år plaget af mange store brande. Det traditionelle højrisikoområde, havnen og midtbyen og de gamle forstadskommuner, blev alle udsat for brande, der forrettede voldsomme ødelæggelser.

To store brande i forstæderne opstod hos tømmerhandlere. 23. september 1970 brændte Poul Hansens Tømmerhandel i Riskov. Branden udbrød i et lager for imprægneringsvæsker og spredte sig med voldsom hast til den 500 kvm. store lagerbygning for nyskåret tømmer, der lå ved siden af. Den store lagerbygning brændte ned på blot 20 minutter. Under slukningen af branden, der kunne ses 10 km. væk, måtte Falck begrænse arbejdet til at redde administrationsbygningen. Der blev brugt ca. 1,5 millioner liter vand ved slukningsarbejdet, der stod på i seks timer. Der skete skader for i alt ca. 2 millioner kr. ved branden, der heldigvis ikke medførte nogen personskade.

En anden og mere alvorlig brand opstod hos tømmerhandler Svend Andresen i Holme 16. august 1973. Også hér opstod branden i en imprægneringshal, som følge af gnister fra et svejseapparat. Ilden bredte sig hurtigt til en tank med imprægneringsvædske. Tanken indeholdt flere tusind liter Goriol, der er yderst brandfarligt. Varmeudviklingen pressede hul i tanken, og som fra en flammekaster stod en søjle af ild op i luften. Den brændende Goriol udviklede en kvælende røg og en voldsom varme, der gjorde slukningsarbejdet vanskeligt og farligt. Falck sendte selv 15 mand til brandstedet, men måtte have assistance fra Århus Brandvæsen, da resten af Falcks eget mandskab var optaget af at slukke to brande i Lystrup og Ølst. Den eneste måde Falck- og brand-

folk kunne nærme sig ilden på, var ved at kravle frem og slukke i liggende stilling, eller ved at have metalplader med sig, som de kunne bruge som skjold, mens de – siddende bag pladerne – slukkede ilden.

Slukningsarbejdet blev koncentreret om at redde tilstødende bygninger, og det var afgørende at undgå, at flammerne forcerede en brandmur på tømmerpladsen. Det lykkedes, men kun under store anstrengelser. Een efter een begyndte brandfolkene på pladsen at falde om. Anstrengelserne, varmen og røgen var mere end de fleste kunne tåle. Brandfolkene sad på stribe på fortovet og fik ilt, mens de blev oversprøjet med vand. I alt måtte ti mand køres på hospitalet med røgforgiftning; fire af tømmerhandelens ansatte og seks brandmænd fra Århus Brandvæsen, der angreb ilden i vindsiden. To brandmænd havde alvorlige symptomer på forgiftning. Indsatsledelsen på brandstedet forsøgte forgæves at få pålidelige oplysninger om risikoen ved Goriol fra producenten, Goriværket i Kolding. Først da branden var slukket, lykkedes det Goriværket, via forbindelser i Holland, at få fastslået, at røgen fra den brændende Goriol ikke var giftig.

En lang række pyromanbrande spredte frygt i midtbyen i 1972 og 1973. I flere tilfælde var beboere i ældre byejendomme i livsfare, og to af brandene kostede menneskeliv. Den første brand, der kostede dødsopfre, var en brand i P.P. Ørumsgade i august 1972.

Natten til 4. maj 1973 satte en ung mand ild til ejendommen M.P. Bruunsgade 64. Slukningsarbejdet var et af de mest dramatiske i Århus nogensinde, blandt andet måtte man for første gang redde mennesker med springlagen. Branden var blevet påsat på fortrappen, og i løbet af kort tid, brændte



Branden i M.P Bruunsgade 64 i maj 1973, der kostede et menneske livet var anledning til et af de største opbud af brand- og redningskøretøjer i Århus nogensinde. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

hele trappeskakten. 15 mennesker, der boede på loftsværelser var afskåret fra at komme ned. Otte af dem kravlede ud på ejendommens tag. Det var med nød og næppe de med tilråb fra gaden kunne forhindres i at springe i panik før redningsmandskabet ankom. » – *Jeg har aldrig oplevet noget så uhyggeligt som at se de arme mennesker hænge i tagrenden, helt tilsodede – flere uden tøj på kroppen – og alle rædselsslagne og udmattede*« sagde en falckredder til Aarhus Stiftstidendes reporter. Da Falck og Århus Brandvæsen ankom, var situationen så desperat, at der ikke var tid til at køre stigevogne i stilling og man måtte derfor bruge

tre springlagener. Der er stor risiko forbundet med at bjærge folk ved hjælp af springlagen – både for de, der skal springe, og de, der skal holde lagenet. En af de, der sprang, brækkede ryggen, da hun ramte en markise på vejen ned. En anden var livløs, da han kom ned, og han blev genoplivet af en nar-kosesygeplejerske. Hun roste Århus Brandvæsen og Falck for deres indsats på brandstedet: »– *Brandfolkene var rolige og beherskede, og man kunne se, at samarbejdet mellem de mange forskellige slukningstog gik som det skulle ... Der var ikke ret mange på brandstedet, da jeg kom – men brandfolkene var gået i gang med slukningen. Kl.*

4.15 lød der et forfærdeligt brag, og alle ru-
derne på anden sal blev blæst ud. Da var der
ikke meget at stille op for brandfolkene«. ²⁵⁴

20 røgdykkere fra Falck og Århus Brand-
væsen gennemsgøgte i to-mandshold den
brændende bygning. I en lejlighed fandt de
liget af en ældre dame, der var ude af stand
til at komme ud af lejligheden fordi hun få
dage forinden havde brækket lårbenet. I alt
blev 11 beboere indlagt med forskellige ska-
der og en brandmand fra Århus Brandvæ-
sen fik forbrændinger, da dele af den bræn-
dende trappe styrtede ned over ham.

Både Århus Brandvæsen og Falck røm-
mede i bogstaveligste forstand stationerne
for at yde hjælp. Et slukningstog fra Odder
Brandvæsen måtte køre til brandstationen i
Ny Munkegade for at holde i beredskab.
Tilsvarende måtte Falck, der havde sendt
seks ambulancer, seks brandvogne og over
30 mand fra Kystvejen til brandstedet til-
kalde ambulancer fra Randers, Hornslet,
Rønde og Skanderborg for at opretholde
det normale beredskab.

Under en pyromanbrand i Viby 22. maj
1973 anholdt politiet en 21-årig mand. Han
blev sigtet for fem brande; en i midtbyen,
hvor et ungt par med deres lille barn havde
måttet fire sig ned fra deres lejlighed i
sammenbundne lagener for at redde sig,
samt fire mindre brande i Viby. Senere til-
stod den unge mand at have indtelefoneret
en række falske alarmer og han tilstod også
flere brande. Under en afhøring i begyn-
delsen af juli tilstod han endelig, at han var
manden bag branden i M.P. Bruunsgade.
Han havde tappet benzin i sodavandsflasker
fra parkerede knallerter ved Banegården, og
brugt det til at antænde papir og affald på
loftet og i kælderens. En række af de andre
brande i midtbyen, herunder dødsbranden i
P.P. Ørumsgade, havde han dog ikke noget
kendskab til.

Folkeskolerne i Århus, var udsat for to al-
vorlige brande i 1973. Den første ramte
Hasle Skole 15. juni 1973. Branden, der op-
stod i en overophedet sauna, hærgede sko-
lens idrætsfaciliteter. Det var imidlertid ikke

noget problem at skaffe vand til slukningen,
man brugte de 400.000 liter vand i skolens
svømmehal, som i øvrigt var den bygning,
der blev mest hærget af branden. Ilden fik
fat i den lukkede tagkonstruktion over
svømmehallen og det tog mange timer in-
den den var slukket.

Bare en måned senere, var uheldet ude på
Holme Skole. Under elevernes sommerferie
arbejdede håndværkere på skolen, og
en nærliggende årsag til den voldsomme
brand, var selvantændelse i nogle malerva-
rer, men brandårsagen blev aldrig opklaret,
og det er derfor ikke udelukket, at branden
var påsat. Da Falck kom til stedet, brændte
det kraftigt i den midterste fløj at det U-for-
mede byggeri. Begge sidefløje var truet af il-
den, der spredte sig med stor hast og ind-
satsen blev koncentreret om at hindre ilden
i at brede sig til sidefløjene. Midterfløjen
udbrændte totalt. Falck fik assistance af År-
hus Brandvæsen til slukningen, der blev
vanskeliggjort af, at der ikke var tilstrække-
ligt tryk på vandet til at forsyne de mange
strålerør, der var nødvendige, før man hav-
de haft kontakt med Holme Vandværk for
at få øget vandtrykket.

Dagen efter blev det under en inspektion
af brandtomten konstateret, at skolens lof-
ter var beklædt med lakerede pinde, hvor-
under der lå en isolering af træuld og tang.
Denne loftskonstruktion, der havde været
lovlige, da bygningen blev opført i midten af
1950'erne, var en sand brandfælde.

De gamle danske landsbyer med deres
smukke stråtage og bindingsværksmure, er
vel noget af det mest danske, der findes. Det
er, desværre, også noget af det mest brand-
farlige, der findes. Historien kan fremvise
talrige eksempler på landsbyer, der nærmest
er blevet lagt øde af brande, der har spredt
sig med lynets hast mellem de tætliggende
ejendomme. Fra Århus-området kan for ek-
sempel nævnes branden i landsbyen Hvol-
bæk ved Skanderborg i 1945, hvor tre store,
stråttækte gårde udbrændte på trods af at
en omfattende styrke af brandfolk fra hele
regionen deltog i slukningsarbejdet.



Under branden i M.P Bruunsgade 64, reddere Falck og brandvæsenet flere beboere ved hjælp af springlagener. Billedet her, fra en øvelse hos Falck i Århus, giver et indtryk af, hvordan det må føles at tage springet. (Foto i privateje)

At den slags brande ikke kun hører for tiden til fik beboerne i Tilst gamle bydel at mærke 31. juli 1977. Et roehus ved en firelænget gård på Bysmedevej brød i brand, og på mindre end en time, havde ilden bredt sig til tre af gårdens længer og to omkringliggende beboelseshuse. Naboers forsøg på at dæmpe ilden med haveslanger var fuldstændigt nyttesløse, og den vigtigste opgave for mandskabet fra Falck, der måtte have hjælp fra Århus Brandvæsen, var at forhindre ilden i at brede sig til flere huse. Først og fremmest var gårdens stuehus i fare for at bryde i brand. Inden Falcks ankomst, havde naboer fået lukket gårdens kreaturer ud på en mark, men gårdens ca. 80 svin, blev flammernes bytte. Falck-folk stod klar til at skyde de nød-stedte dyr, men på grund af den kraftige

brand var det umuligt at komme tæt på dyrene, der i stedet måtte blive flammernes bytte.

At branden ikke fik større udbredelse end den gjorde, skyldes først og fremmest at det var muligt at slukke ilden i stråtagene med vand fra tankvognenes vandkanoner. Hvis branden i Tilst var opstået få år tidligere, da tankvogne ikke indgik i brandberedskabet, er det ikke godt at vide, hvor store ødelæggelser, der kunne være sket.

Hun troede bare, han havde overarbejde

Ved den bemærkelsesværdige befrielse af den fastklemte dykker, Knud Dahl, der blev begravet af et sandskred på bunden af Århus havn i 1951, var Århus Havns dykker, John Andersen blandt de dykkere, der ud-

førte redningsarbejdet. John Andersen kunne selvsagt ikke vide, at han 20 år senere blev hovedpersonen i en ulykke, der lignede den til forveksling.

18. juni 1971 var John Andersen gået ned for at inspicere en spunsvæg ved Århus Havns kommende containerterminal, pier 4. Han blev begravet af et sandskred, og nøjagtig som ved Knud Dahls uheld, måtte han befries ved, at der blev højtryksspulet omkring ham. Efter at have været fastklemt i seks timer, kunne han trækkes fri. Det var denne gang frømand, der udførte redningsarbejdet i vandet, og deres større bevægelsesfrihed havde betydning for arbejdets effektivitet.

Ingen, bort set fra de implicerede redningsfolk og tilskuere, anede i øvrigt noget om uheldet, før redningsarbejdet var lykkeligt afsluttet. John Andersen bad om, at radio og tv ikke omtalte begivenheden før han var velbeholdt på landjorden igen – han ville ikke gøre sin kone bekymret – og indtil han igen var hjemme, troede hun blot han havde overarbejde.

Falcks reddere uddannes

I 1959-60 havde Falcks Redningskorps forsøgsvis gennemført et uddannelsesprogram for nyansatte på stationen i Roskilde med ledende medarbejdere som undervisere, men uddannelsen blev stillet i bero efter afviklingen af et enkelt hold. Kort før sammenslutningen af Falck og Zonen havde de to redningskorps indledt et samarbejde om at etablere uddannelse af deres reddere. Baggrunden var en ny lovgivning, der gav mulighed for at få støtte til uddannelse af ufaglærte.

Umiddelbart efter sammenslutningen åbnede Falck sin egen redningsskole på Ørnegården, den tidligere falckstation i Gentofte. Skolens leder var W. Ric. Hansen, der var blevet ansat som korpsets uddannelseschef. I 1964 blev skolen som den første anerkendt af Arbejdsministeriet som brancheskole. Med åbningen af Landtransportskolen i Avedøre i 1972, blev undervisningen flyttet dertil.²⁵⁵

Med henblik på at give erfarne reddere et bedre teoretisk grundlag for at løse vanske-



Fra den dramatiske brand på Holme Skole i 1973. Foran Falcks stigevogn ses vg. 3613, specialenhed til pulverslukning. (Foto i privateje)

lige bjærgningsopgaver, gennemførte skolens underviser, Herman Wegeberg flere kurser i provinsen. I flere somre omkring 1970 blev der undervist på det militære øvelsesanlæg Vestereng ved Skejby. En fast del af undervisningen var bjærgning af en stor lastvogn (i reglen en af korpsets ældre kranvogne) fra en stejl skrænt.

Personalet hos Falck fik også lejlighed til at øve sig på andre områder. En af de mere spektakulære øvelser fandt sted i november 1970 på Århus Brandvæsens øvelsesanlæg ved Kirstinesminde. Her fik Falcks nye specialenhed til pulverlukning sin ilddåb ved en fingeret ulykke, hvor en tankvogn lastet med benzin var kollideret med en bedaget trambus fra Århus sporveje. Tankvognen var væltet, så benzinen kunne løbe ud på jorden, og brænde med eksplosionsagtig kraft.

En lignende øvelse året forinden var endt i en nærmest farceagtig skumkamp mellem to hold falckfolk, som fra hver sin side skulle slukke brand i en tankvogn, der var lastet med benzin. Ved denne lejlighed stod tank-

vognen på alle fire hjul, og ilttilførslen til den brændende benzin i tanken var ikke nær tilstrækkelig til at forårsage nogen brand af betydning. De store mængder skum, der blev sprøjtet på bilen, havde ingen virkning, da de ikke kunne standse den begrænsede tilførsel af ilt, der trods alt var og mens ilden stille rasede ud i tanken, sprøjtede falckfolkene lystigt skum over bilen for at ramme kollegerne på den anden side.

Kvinder hos Falck

Falcks Redningskorps var en mandsdomineret arbejdsplads. Siden slutningen af 1940'erne havde kvinder været ansat i administrationen i Århus; i øvrigt væsentligt senere end hos Zonen, der allerede ved sin start i Århus i 1938 havde kvinder i sin administration; den ene oven i købet med flere års tidligere erfaring hos Zonen i Odense.²⁵⁶

Den almindelige udvikling på arbejdsmarkedet, hvor kvinders erhvervsfrekvens blev stadig højere, smittede også af hos



Branden på Hasle Skole 15. Juni 1973. Forrest ses Falcks Scania tankvogn vogn 3619 – en brugt Esso-tankvogn, der var blevet sat i drift kort tid forinden. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



I 1971 ansatte Falck i Århus tre Falckoliner. Det var de første kvinder i den tekniske tjeneste hos Falck over hovedet. F.v.: Agnete Warming, Inge Lise Poulsen og Lena Gjerulf. (Foto i Lokalhistorisk Samling)

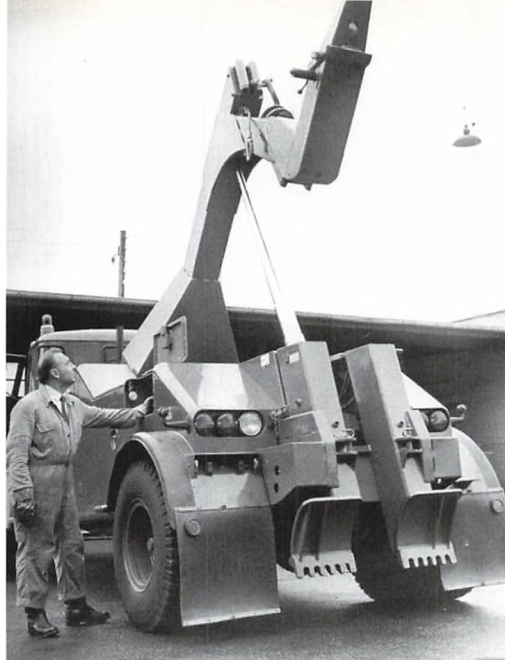
Falck. Som led i et større rationaliseringsprogram besluttede korpset i sommeren 1971 at supplere personalet med kvinder, hvor det var relevant. Århus gik i front med ansættelsen af de første kvinder på vagtcentralen samt i den tekniske tjeneste, hvor de blev ansat til at køre sygetransport med siddende patienter. Hospitalernes brug af ambulans behandling frem for indlæggelser havde i de seneste ca. 10 år ført til en markant stigning i antallet af siddende sygetransporter, og Falck brugte både personvogne og minibusser til transport af de mange patienter hver dag. Ved udgangen af 1971 var antallet af sygetransportvogne (personvogne) i Århus vokset til 22.²⁵⁷

22. september 1971 søgte Falck i de lokale aviser efter seks kvinder på deltid; to²⁵⁸ til telefonpasning og fire til sygetransport. Størst interesse var der for at komme på vagtcentralen. 100 søgte disse stillinger,

mens ca. 50 var interesseret i at blive falckoliner – som de officielt blev kaldt. Denne sproglige opfindsomhed blev i øvrigt eftergjort, da man hos Falck i Otterup året efter ansatte de første kvindelige deltidsbrandmænd – de fik betegnelsen: Branddesser.

Blandt de første falckoliner var Agnete Warming: »– Ved min ansættelsessamtale sad der mindst tre »høje herrer«; direktør Andersson, Basse og I.W. Hansen. Til sidst spurgte direktør Andersson mig: – Hvad tror De lønnen er?, hvortil jeg svarede: – Det samme som en redders, og jeg går ud fra en redder kan forsørge sin familie! De tre »høje herrer« brast i en skoggerlatte: næ, en redder kan ikke forsørge en familie, der må konen hjælpe til. Det var ikke så almindeligt dengang, at konen var udearbejdende, så det fortæller lidt om lønnen.«²⁵⁹

Der var mange praktiske ting, der skulle tilrettelægges, før det kvindelige personale



I 1969 modtog Falck i Århus denne Scania – blandt de første af en helt ny generation af kranvogne. Den traditionelle kran var erstattet af en hydraulisk løftebom. Med tiden har denne type stort set erstattet de traditionelle kranvogne hos Falck og andre virksomheder, der beskæftiger sig med bjærgning og bugsering af havareerede køretøjer. (Foto i Lokalhistorisk Samling)



Mercedes var i mange år den mest benyttede vogntype som ambulance hos Falck. Dette billede er noget af en raritet. Vogn 4010 var kun i drift i Århus i få uger i 1970 inden den blev overflyttet til Falck i Ålestrup. Yderst til venstre: anes Walther Poulsen, der blev ansat hos Falck ved starten i 1927 og i sine sidste år hos Falck var garagemester med ansvar for vognparkens pasning og pleje. (Foto i privateje)

kunne begynde. Blandt andet uniformen: »Jytte Andersson ville have os i vinrøde uniformer, men føtterne satte sig imod, så vi blev grå. Vi førte desuden to års kamp, inden vi fik lov at gå i lange bukser«. ²⁶⁰ Den oprindelige uniform med spencer, jakke, skjortebluse og stewardessehue, var kold om vinteren. Vintrene gav også problemer for de personvogne, falckolinerne dagligt kørte i. Vognene kunne ikke stå i garage på Falck-Gården, der havde alvorlige pladsproblemer. »Nogle morgener var det så koldt, at vi måtte skrive turene ned med blyanter. Kuglepenne kunne ikke skrive i de frostgrader ... Kuldegrader eller ej; vi skulle vaske vores biler, når vi kom hjem om eftermiddagen. Næste morgen var dørene frosset til – selv om vi havde smurt listerne – og vi kunne starte dagen med at tø bildøre og låse. Værst var det når vi kom ud til vognen med en patient, og ikke kunne komme ind i »isboksen««. ²⁶¹

Antallet af falckoliner voksede hurtigt, og de blev med det samme godt modtaget af patienterne. I en af de talrige avisartikler, som ansættelsen af de første falckoliner af-fødte, fortalte falckoline Lillian Larsen: »Der er mange kvindelige opgaver i forbindelse med en sygetransport ... Der kan være brug for at give en hjælpende hånd, når en patient skal have sko på, eller et par knapper skal knappes, og det er mit indtryk at mange patienter ligefrem synes, det er en lettelse, når der kommer en kvinde, som patienten hellere vil bede om hjælp«. ²⁶²

Konflikten med Århus Taxa

Efter Rekos konkurs havde Falck stort set været det eneste firma på markedet i Århus, der kunne påtage sig de opgaver, man pr. tradition løste for private og offentlige kunder. En markant undtagelse var det stadigt voksende marked for siddende patientbefordring – sygetransport, hvor også byens taxaselskaber ønskede at få en bid af kagen. På landsplan havde Centralforeningen af Lillebilforeninger forsøgt at tage spørgsmålet om Falcks kørsel af siddende patienter



I 1974 overtog Falck agenturet for den tyske fabrikant af brandslukningsudstyr Carl Metz. Samme år blev 30 automobilsprøjter som denne MAN sat i drift rundt om i landet. Sprøjterne blev færdiggjort på Falcks egen maskinfabrik i Haslev. De to århusianske stationer fik hver en vogn af denne type. (Foto i privateje)

op i sommeren 1972. Falck tilbageviste kritikken om, at man truede vognmændenes levebrød ved at gøre opmærksom på, at man jo kun kørte med syge mennesker, og at man faktisk i et vist omfang brugte vognmænd som underleverandører – især i formiddagstimerne, hvor presset med transport af patienter til og fra ambulans behandling var størst. At der vitterligt var tale om en betydelig opgave understeges af, at Falck i 1971 på landsplan udførte næsten 1/2 million transporter af siddende patienter; svarende til omkring 25% af korpsets totale antal assistancer.²⁶³

Det første år Falck offentliggjorde statistikker, der viste antallet af siddende sygetransporter, fordelt på de enkelte stationer, var i 1973. Her udgjorde sygetransporterne 55.940 af de i alt 142.734 assistancer fra de to stationer i Århus tilsammen. Det er – i sagens natur – ikke underligt, at de lokale taxavognmænd gerne ville have del af en så omfattende opgave, der altså alene udgjorde mere en 1/3 af Falcks aktiviteter i Århus. Interessant er det også at antallet af siddende sygetransporter på landsplan var steget fra ca. 500.000 i 1971 til over 800.000 i 1973.²⁶⁴

I de første år efter kommunesammenlægningen administrerede de enkelte kommuner stadig patientbefordringen på vegne af Århus Amt. Opgaven overgik gradvist til

amterne, og en standardoverenskomst trådte i kraft 1. april 1974 mellem Falck og Amtsrådsforeningen. Transporten af patienter i Århus Amt blev reguleret i henhold til denne overenskomst og – tilsyneladende i forbindelse med indgåelse af overenskomsten – besluttede Århus Amt i juni 1974 at tilrettelæggelsen af patienttransporterne skulle overgå til Falck 1. juli 1974.

Allerede i november 1972 havde en række taxaselskaber tilbudt Århus Amt, at de ville oprette et fælles kontor, hvorfra turene kunne disponeres. Der kom aldrig realitetsforhandlinger om dette tilbud, da amtets holdning var, at det ikke ville være fornuftigt at overlade opgaven til en sammenslutning af entreprenører, der på daværende tidspunkt kun stod for 1/8 (målt i omsætning) af sygetransporterne. Det blev derfor i stedet Falck, der fik opgaven.

Samarbejdet mellem Falck og taxavognmændene om fordeling af turene var anstrengt fra starten. Vognmændene hos Århus Taxa mente, at Falck selv kørte flere ture end aftalt, på bekostning af taxavognmændene. Det kom til en åben konflikt mellem Falck og Århus Taxa i efteråret 1974, hvor Århus Taxa opsagde sit kollektive abonnement hos Falck.

Århus Amt fulgte udviklingen tæt og et notat om erfaringerne med de første måne-

der under den nye ordning viste, at der var noget om taxavognmændenes kritik. Falcks andel i turene var steget og vognmændenes faldet tilsvarende efter, at Falck var begyndt at koordinere turene. Til gengæld var kvaliteten af koordineringsarbejdet steget betydeligt og Falck havde været i stand til at holde sine priser nogenlunde i ro, mens udgiftene pr. tur udført af taxavognmænd var steget markant.

Som en udløber af konflikten blev der efterfølgende lavet en kvotefordeling, således at Falck skulle sikre – og dokumentere – at en fast procentdel af alle ture blev udført af taxavognmænd.

Korrosion

Ingen materialer har vel ændret hverdagen så meget som plastic, der revolutionerede produktionen af mange varer. Desværre førte plastic'ens udbredelse til en helt ny form for skader ved brand. Problemet skyldtes PVC, der – især i plastic'ens barndom – var en bestanddel af næsten al plastic. Når PVC opvarmes frigøres klorbrintedampe, der i forbindelse med vand danner saltsyre. Un-

der en brand føres dampene med røgen og trænger ind gennem alle revner og sprækker. Maskiner og byggematerialer angribes og korroderer (rust).

Da forsikringsselskaberne så at deres udgifter til erstatning efter brande steg, indledte de 1972 et samarbejde med Falck. I fællesskab finansierede man udstationering af i alt 20 korrosionsskadevogne, som var udstyret med specialmateriel og kemikalier, der kunne neutralisere angrebene. Falck i Århus fik en af vognene.

En af de første gange, den århusianske korrosionsskadevogn var i aktion, var efter en brand på virksomheden Homa i Højbjerg 5. august 1972. Efter branden gik 12 mand fra stationerne i Århus, Randers og Herning i gang med at forebygge korrosionsskader. Der blev arbejdet i 15 timer og maskiner og udstyr for op mod tre mio. kr. blev reddet. En opgørelse over de tre første års assistancer til korrosionsbekæmpelse viste, at Århus var den station, der havde haft flest indsatser; 47 i alt ud af 305 assistancer på landsplan.²⁶⁵

Branden på Homa var langt fra den ene-



Korrosionsskadebekæmpelse efter branden på Homa i Højbjerg 5. august 1972. Falck i Århus fik hjælp fra kollegerne i Randers og Herning til opgaven, hvor værdier for 3 mio. kr. blev reddet. (Foto i privateje)



I 1970 afløste denne International Metro Falcks gamle Citroën frømandsvogn i Århus. Frømændenes arbejdsvilkår blev forbedrede, idet vognens størrelse gjorde det muligt at klæde om under kørslen. (Foto i privateje)

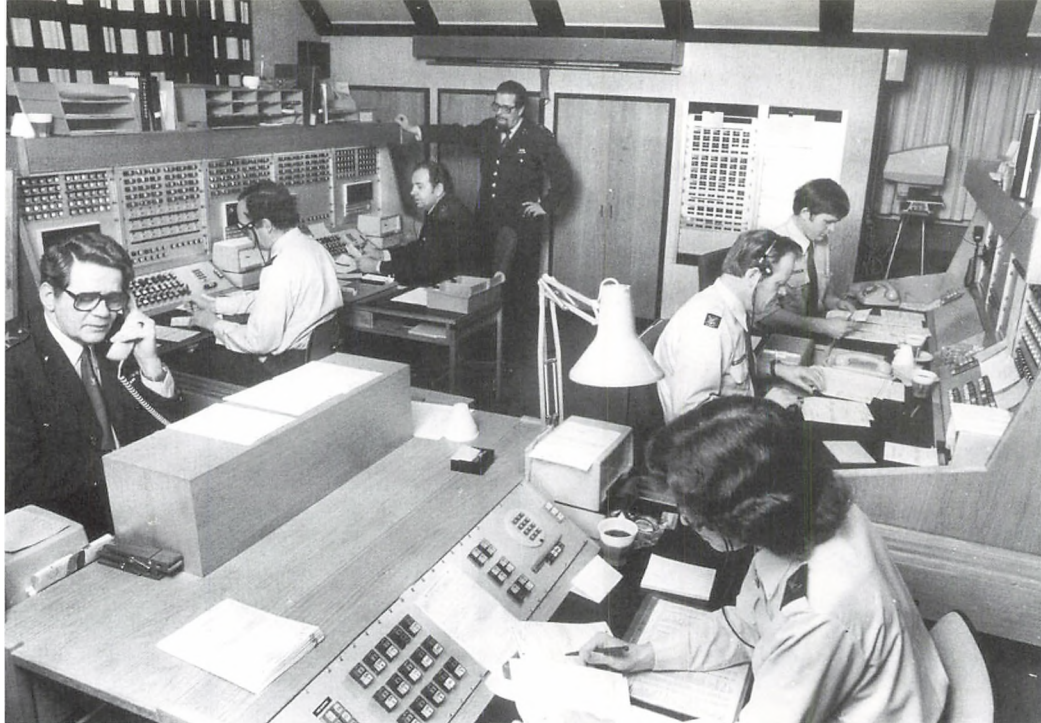
ste, hvor mandskab fra flere stationer måtte indsættes, og efter få år blev strukturen ændret, så færre stationer havde korrisonsskadevogne. De fik til gengæld et langt mere omfattende materiel. Blandt de stationer, der blev centre for korrisonsskadebekæmpelse var Skanderborg og Herning, der i kraft af at blive sat ind oftere, også opnåede større erfaring og kunne udføre et arbejde i højere kvalitet.

Falck Gården udvides

Den store vækst i begyndelsen af 1970'erne gjorde, at Falck fik behov for meget mere plads. I foråret 1973 påbegyndtes derfor en udvidelse af Falck Gården, som næsten fordoblede det bebyggede areal. Der blev skabt plads til, at de sidste dele af administratio-

nen kunne flyttes fra Kystvejen, og der blev bedre forhold for den del af administrationen, der allerede var på Falck Gården. Desuden blev der bygget ny udrykningsgarage. Da udvidelsen var tilendebragt, blev der også bygget om på Kystvejen, hvor der nu var plads til en tiltrængt udvidelse af vagtcentralen.

Med en årlig vækst i aktiviteterne på ca. 10%, var ledelsen af korpset fuldt ud klar over, at udvidelsen kun ville løse pladsbehovet for en tid, og man forudså, at man inden for en begrænset årrække, måtte bygge station nummer tre i Århus Kommune. Det var nærliggende at en evt. tredje station skulle ligge i umiddelbar nærhed af det nye sygehus, som amtet projekterede. Et andet hensyn, der spillede ind, var Falcks ønske om at



Et udsnit af vagtcentralen, som er en Falckstations nervecenter. Foto fra ca. 1975. Stående ses daværende vagtcentralleder Bent Lohse. (Foto i privateje)

kunne betjene den nordlige del af Århus Kommune bedre – derfor foretrak man, at det nye sygehus blev placeret i Skejby-Lisbjerg, fremfor i retning af Hørning, som på daværende tidspunkt også indgik i overvejelserne.²⁶⁶

Falck var heller ikke fremmed for en eventuel udvidelse med en station vest for Århus. I en artikel i Aarhus Stiftstidende 15. februar 1974, undrede Arno Andersson over, at amtet ikke havde henvendt sig til Falck om en bedre dækning i Galten: » Her er der ... mindst 20 km til nærmeste redningsstation – og intet sygehus ... Trods det har vi ingen henvendelse fået om en station i Galten. Det er dog sikkert kun et spørgsmål om tid. Galten er jo et stærkt ekspanderende område«. ²⁶⁷ Det bør vel nævnes, at der gik yderligere 25 år inden Galten fik sit ambulanceberedskab.

Den næste udvidelse var på en anden front, idet man i slutningen af 1974 købte Th. Jensens vulkaniseringsanstalt på FINDERUPVEJ i umiddelbar nærhed af Falck Gården. Handelsafdelingen indtog de nye loka-

ler, og dermed var sidste brik i puslespillet om at skaffe plads til de voksende aktiviteter, indtil videre faldet på plads.

Benzin i kloaksystemet

En decemberaften i 1973 tilkaldte en beboer på Grenåvej i Risskov Falck, fordi der var en kraftig lugt af benzin på hans badeværelse. To Falckfolk mødte op med måleapparatur, og blev med det samme klar over, at situationen var meget alvorlig. Luften i badeværelset var mættet med benzindampe. Man gik med det samme i gang med at undersøge, hvor benzinen stammede fra. Svaret kom, da man kort tid efter hørte en kraftig eksplosion. Et ristehus på det kommunale rensningsanlæg på Lystrupvej var eksploderet og kloaknettet i hele Risskov var mættet med benzindampe.

I løbet af kort tid var hele Vejlbj-Risskov på den anden ende. Adskillige eksplosioner i kloaknettet fulgte, og kloakdæksler blev slynget rundt som var de projektiler. En villa på Ellebjergvej fik brækket tagryggen som følge af nedfaldende betonstykker fra et eks-

ploderet betondæksel. Det var nødvendigt, at advare alle beboere i området, og politiet sendte højtalerbogne rundt i kvarteret, lige som der blev udsendt advarsler i radio og TV. Imens arbejdede folk fra Falck, Århus Brandvæsen samt kommunens miljøteknikere på at finde årsagen til miseren.

Efter hen ved tre timers arbejde stod det klart, at ca. 10.000 liter benzin var løbet ud af en nedgravet tank ved en servicestation på hjørnet af Grenåvej og Vejlby Ringgade. Gennem en samlebrønd havde benzinen nået hovedkloakledningen på Grenåvej. Inden årsagen var klarlagt, var man begyndt at fjerne risikoen for flere eksplosioner. Benzinen i kloakkerne måtte fortyndes ved at gennemskylle kloakkerne med masser af vand og befolkningen i området blev derfor opfordret til at skylle deres toiletter ud re-

gelmæssigt, så der kunne tilføres vand til kloaknettet og Falck skyllede kloakkerne igennem med vand fra brandhanerne. Man fik uventet hjælp oven, idet et kraftigt regnskyl satte ind.

Et biologisk filter på rensningsanlægget på Lystrupvej sikrede, at benzinen ikke løb ud i Egå, og Falck og kommunens folk kunne pumpe benzinen op ved rensningsanlægget. Det var nødvendigt, at fjerne det benzinholdige slam fra anlægget, så de store vandmængder fra kloakkerne kunne strømme til, og befolkningen oplevede derfor det særsyn at se de gule, kommunale slamsugere køre gennem byen med eskorte af politi med udrykning for at aflevere slammet på modtagepladsen for miljø- og kemikalieaffald.

Efter en nats arbejde, hvor beboere i området efter sigende skyllede toiletter i time-



Husbonden sender Lasse ud. Den gamle sang kunne næste handle om denne situation, hvor en kranvogn fra Falck kørte fast, da den skulle befri en traktor, der var kørt fast i blød jord ved Årslev. Bedre gik det ikke med den næste kranvogn – og den næste. Først da den fjerde kranvogn kom til – og klogeligt blev på den asfalterede vej – blev traktoren og de tre kranbiler befriet. (Foto i privateje)

vis, var benzinen uskadeliggjort, og om morgenen var situationen atter normal i området.

Tusinder flygtede i panik og rædsel

Kl. 14.10, 24. april 1975, opstod den hidtil største brand i Århus i fredstid. Branden forrettede omfattende ødelæggelser på FDB's centrallager i Viby, og der var i perioder fare for at den spredte sig til større beboelseskvarterer, der grænsede op til lageret.

Branden blev opdaget af en truckfører, der lugtede røg fra et reolområde nær lagerets sydgavl. Hans forsøg på at slå ilden ned med en håndslukker var forgæves og ilden, spredte sig i følge øjenvidnerne »så hurtigt en mand kunne gå«. I løbet af få minutter var en ca. 30 meter lang reolsektion omspændt af flammer.²⁶⁸

Både Falck og Århus Brandvæsen blev alarmeret over den automatiske alarmoverførsel fra lagerets sprinkleranlæg og måtte sende alt disponibelt mandskab og materiel til brandstedet. I alt nåede de to korps at indsætte: 4 automobilsprøjter, 3 slangetendere, 2 drejestiger, 1 tender med vandkanon, 1 tankvogn med vandka-

non, 2 påhængssprøjter og 3 redskabsvogne med forsyninger til røgdykkere og ca. 50 mand.²⁶⁹

Kort efter slukningsmandskabet var kommet til stedet, begyndte den sydlige ende af den 21.000 kvm. store bygning at kollapse. I alt ca. 3.000 kvm. af bygningen styrtede sammen, og det var umuligt at bekæmpe ilden inde i selve lagerbygningen på grund af faren for yderligere sammenstyrtninger. Samtidig bredte en kvælende røg sig, da ilden fik fat i et større lager af NPK-gødning. Røgen lagde sig tæt over et større villaområde og boligblokkene i Søndervangen. Også varmeudviklingen i boligområderne var voldsom, og flere beboere alarmerede brandvæsenet, fordi de fejlagtigt troede, deres egne boliger var i brand.

Brandvæsenet måtte midt på eftermiddagen anmode politiet om at evakuere beboerne i Søndervangskvarteret, ca. 3.000 i alt. De fleste kunne selv forlade området og søge tilflugt hos familie eller venner andre steder i byen, men nogle måtte fragtes fra stedet af Civilforsvaret i busser fra Århus sporveje. Denne evakuering fik Aarhus Stiftstidende til at bruge den lidt for melo-



En svært tilskadekommet patient ankommer til Kirstinesminde Flyveplads med en af flyvevåbenets Sikorsky S 61 redningshelikoptere og afhentes af Falcks specialambulance, vogn 4002, der blev brugt ved udrykninger med narkoselægerne. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)



Øverst: Rygraden i Falcks flåde af sygetransportvogne var i mange år vogne som denne Ford Granada. (Foto i privateje)

Nederst: Falck købte i 1972 de første af en række amerikanske Dodge Tradesman ambulancer. Århus var en af de byer, hvor flest af disse vogne blev sat i drift. Billedet viser en af de sidste af typen, fra 1977. Dodge Tradesman er den indtil videre sidste amerikanske vogntype, Falck har brugt til ambulancekørsel. (Foto i privateje)

dramatiske forsideoverskrift: *Tusinder flygtede i panik og rædsel* på sin forside dagen efter.

Inden ilden ved 18-tiden kom under kontrol styrtede endnu ca. 1.500 kvm. af bygningen sammen. Først da en kæde af røg-

dykkere var i stand til at bane sig vej gennem ruinerne af den sammenstyrtede bygning sydfra, kom ilden under kontrol. Ud på aftenen skete yderligere en sammenstyrting, da 400 kvm. murværk styrtede ned over et antal brandmænd fra Århus Brandvæsen. Fire brandfolk kom til skade, heraf een alvorligt.

Omkring midnat kunne de evakuerede beboere vende tilbage til deres boliger, hvoraf mange var svært røgskadede. I de følgende dage foretog Civilforsvaret efterslukning i lagerbygningen, og det var nødvendigt at opretholde en brandvagt på stedet i en uge.

Samtidig med efterslukningen gik personale fra Falck i gang med korrossionsbekæmpelse idet den del af lagerbygningen, som ikke var udbrændt havde fået svære røgskader. Det var Falcks hidtil største opgave af denne art, og mandskab fra Falck i Århus, Holstebro og Randers, under ledelse af et team af specialister fra Falck i Herning, deltog i arbejdet. I alt 1.600 arbejdstimer måtte bruges for at rense 50.000 kvm. overflade.²⁷⁰ De sammenstyrtede dele af den store lagerhal blev ikke bygget op igen efter branden, der forrettede skader for mellem 40 og 50 mio. kr. i tidens penge.

Falcks Redningskorps i dag

Fra nationalt redningskorps til global sikringsvirksomhed

I de seneste 25 år har Falck i Århus undergået en voldsom udvikling. Der er sket radikale ændringer i korpsets ejerforhold og organisation, og også de opgaver, der løses af Falck har ændret sig markant. Et relativt nyt kerneområde for virksomheden er sikringsbranchen. Fra at være den dominerende, privatejede virksomhed i Danmark inden for brandslukning, patientbefordring, ambulancekørsel og autohjælp, har Falck, bl.a. gennem talrige fusioner udviklet sig til at være blandt verdens absolut største virksomheder indenfor vagt og sikring og sågar drift af fængsler. Denne bogs fokus er dog Falcks arbejde som redningskorps i Århus og aktiviteterne med sikring m.m. berøres derfor kun perifert.

Gennemgangen af de seneste 25 års udvikling adskiller sig fra strukturen i beskrivelsen af Falcks første 50 års virke i Århus. Hovedvægten er lagt på at beskrive udviklingen i samarbejdet med de offentlige myndigheder, herunder især det lange og komplicerede forløb om brandslukningen i Århus Kommune samt en mere summarisk gennemgang af øvrige, væsentlige begivenheder. Kun enkelte meget bemærkelsesværdige redningsaktioner fra de seneste 25 år beskrives nærmere.

Ændringer af organisationen

Et gennemgående træk i Falcks første mange år var en stor stabilitet i både den personkreds, der forestod den øverste ledelse og strukturen af den øverste ledelse. Frem til slutningen af 1970'erne var omdrejningspunkterne de selvstændige aktieselskaber, hvis direktører regelmæssigt mødtes til direktionsmøder eller til møder i De Danske

Redningskorps' Fællesforbunds bestyrelse for at lægge de store linier og træffe de beslutninger, der havde betydning for hele virksomheden.

Efterhånden som det offentlige i en bred forstand blev en mere og mere central samarbejdspartner – og indtægtskilde – var det nødvendigt med et forum, som kunne varetage forhandlingerne med de offentlige myndigheder, først og fremmest med Amtsrådsforeningen om taksterne for ambulancekørsel og patientbefordring, og med Kommunernes Landsforening og Justitsministeriet om vilkårene for brandslukning. Til at tilrettelægge og varetage disse forhandlinger som havde en afgørende betydning for virksomheden, nedsatte man det såkaldte stabsudvalg, der i mange år havde Arno Andersson som formand.

Med tiden blev det tydeligt, at opdelingen i selvstændige aktieselskaber ikke var hensigtsmæssig. Hvilke stationer, der hørte under hvilke aktieselskaber, var ofte præget af historisk betingede tilfældigheder. Falcks Redningskorps Københavns A/S bestod foruden stationerne i Storkøbenhavn, Lolland-Falster og dele af Sjælland, også af stationer i Nord- Vest- og Sydjylland, som ud fra en logisk og praktisk betragtning retteligt burde høre under et af de jyske selskaber. Specielt i forhold til forhandlingerne med amterne var opdelingen i Jylland upraktisk, da stationerne i et amt ofte hørte under to forskellige Falckselskaber med hver sin ledelse. Også store udsving i selskabernes økonomiske resultater var medvirkende til at en reform af strukturen var nødvendig. Traditionelt var økonomien i Københavns A/S ofte anstrengt, mens de selskaber i provinsen, der havde alle filialstationer inden for et overskueligt område, i reglen præsterede de bedste resultater.²⁷¹

Det var derfor en logisk konsekvens, at en omlægning af strukturen i starten af 1980'erne gjorde op med de gamle aktieselskabsgrænser. I stedet blev der i 1986-87 etableret fem forskellige regioner, hvis grænser fulgte amtsgrænserne. Hovedkvarteret for Region Midtjylland, som omfattede Århus, Viborg og Ringkjøbing amter, blev placeret i Århus under Arno Anderssons ledelse. Allerede i 1988 blev antallet af regioner reduceret til tre. Stationerne i Nordjyllands Amt blev således indlemmet i det, der nu hed Region Nord; stadig med Århus som hjemsted for ledelse og administration.²⁷² Arno Andersson fungerede som regionsdirektør for Region Nord i en kort periode, indtil han fratrådte med udgangen af 1988, for at blive afløst som regionsdirektør af Ole P. Kristensen.

Med den centralisering af den strategiske ledelse, den nye struktur var udtryk for, var der behov for at gennemføre endnu en reform. Hver region blev i 1990-91 inddelt i et antal distrikter, som fulgte amtsgrænserne, og hvert distrikt blev inddelt i et antal områder, der igen bestod af et antal stationer. Stationerne i Århus, Odder, Skanderborg og Hinnerup kom til at udgøre et område med områdelederen placeret i Århus. Distriktsledelsen for Århus Amt har periodevis været placeret i Århus, men også i en årrække i Randers.

En yderligere centralisering af Falcks Redningskorps' øverste ledelse blev sat i værk i sommeren 1995. De tre regioner blev samlet til to; Region Vest, der kom til at bestå af alle aktiviteter i Jylland og Region Øst, der kom til at bestå af alle aktiviteter øst for Storebælt samt på Fyn. Efter reformen blev store dele af Region Vests administration placeret i Vejle. Afdelingerne for regnskab, løn og personale samt materiel-funktionen fik hjemsted i Vejle, mens Århus blev hjemsted for bogholderi, salg og marketing. Region Vests uddannelsesafdeling blev placeret i Randers.

Som led i reformen blev Falcks Redningskorps A/S' administrerende direktør, Lars

Nørby Johansen bestyrelsesformand i selskabet og posten som administrerende direktør for redningskorpset blev overtaget af Ole P. Kristensen. Direktør for Region Vest blev Peter Lindegaard, der indtil da havde været direktør for den daværende Region Syd. Falck var på dette tidspunkt organiseret på den måde, at der var tre søjler i organisationen; nemlig: Redning, Sikring samt Handel og Produktion.

Ved en organisationsændring et år senere gennemførtes et symbolsk, men betydningsfuldt skridt i retning af at signalere, at Falck ikke længere primært var et redningskorps. En enhedsorganisation blev etableret under navnet Falck A/S – og koncernen blev inddelt i en række divisioner, en række tværgående stabe med opgaver såsom information og marketing samt et samdriftsprojekt, hvis opgave var at sikre integrationen af vagt- og patruljekørsel mellem Securitas og Falck.

Den indtil videre sidste ændring af Falcks overordnede organisation skete efter fusionen mellem Falck og Group 4, hvor Redning Region Vest og Øst blev lagt sammen til en redningsdivision, hvis centrale funktioner har fået hjemsted på Falck Gården i Århus under ledelse af redningsdirektør Allan Søgaard Larsen.

Ændringer i Falcks ejerforhold

Efter mere end 80 år med en ejerkreds, der stort set ikke omfattede nogen uden for Falck-familien, var det ventet, at en ændring i korpsets ejerforhold kunne ske i forbindelse med et generationsskifte i Falcks Redningskorps. Nøglepersonerne Jørgen, Mogens og William Falck samt den sidste aktionær, deres søster Jytte Falck Andersson og hendes mand, Arno Andersson, nærmede sig ved 80'ernes slutning alle pensionsalderen. Det var tvivlsomt om næste generation havde råd til at overtage virksomheden, og uenighed om strategien for den fremtidige drift mellem de fire sønner, der udgjorde næste generation, er også antydnet ved flere lejligheder.

Alligevel kom det som en stor overraskelse for mange, da forsikringsselskabet Baltica i august 1988 overtog samtlige aktier i Falcks Redningskorps. Overtagelsen skabte usikkerhed i mange kredse, og politisk blev Falcks stilling som privat entreprenør med det offentlige som sin største kunde vanskeligere. For eksempel blev overtagelsen brugt som argument af de politikere i Århus Byråd, der i forvejen var skeptiske overfor, at Falck stod for dele af brandslukningen i Århus Kommune.

Med det formål at skabe politisk ro om redningskorpset, blev der derfor forhandlet med Amdsrådsforeningen, Københavns Amt og Lønmodtagernes Dyrstidsfond (LD) om en udvidelse af Falcks ejerkreds. Forhandlingerne førte til, at LD i sommeren 1989 overtog 20% af aktierne i moderselskabet, Falcks Redningskorps A/S. Samtidig fik man reelt en vetoret overfor salg af aktier til andre; en imødekommelse overfor Københavns Amt, der var skeptisk og så en risiko for at Falck kunne ende på udenlandske hænder.

Bare to år senere ændredes ejerkredsen igen. Baltica Holding A/S solgte 55% af aktierne i koncernens moderselskab Falck Holding til et konsortium bestående af seks danske forsikringsselskaber. Senere blev ejerkredsen udvidet med andre danske forsikringsselskaber og Sygeforsikringen »Danmark«. Baltica var dog stadig største enkeltaktionær.

Forsikringsselskabernes engagement i Falcks Redningskorps forstærkede yderligere den strategi, der var lagt med henblik på, at styrke virksomheden på markedet for vagt- og sikringsydelser. Et afgørende skridt i denne retning blev taget i august 1993, hvor Falck indgik i et strategisk samarbejde med ISS-koncernen. Konkret indebar aftalen, at ISS blev aktionær i Falck, og at Falck købte ISS Securitas, der havde i alt 1.700 medarbejdere. Til gengæld købte ISS Falcks affugtnings- og følgeskadeaktiviteter, og dermed faldt en markant del af Falcks opgaver inden for redningsarbejde – det op-

rindelige forretningsgrundlag – bort. Til gengæld var Falck Securitas den ubestridt største vagt- og sikringsvirksomhed i Danmark.

En stadig bedring i Falcks økonomi, kulminerende med et overskud efter skat på godt 80 mio. kr. i 1994, skabte grundlaget for det næste store skridt: Børsintroduktionen i 1995. Aktier til en pålydende værdi på 60 mio. kr. blev udbudt til salg, og det viste sig hurtigt at være en særdeles god forretning for investorerne. Med børsintroduktionen var der skabt et grundlag for at styrke ekspansionen uden for Danmarks grænser, hvor talrige opkøb af redningskorps og sikringsvirksomheder i især de skandinaviske lande og Østeuropa, gjorde Falck til en af de store spillere på den internationale scene inden for vagt, sikring og redningsarbejde.

Den foreløbige kulmination på Falcks vækst kom med fusionen i 2000 med Group 4. Group 4, der havde danske rødder, opererede ikke i Danmark, og var en ideel fusionspartner for Falck. Virksomheden havde samme kerneområde; vagt og sikring, og stod stærkt på en lang række markeder, som Falck ikke opererede i. Faktisk var der kun ganske få lande, hvor begge virksomheder var aktive før fusionen. Blandt Group 4's mere kuriøse forretningsområder (i hvert fald ud fra et dansk synspunkt) var drift af fængsler. Group 4 Falck, som virksomheden kom til at hedde, blev verdens næststørste koncern inden for redning og sikring med over 115.000 ansatte i 50 lande verden over.

Nye stationer i Århus og omegn

I 1983 ønskede Falck stadig at bygge en station nær det nye Skejby Sygehus. Imidlertid fik man dette år et tilbud fra en noget uventet kant, nemlig Hinnerup Kommune, der forgæves havde forsøgt at få det nye sygehus placeret i kommunen. Foruden de arbejdspladser en falckstation i sig selv trak til Hinnerup, så kommunen en veludrustet redningsstation med kort kørselsafstand til byens industrikvarterer som et aktiv i for-

hold til at trække nye virksomheder til byen. Hinnerup var hidtil blevet betjent fra den lille falckstation i Hadsten. Brande i Hinnerup var blevet slukket af det fælleskommunale Hadsten-Hinnerup Brandvæsen.

Som et incitament til at få Falck til at bygge i Hinnerup, opsagde kommunen aftalen med Hadsten Kommune og overlod brandslukningen i Hinnerup Kommune til Falck, der overtog halvdelen af det fælleskommunale brandmateriel og byggede en station på en grund tæt ved Århusvej. Det havde ellers været på tale at opføre Hinnerups nye rådhus på grunden. Den fuldt udrustede brand- og redningsstation skulle dække samme område som den gamle station i Hadsten, der samtidig blev nedlagt, og desuden aflastede den nordlige del af Århus Kommune med hensyn til sygetransport og autohjælp. At samarbejdsklimaet mellem Hadsten og Hinnerup kommuner led kraftigt under hele denne affære, siger vel nærmest sig selv, men med den nye station i Hinnerup, der åbnede i 1985, skaffede Falck sig et åndehul med hensyn til yderligere stationsbyggeri i Århus Kommune.

En lille, men iøjnefaldende udvidelse, var der dog sket kort forinden, idet Falcks salgsafdeling i vinteren 1982-83 åbnede en butik på Rådhuspladsen. Butikken blev dog lukket nogle år senere.

I 1989 fuldenndtes en ny stor udvidelse af Falck-Gården. En gul mustensbygning med en iøjnefaldende glasfacade blev bygget, hvor carporten til svære kranvogne hidtil havde ligget. Bygningen blev forbundet med den gamle administrationsbygning via en gangbro, i daglig tale kaldet »intelligensbroen« (den adskilte administration og den tekniske tjeneste). Med udvidelsen blev der skabt yderligere plads til administrationen og materielafdelingen. Vagtcentralen blev ved samme lejlighed flyttet fra station Kystvejen, der var udnyttet til bristepunktet. I forbindelse med flytningen af vagtcentralen, blev et nyt EDB-system, kaldet EVA (Elektronisk Vagtcentral) taget i brug og en stor

del af kommunikationen med andre; bl.a. formidling af sygetransportture til Århus Taxa kom nu til at foregå elektronisk frem for i papirform.

Station Kystvejen havde i mange år været overbelastet, og det var ikke muligt at udvide stationen, der lå i et fuldt udbygget område. Ydermere havde Falck lejet stationens grund af Århus Kommune på en tidsbestemt lejekontrakt. Selv om lejemålet flere gange blev forlænget for kortere tidsrum, var det en stakket frist; den dag ville komme, hvor stationen skulle rives ned. I årene 1990-93 herskede der en vis uklarhed om den fremtidige struktur for brandslukningen i Århus Kommune, og denne usikkerhed havde stor betydning for, hvad der ville være en hensigtsmæssig placering af en ny station.

En kold januardag i 1993 kunne personale og gæster på station Kystvejen fejre stationens 50-års jubilæum. Det stod på dette tidspunkt klart for enhver at bygningen var dødsdømt. Festlighederne, der bl.a. bød på et optog gennem Århus med biler fra Falck-museet i spidsen, var derfor blandet med et stænk af vemod.

Afløseren for station Kystvejen blev en tidligere kuglelejerfabrik på Michael Drewsens Vej 5a i Holme. Den nye station, der med sin placering op til Ringvej Syd havde ideelle udkørselsforhold og en central beliggenhed med hensyn til at betjene den sydlige del af Århus Kommune, blev officielt indviet 6. august 1993, men havde allerede været i brug i et par måneder. I sin indvielsestale udtrykte regionsdirektør Ole P. Kristensen håb om, at vækst i Århus-området kunne give basis for etablering af endnu en station i den nordlige del af kommunen. Han havde god grund til at håbe på vækst, idet korpset inden for kort tid havde mistet tre vigtige opgaver; nemlig dele af brandslukningen i Århus Kommune, kørslen med siddende patienter for Århus Amt samt koordinering af kørslen for lægevagten. Det var derfor Falck valgte at leje sig i en eksisterende bygning, der kunne ombygges for



Slangetårnet blev reddet i sidste øjeblik under nedrivningen af Falcks station på Kystvejen. Det blev kørt til Falcks museum i Billund, men det er desværre siden gået tabt. (Foto i privateje)

et begrænset beløb i stedet for – som egentlig planlagt – at bygge en helt ny station på Jens Juuls Vej i Viby. Den grund, der var købt til formålet adskillige år tidligere, blev derfor solgt.

Umiddelbart efter at mandskab og materiel flyttede til den nye station i Holme, begyndte et nedbrydningsfirma at rive station Kystvejen ned. Som sidste etape i nedbrydningen skulle stationens slangetårn sprænges væk. I sidste øjeblik – efter at nedbrydningen forlængst var påbegyndt – lykkedes det en gruppe reddere at bevare det karakteristiske, sorte slangetårn. Falck måtte købe det tilbage fra nedbrydningsfirmaet, der havde regnet med værdien af tømmeret, da de gav deres tilbud på at rive stationen ned. En varm sommerformiddag, blev tårnet løftet på Falcks store blokvogn og kørt til Falckmuseet i Billund. Det undgik derfor at ende som genbrugstræ. Desværre findes slangetårnet ikke mere. Det var tanken, der skulle have været opstillet uden for museet,

men planen blev aldrig realiseret. I stedet endte tårnet med at blive brændt, da den nabogrund, hvor tårnet var opmagasineret skulle bruges til andet formål.

Der gik ikke mere end godt et år efter udflytningen til Michael Drewsens Vej, før planerne om en falckstation i den nordlige del af Århus Kommune blev realiseret. Igen valgte man at ombygge en eksisterende bygning med gode udkørselsforhold til ringvejen, og 7. juni 1994 om morgenen, kørte medarbejderne ud fra deres gamle arbejdsplads (de fleste medarbejdere på station Nord kom fra Falck-Gården) og kørte hjem til den nye station for at stille bilerne efter arbejds ophør. I lighed med i Holme var der ikke brandslukning på station Nord, der bl.a. blev hjemsted for størstedelen af Falcks autohjælp i Århus, afdelingen for svær bjærgning, et større værksted samt specialfunktioner såsom transport af medicinsk ilt.

I »de gode gamle dage« havde hver eneste Falckstation landet over egen vagtcentral, hvor vagtmestre passede telefon og forestod radiokommunikation. En centralisering af vagtcentralerne begyndte med indførelsen af EVA i 1985 og antallet af vagtcentraler blev gradvist reduceret fra ca. 100 i 1985 (Der var den gang ca. 130 stationer). I 1991 begyndte Falck at udvikle afløseren for EVA, kaldet EVA 2000. Indførelsen af det nye system blev en lang og smertefuld proces; ikke ulig det forløb, der kendes fra udvikling af større IT-systemer i den offentlige sektor.

Efter mange startvanskeligheder var EVA 2000 langt om længe klar til at blive taget i brug i stor skala i sommeren 1996. Samtidig med overgangen til EVA 2000 blev antallet af vagtcentraler reduceret yderligere, til i alt 14 i 1999. Som et af de sidste steder i landet, overgik vagtcentralen i Århus til EVA 2000 i juni 1999. Sideløbende blev det besluttet af sammenlægge Århus og Randers vagtcentraler til een, der skulle dække hele Århus Amt. Den nye vagtcentral, som fik ca. 70 medarbejdere, blev placeret på en

grund i Skejby. En 80 meter høj radiomast står som et synligt vartegn for vagtcentralen, der blev taget i brug i november 1999. Ildprøven for vagtcentralen og samarbejdet mellem kollegerne fra Århus og Randers kom bare en uge efter ibrugtagningen, da Danmark blev hærget af den værste orkan i det 20. århundrede, og Falck måtte trække på alle ressourcer for at klare de mange anmodninger om hjælp til stormskader.

Blandt de teknologiske fremskridt i forbindelse med den nye vagtcentral, var installation af dataradioer i alle ambulancer. Dataradioer var ganske vist ikke noget helt nyt fænomen, idet de var indført i sygetransportvogne i 1997 og i autohjælpvognene året efter. De nye radioer gjorde det bl.a. muligt at give redderne i ambulancen oplysninger om adressen på et ulykkessted og patientens tilstand direkte fra alarmcentralen via EVA 2000, og med introduktionen kort tid efter af satetilnavigation via såkaldt GPS, fik vagtcentralens medarbejdere nu mulighed for at se præcist, hvor hver eneste vogn befinder sig. Dermed fik man også den optimale baggrund for at sikre, at man til enhver tid kan sende den ambulance, der kan være hurtigst fremme på et ulykkessted. Flere mellemlid i kommunikationen blev elimineret med det nye system, og kostbare sekunder spares i dag, hver gang en ambulance rykker ud.

Med vagtcentralens udflytning fra Falck-Gården var vejen banet for den indtil videre sidste, større ombygning på falckstationerne i Århus. Som nævnt andetsteds, skulle administrationen af Falcks redningsdivision samles, og en række medarbejdere der hidtil havde været placeret i Vejle, blev trukket til Århus. Der var brug for yderligere plads til administration og til materielafdelingen, der bl.a. tog den hidtidige brandgarage i brug. Der blev bygget en helt ny brand- og ambulancegarage med udkørsel til Trindsøvej. De reddere, der var i beredskab til brandslukning og ambulancekørsel, fik nye lokaler umiddelbart over garagen, og gli-destænger fra 1. sal til garagerne så tidsfor-

bruget ved udrykninger minimeres. Den omfattende udvidelse af Falck-Gården blev indviet af sundhedsminister Sonja Mikkelsen den 3. november 2000.

En sidste ændring i stationsstrukturen i Storårrhus, der er relevant i denne sammenhæng er, at Falck i efteråret 1999 indgik aftale med Århus Amt om etablering af et ambulanceberedskab i Galtan. I 2000 overtog Falck desuden Galtans kommunale brandvæsen, og åbnede en ny station tæt på Silkeborgvej. Med etablering af ambulanceberedskabet blev et af de områder, hvor det tidligere var svært at overholde de aftalte responstider, væsentligt bedre stillet – og det er i den sammenhæng interessant, at erindre, at Falcks ledelse allerede 25 år tidligere havde peget på behovet for etablering af et ambulanceberedskab i Galtan med baggrund i den omfattende byudvikling netop hér.

I gylle til halsen

En opsigtsvækkende dyreredning fandt sted 2. marts 1981. Gulvet under en kreaturstald i Lading brød sammen, og 14 kalve styrtede ned i en 1,5 meter dyb gylletank, der lå under staldens gulv. Falck i Århus og Hammel rykkede ud til stalden med blandt andet frø-mænd.

Den første opgave var, at skaffe frisk luft ind i stalden, så de nødstedte dyr ikke led kvælningsdøden. Næste opgave var at sikre, at de ikke druknede i gyllen. Frø-mænd gik derfor ned og bandt dyrenes hoveder op. Inden dyrene kunne bjærges, måtte der rekvireres en slamsuger, som pumpede en del af gyllen over i gårdens udendørs gylletank. Derefter kunne frø-mænd atter gå ned til dyrene, som eet for eet fik en sele om halsen og blev trukket op. De første syv dyr måtte trækkes op med håndkraft, mens de sidste syv kunne trækkes op af en Unimog kranvogn, som i mellemtiden var blevet kørt ind i stalden. Efter fem timers forløb, var alle dyrene blevet reddet op af det ildelugtende ælte, og Falck-folkene kunne køre hjem og påbegynde den omfattende rengøring af sig selv



Skejby Sygehus' specialambulance til brug ved transplantationer er stationeret hos Falck i Hinnerup. Den såkaldte »nyrebus« kører et lægehold fra Skejby Sygehus til et andet sygehus for at udtage organer, for det meste nyrer, fra hjernedøde patienter. Organerne køres til Skejby hvor et lægehold står klar til at gennemføre en transplantation. Vognen har konferencebord, siddepladser samt fire sovepladser, så operationsholdet kan hvile under kørslen. Lægeholdet medbringer alt det udstyr, det har brug for, blandt andet sit eget nødstrømsanlæg. (Foto i privateje)

og deres udstyr. En kalv måtte aflives, da den havde brækket ryggen i et forsøg på selv at komme op fra gyllegraven, men de øvrige dyr overlevede den dramatiske eftermiddag.²⁷³

Brand på Kommunehospitalet

31. juli 1990 udbrød en voldsom brand i tagetagen på Århus Kommunehospitals afdeling for sukkersyge- og nyrepatienter. Samtidig med slukningsarbejdet pågik det omfattende arbejde med at evakuere de mange patienter, der var indlagt i bygningen. På mindre end en halv time bragte sygehuspersonale i alt 94 patienter ud af den brændende bygning, og de mange patienter måtte i hast placeres på andre sygehusafdelinger. Foruden at assistere Århus Brand og Redning med slukningsarbejdet, måtte Falck kalde i alt 20 ambulancer sammen fra Århus og flere andre byer for at transportere patienter til andre hospitalsafdelinger.

Ingen kom noget til under branden og det omfattende evakueringsarbejde blev gennemført så effektivt, at ingen patienter led overlast – heller ikke en række patienter med nyresygdomme, der fik afbrudt deres dialyse på grund af branden, der antagelig opstod i et ventilationsanlæg. At alt efter omstændighederne gik så godt som det gjorde, skyldes ikke alene det vel gennemførte redningsarbejde, men også, at branden opstod i tagetagen og ikke længere nede i bygningen. Som en brandmand sagde til Århus Stiftstidende: » – Vi har den tommelfingerregel, at brande breder sig opad på sekunder, til siden på minutter og nedad på timer«. ²⁷⁴

Ambulancekørsel og liggende sygetransport

Selv om der i offentligheden måske har været mest fokus på Falcks engagement i brandslukningen i Århus Kommune, har

Falcks samarbejde med den største offentlige kunde, Århus Amt også været præget af både turbulens og en positiv udvikling i forhold til kvalitetsudvikling af især ambulancekørslen gennem de seneste år.

Ambulancekørslen i Århus Amt udføres – med undtagelse af kørslen i Midtdjurs Kommune, som det lille redningskorps REKO står for – af Falcks Redningskorps. Reelt har der ikke været realistiske alternativer til Falck. Århus Amts krav til Falck om at nå kvalitetsmål har dog ikke været mindre af den grund; der har i de seneste år konstant været fokus på de såkaldte responstider; altså hvor hurtigt ambulancen når frem til patienten. Flere tiltag, der kan forbedre responstiderne er sat i værk, såsom introduktion af EVA 2000 på vagtcentralerne. Generelt har Falck i Århus ikke haft problemer med at overholde de mål for responstider, der er stillet op.

I de forløbne 25 år er der sket en betragtelig kvalitetsforbedring af det danske ambulancevæsen. Såvel indretning og udstyr i ambulancerne som reddernes uddannelse er milevidt over det niveau, der var kendt – bare i 1980'erne. Den tid, hvor opgaven blot bestod i at få patienten bragt hurtigst muligt til hospitalet, er forlængst forbi og der er konstant fokus på, hvad der kan forbedre den såkaldt præhospitale indsats. Århus Amt er i samarbejde med Falcks Redningskorps gået i spidsen med uddannelse af reddere til såkaldt behandlere. Det første uddannelsesforløb i 1994 omfattede reddere fra Ebeltoft, Rønde og Skanderborg og erfaringerne herfra er siden brugt i omfattende uddannelsesprogrammer, også for reddere på de århusianske stationer.

Blandt de kompetencer Falcks behandlere i dag er i besiddelse af, er adgangen til at lægge drop på patienterne på et ulykkested. Et drop, anlagt i tide, kan redde liv. Ambulancebehandlerne besidder også en teoretisk viden i dag, der gør dem i stand til at give langt mere kvalificerede oplysninger om patientens tilstand. Alle ambulancer er udstyret med mobiltelefon, som bruges til

kommunikation med lægerne på sygehuset, så den rette behandling hurtigere kan sættes i værk.

På to områder har Falck i samarbejde med Århus Amt været med til at sætte standarder for udviklingen i samarbejdet mellem Falck og amterne. Første gang var da man i 1991 indgik en fastprisaftale mellem Falck og amtet om ambulancekørsel samt siddende og liggende sygetransport. Aftalens principper blev siden udbredt til de øvrige amter i Danmark.

Anden gang Århus var foregangsområde, var i forbindelse med afviklingen af den første, store undersøgelse af kvaliteten af Falcks ambulance- og sygekørsel. Undersøgelsen blev gennemført i vinteren 1997-1998 på Falcks initiativ. » – *Fra Falcks side har vi presset på over for amtet for at få sat en systematisk undersøgelse af kvaliteten i ambulancekørslen og patientbefordringen i Århus Amt i gang ... fordi vi gerne vil give borgere og sygehuse så høj en kvalitet i Falck-ydelserne, som muligt. Vi kan godt kvalitets-teste os selv. Det er vi vant til, men det er ulig mere interessant, at få et blik udefra, en vurdering af Falck*, sagde divisionsdirektør Allan Søgaard Larsen til Falck Nyt forud for undersøgelsen, hvor 400 tilfældigt udvalgte patienter blev interviewet pr. telefon og personalet på 200 sygehusafsnit og 400 reddere fik tilsendt spørgeskemaer.²⁷⁵

Da undersøgelsen lå klar i marts 1997, var der tegnet et overvældende positivt billede af såvel patienters som sygehuspersonalets opfattelse af Falck. Mest positivt så patienter, pårørende og ledsagere på reddernes faglige kunnen og deres omsorg og hensynsfuldhed over for patienterne. Over 90% af de adspurgte, gav karakteren fem stjerner ud af fem mulige i disse spørgsmål. På disse spørgsmål gav bare een procent karakteren tre stjerner – og slet ingen gav karaktererne to og een stjerne. Patienternes opfattelse af ventetiden på Falck ved både ambulance- og sygekørsel var også meget positiv, omend ikke helt på niveau med be-



En situation fra togulykken i Mundelstrup 3. marts 1994. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

dømmelsen af personalet. Det er dog værd at bemærke, at 90% gav karakteren fire eller fem stjerner i vurderingen af ventetider på ambulancekørsel. Endelig var også sygehuspersonalets vurdering af Falcks reddere helt i top, og den opfattelse mange redderne reddere selv havde af, at sygehuspersonalet ikke gav meget for reddernes faglige kunnen, blev gjort effektivt til skamme.²⁷⁶

Kvalitetsundersøgelser efter samme model blev siden gennemført i flere andre amter landet over.

Mundelstrup 3. marts 1994

Når man ser på denne bogs udvalg af større og mindre ulykker, der præsenteres som eksempler på redningsfolkernes arbejde, må man til sidst få tanken: det der *kan* brænde,

vil brænde på et tidspunkt, det der *kan* forulykke, vil forulykke på et tidspunkt. Igenem 75 år har Falck assisteret til alle tænkelige uheld til lands og til vands. Og den 3. marts 1994 måtte Falck i Århus assistere til den hidtil alvorligste togulykke i Århusområdet.

Hele Danmark lå dækket af at tykt lag sne, og snefygning skabte gener for al kørende trafik. Indirekte blev snevejret årsag til den første ulykke med et af de nye IC3-tog. På grund af is på ruderne var det nordgående IC3-tog »Steen Steensen Blicher« forsinket fra Århus H og et regionaltog, der afgik planmæssigt, kom derfor til at ligge foran IC3-toget på det nordlige spor i stedet for bagefter, som det var planen. Lidt nord for den nedlagte station i Mundelstrup, faldt trykket i bremserne på regionaltoget, som blev nødt til at holde stille. Beskeden om det holdende tog, nåede ikke frem til føreren i IC3-toget tidsnok til, at han kunne nå at standse, så IC3-toget påkørte det holdende regionaltog kort før kl. 13.00.

De første meldinger fra ulykkesstedet var meget diffuse. Blandt andet slog en togpassager alarm fra sin mobiltelefon, men han var ude af stand til at give en præcis beskrivelse af hvor ulykken var sket. Først da et par passagerer fik kæmpet sig frem gennem snedriverne til en nærliggende gård, fik man præcis besked om ulykkesstedet.

Der blev omgående slået katastrofealarm og i løbet af få minutter var 10 ambulancer fra flere stationer i området på vej til ulykkesstedet. Det viste sig, at være yderst vanskeligt at nå frem til de to tog, og først da en lokal beboer resolut hentede sin traktor for at slæbe ambulancer i pendulfart ad en grusvej til ulykkesstedet, kunne hjælpen komme frem. Da redningsmandskabet nåede frem var der gået næsten en halv time siden påkørslen. I mellemtiden havde passagerne selv iværksat et hjælpearbejde, koordineret af to læger, der behandlede de værst tilskadekomne og foretog en foreløbig visitation – altså en prioritering af hvem, der

først skulle med ambulancerne, og hvem, der kunne vente.

Det var næsten umuligt at gå med bårerne på de snedækkede skråninger ned til sporet, og yderst vanskeligt, at få passagerne fra toget op til de ventende ambulancer. Det hjalp noget, da man fra de nærliggende ejendomme fik fat i paller og halm, så der kunne laves interimistiske trapper. Det var alligevel et fysisk krævende arbejde at få bårerne bakset op, så det blev besluttet at lade det næste, nordgående IC3-tog køre frem på det parallelle spor, så de passagerer, der selv kunne gå, kunne komme over i toget, der så kunne køre de tre kilometer til den nedlagte Mundelstrup station, hvor ambulancer og sygetransportvogne ventede.

I alt blev 17 mennesker, herunder de to lokomotivførere, indlagt på byens hospitaler; de fleste med knoglebrud. Yderligere ca. 40 passagerer kunne efter endt behandling på hospital eller skadestue tage hjem.

Lægeambulancen

Den eksisterende narkoselægeordning i Århus blev afløst af en lægeambulanceordning i Århus i 1997, i første omgang som et etårigt forsøg. Lægeambulancen i Århus var den første døgndækkende lægeambulance i Falcks dækningsområde, og er den eneste lægeambulance i landet, hvor de reddere og læger, der rykker ud, sidder sammen på en redningsstation, hvilket har givet miljøet omkring lægeambulancen i Århus en helt speciel dimension. Lægeambulancen alarmeres til særligt alvorlige ulykker og livstruende sygdomme. Den har ingen bæreplads og kan derfor ikke medtage patienter og derfor alarmeres der altid en almindelig ambulance sammen med lægeambulancen, som er bemanded med en hospitalslæge, der som regel er anæstesiolog, og en særligt uddannet ambulancebehandler (lægebilassistent), der samtidig er lægeambulancens chauffør

Etablering af lægeambulancen var et led i en aftale mellem Falck og Århus Amt, som også omfattede installation af ekstra udstyr

i ambulancerne, tillægsuddannelse af red-
derne efter den model, der var iværksat åre-
ne forinden i Ebeltoft og Skanderborg samt
etablering af et forsøg, hvor praktiserende
læger i de tyndere befolkede områder indgik
i en udrykningsvagt, hvor de blev tilkaldt af
Falck ved trafikulykker, arbejdsulykker og
lignende med svært tilskadekomne.

Efter det ét-årige forsøg, var erfaringerne
med lægeambulancen gode. Forsøget blev
evalueret ud fra to synsvinkler. Dels hvor-
vidt der var tale om en forbedring af be-
handlingens kvalitet – altså i yderste konse-
kvens om patienter, der ellers ville være af-
gået ved døden blev reddet på grund af læ-
geambulancens indsats – og dels om ord-
ningen økonomisk hang sammen. På begge
områder var de foreløbige erfaringer gode,
og forsøget blev forlænget for endnu en pe-
riode.

I forbindelse med amtets budgetlægning
for 2001, var tiden inde til at træffe en en-
delig beslutning om lægeambulancens frem-
tid. Undersøgelser kunne nu ikke godtgøre

nogen besparelse i form af færre indlæggel-
sesdage eller lignende, og fremtiden var der-
for usikker selv om der ikke var tvivl om, at
den hurtige lægebehandling gavnede mange
patienter. Undersøgelser af patienter med
akut blodprop, pegede på, at 10 menneske-
liv blev reddet årligt, takket være lægeam-
bulancen, og i et debatindlæg redegjorde et
par af de læger, der bemandede ambulancen
for, at endnu flere patienter med andre livs-
truende sygdomme, blev reddet af lægeam-
bulancen.

En heftig debat rasede i offentligheden
om lægeambulancens fremtid. Oplægget fra
Århus Amt gik på, at lægeambulancen kun
skulle køre 17 timer i døgnet, og som ud-
gangspunkt holde stille i nattetimerne, hvor
antallet af udrykninger ikke var så stort,
selv om det kunne dokumenteres at den
procentvise andel af udkald til alvorlig syg-
dom, herunder blodpropper i hjertet, var
væsentlig større i nattetimerne end om da-
gen. De mange protester havde dog ingen
effekt. Århus Amtsråd besluttede at spare



En af Falcks nyeste ambulancetyper, Mercedes Sprinter årg. 1997. Ambulancen er som Falcks øvrige ambulancer i dag udstyret med GPS-navigation. (Foto i privateje)

1,7 mio. kr. af de i alt 7,1 mio. kr. drift af lægeambulancen kostede og fra 1. maj 2001 blev kørsel med lægeambulancen indstillet i nattetimerne. SF, Enhedslisten de Rød-Grønne og Dansk Folkeparti, stemte imod beslutningen i amtsrådet.

Patientbefordring

Transporten af siddende patienter til og fra ambulans behandling har – i modsætning til ambulancekørsel og transport af liggende patienter været præget af en hård konkurrence, idet der har været flere, mulige virksomheder på markedet; nemlig Falck og taxavognmændene. Efter mange års borgfred, hvor Falck koordinerede transporterne og sikrede, at Århus Taxa fik 55% af turene (typisk de lettere transporter), besluttede Århus Amt at sende opgaven i udbud. Udbudet omfattede også koordinering af turene.

Det kom som et chok for Falcks ledelse og medarbejdere, at Århus Amts økonomiudvalg besluttede at tage imod et tilbud fra taxavognmændene som var ca. 1 mio. kr. billigere end Falcks tilbud. Også brede kredse i fagbevægelsen var stærkt kritiske over for amtets beslutning. Den traditionelle fagbevægelse stod ikke særlig stærkt blandt taxachaufførerne, der i relativt stort omfang var organiseret i såkaldt »gule« fagforeninger. SID og Chaufførernes fagforening, der også organiserede falckredderne, havde ikke samme organisationsprocent blandt taxachaufførerne. Den anden grund til fagbevægelsens skepsis var, at taxachaufførerne fik en mindre betaling for patienttransporter end de gjorde for egentlig hyrevognskørsel. Med en forholdsvis større andel af patienttransport, frygtede de organiserede chauffører en lønnedgang som konsekvens.²⁷⁷

Resultatet af, at man havde mistet den store opgave, var, at Falck måtte afskedige ca. 50 medarbejdere på vagtcentralerne i Århus Amt og i den tekniske tjeneste. Opgaven med transport af siddende patienter var i stort omfang blevet udført af kvindeli-

ge medarbejdere, falckoliner. Fyringerne ramte derfor særligt hårdt i denne personalegruppe.

Med virkning fra 1. juli 1993 overtog Taxa opgaven. Samme dag åbnede PBK, Patientbefordringskontoret, der skulle koordinere turene og som blev drevet af Dansk Taxa-forbund, vognmændenes paraplyorganisation. Kontoret fik en kaotisk start, med masser af forsinkelser og klager fra hospitaler og patienter, indtil en del begyndervanskeligheder var overvundet.

Kort tid inden havde Falck også mistet opgaven med at koordinere Lægevagten. Århus Amt overtog gradvist opgaven, og som konsekvens måtte Falck afskedige fem vagtmestre. Det var et plaster på såret for Falck, da man i efteråret 1993 vandt en anden licitation; nemlig kørslen med centerklassebørn i hele Århus Amt. Denne opgave har hidtil blevet udført af taxa. Med den nye opgave undgik man fyringen af 10 af de ca. 35 falckoliner, der var opsagt, men ingen af de 16 opsagte medarbejdere på vagtcentralerne blev reddet af den nye ordre. En udløber af sagen var, at Falck i sommeren 1994 fik en påtale fra ligestillingsrådet for forløbet omkring fyringerne, idet der som nævnt overvejende blev afskediget kvindelige medarbejdere. En falckoline havde indbragt sagen med støtte af den lokale SID-afdeling i Randers, da hun ønskede at Falck fulgte princippet om sidst ind, først ud og stillede falckoliner og reddere ens. Proceduren omkring fyringerne var imidlertid aftalt med de faglige organisationer, og SIDs forbundskontor ønskede ikke at anlægge en faglig voldgift, der i givet fald kunne have skaffet en kompensation til falckolinerne, da man var enig i Falcks ledelses opfattelse, at falckolinerne kun kunne løse den opgave, der var faldet bort, mens redderne dækkede mere bredt.

Efter udløb af kontrakten om kørsel med centerklassebørn, opgav Falck at byde på opgaven igen. Begrundelsen var, at en stram planlægning med faste møde- og afhentningstider af børnene og krav om brug af



Falck i Århus gik forrest i udviklingen af værkstedsvogne, som blev bemanded med en mekaniker, der kunne foretage reparationer på stedet fremfor at bugsere forulykkede biler til værksted. Den første af typen blev sat i drift i 1972. Her ses en senere vogn af mærket Toyota Hi-Ace. (Foto i privateje)



Falck seneste satsning i den benhårde konkurrence om billisterne, er ATV-vogne (Auto-Tekniske Vogne) som denne. Målet er, at ATV-vognen, der betjenes af en specialuddannet redder, skal kunne klare 90% af alle driftsstop på stedet. Blandt udstyret er kraftige donkrafte og luftpuder, så også lastvogne kan hjælpes på stedet af ATV-vognen. (Foto i privateje)



VW LT 31 sengeambulance. Typen benyttes til transport af patienter i hospitalsseng, og har derfor monteret en læsserampe. (Foto i privateje)



Falcks tredje redningsvogn i Århus brød med principperne fra de første to og var en lille, hurtigtgående vogn, der først og fremmest indeholdt udstyr til befrielse af fastklemt m.m. (Foto i privateje)



Den mest almindelige vogntype til autohjælp gennem mange år, er den såkaldte grill-vogn. Efter at have samlet erfaringer med en serie grillvogne på Ford D lastvognschassiser, blev de første Toyota Landcruiser grillvogne indsat hos Falck i 1974 og siden har Falck på landsplan slidt flere hundrede af denne vogntype op. (Foto i privateje)



Falcks afdeling for svær bjærgning rådede i mange år over en blokvogn, der kunne transportere op til 18 m. lange køretøjer. Her ses vognen under transport af en af Århus Sporvejes busser. (Foto i privateje)



En Volvo ladvogn afhenter en Chevrolet ambulance fra Falckmuseet, der havde været i Århus til et åbent hus-arrangement i 1999. (Foto i privateje)

faste chauffører, bandt for meget mandskab og materiel og resulterede i for megen spildtid.

Opgaven med transport af siddende patienter har siden atter været i licitation, men det er ikke lykkedes Falck at vinde opgaven tilbage.

Autohjælp

For Falcks Redningskorps har de seneste år været præget af stadig mere intens konkurrence med »Den gule Fare«, nærmere betegnet Dansk Autohjælp, som i de seneste 10 år, har erobret en væsentlig del af markedet for autohjælp. Dansk Autohjælps fremmarch er bl.a. blevet hjulpet på vej af, at man har tilbudt abonnement på autohjælp til billister i forbindelse med køb af andre ydelser som for eksempel bilforsikringer i visse selskaber. Falcks modtræk har været, at man i de seneste år har tilpasset de tilbud, man giver til sine abonnenter, så de er konkurrencedygtige i såvel pris som kvalitet. Desuden har Falck også indgået aftaler med bl.a. forsikringselskaber om favorable tilbud på bilabonnementer til selskabernes kunder. En kraftig produktudvikling, hvor et af de vigtige tiltag har været uddannelse af redderne, så de er i stand til i størst muligt omfang at reparere biler på stedet. Et stort anlagt kvalitetsudviklingsprojekt blev iværksat internt i Falcks Redningskorps i 2000 under navnet Projekt Redning, og udvikling af nye tilbud til billisterne er en af hjørnestenene i dette projekt.

Konkurrencen med Dansk Autohjælp var langt fra første gang, Falck oplevede krig på kniven i kampen om de danske billister. I august 1977 overraskede Falcks mangeårige samarbejdspartner FDM alle ved at etablere et tiltag, der var i direkte konkurrence med Falck, nemlig den såkaldte Vejhhjælp. FDMs ambitiøse plan var, at forøge sit medlemstal med 100.000 med tilbuddet om autohjælp som del af medlemspakken, men det kom til at gå stik modsat. Tab på mange millioner kroner førte til en kraftig tilbagegang i medlemstallet. I marts 1980 ophørte Vejhhjælp og efter få år var FDM og Falck atter i stand til at samarbejde om konkrete aktiviteter. FDM er siden blevet samarbejdspartner med Dansk Autohjælp, og arbejder i dag ikke sammen med Falck om tilbud til sine medlemmer.

En helt anden kundegruppe for Falcks Redningskorps er landets vognmænd. Med henblik på at give vognmændene et bedre tilbud og en mere kompetent betjening er der landet over oprettet centre med svært materiel og specialuddannet personale, så tab og ventetid ved havari kan mindskes for vognmændene. Århus er blandt de byer, der er har et center for svær bjærgning.

Dykkerberedskabet

Det kan være svært at forstå, at Falcks Redningskorps i Århus ikke i dag råder over et beredskab af frømand, klar til omgående udrykning. Med tanke på, Århus i mange år var en foregangsby, og at Falck i Århus i

årevis drev den eneste godkendte uddannelse af frømand med undtagelse af Søværnets Dykkerskole på Holmen, samt at adskillige menneskeliv i årenes løb er blevet reddet på grund af hurtig indsats med dykkere og redningsbåd, kan det være vanskeligt at affinde sig med, at Århus i dag er henvist til hjælp fra Falckstationen i Randers, hvis en sådan ulykke skulle opstå.

Falcks opgaver med brandslukning i Århus Kommune blev kraftigt beskåret i 1990, og en bivirkning var, at det blev vanskeligt for Falck at opretholde det beredskab af dykkere klar til omgående udrykning, som havde stået til rådighed uden offentligt tilskud. Hverken Århus Kommune, Århus Havn eller Århus Amt ville være med til at betale for et omgående beredskab med båd og redningsdykkere, og som konsekvens, blev Falcks frømandsvogn flyttet til stationen i Randers. Den søgående redningsbåd, Redningsfalcken II forsvandt også fra Århus. Den blev flyttet til Falcks midlertidige redningsstation på Sprogø i forbindelse med bygningen af Storebæltsbroen.

Der findes stadig en redningsbåd (gumibåd) og enkelte frømand hos Falck i Århus, men de indgår ikke i et fast beredskab og det er rent tilfældigt, om en frømand er

på vagt, hvis der skulle ske en drukneulykke i Århus.

Da der senere, i 1994, var politisk interesse om sagen igen som følge af en række spørgsmål fra det socialdemokratiske byrådsmedlem Edward Petersen, kunne Falck oplyse, at Århus Kommune faktisk var den eneste kommune i amtet med kyststrækninger eller større søer, der ikke gav et tilskud til, at Falck kunne have en båd udstationeret. Falck havde ganske vist en båd i Århus, men drift og vedligehold skete på Falcks egen regning.

I forbindelse med senere forhandlinger om brandslukningen i Århus Kommune, er spørgsmålet om dykkere og bådberedskab søgt inddraget, men i dag findes her stadig ikke et dykkerberedskab i byen; hverken hos Falck eller hos Århus Brand og Redning.

Arbejdsgivernes sociale ansvarlighed

Falck har i de senere år været blandt de virksomheder, der har iværksat flest initiativer med henblik på at udvise social ansvarlighed. En række konkrete initiativer landet over har skabt plads hos Falck til de mere marginaliserede grupper på arbejdsmarkedet. Et markant initiativ har været etableringen af en Falck-skole på Fyn. Skolens ele-



En typisk opgave for afdelingen for svær bjærgning. En væltet sættevogn kommer på højkant med hjælp fra to kranvogne. (Foto i privateje)



Volvoen i midten af billedet er Falck i Århus' største bjærgningsvogn i dag. Her medvirker den ved bjærgningen af en bus. (Foto i privateje)

ver, socialt truede unge, hjælpes bl.a. gennem praktikophold på de fynske Falcks-stationer.

Falck har også iværksat initiativer på det sociale område i Århus. Med støtte fra bl.a. Århus Kommunes Koordinationsudvalg er der således iværksat et projekt, hvor Falck i samarbejde med RevaCenter Nord Århus har ansat en række personer i fleksjobs i forskellige funktioner i virksomheden. Målgruppen for projektet har været både Falck-ansatte, der har haft brug for en særlig indsats som led i arbejdsfastholdelse og personer uden forudgående tilknytning til Falck, der har haft brug for arbejdsafprøvning eller optræning med henblik på fleksjob.

Som et led i at realisere intentionerne i Falcks personalepolitik om, at medarbejderstyrken skal afspejle det omgivende samfunds sammensætning, har Århus Kommune og Falck i 2000 indledt et samarbejde omkring integration af indvandrere. Samarbejdet går ud på, at Århus Kommunes Be-

skæftigelesafdeling i samarbejde med Falck, finder egnede kandidater til lærepladser hos Falck. Kandidaterne ansættes på lige fod med øvrige elever, men for at lette deres vej ind i uddannelsen, er der lavet en indslusnings- eller praktikperiode og hver elev har fået tilknyttet en erfaren redder som en mentor, der skal følge eleven gennem hele redderuddannelsen. Det er tanken, at modellen fra det århusianske projekt, senere skal gøres landsdækkende.

Et spændende initiativ er Falcks tilbud til Århus Kommune om at medvirke i et projekt omkring aktivering af unge indvandre-re i et af byens socialt udsatte kvarterer. Tilbuddet blev fremsat under den seneste for-handling om fornyelse af overenskomsterne for brandslukning i Århus Kommune, men er indtil videre ikke er realiseret.

I 2001 overtog Falck også driften af Århus Kommunes hjælpemiddeltjeneste, hvis personale traditionelt hører til de marginaliserede grupper på arbejdsmarkedet.

Brandslukning – et politisk minefelt

Et kostbart snevejr

En blind alarm fra en brandmelder hos Jydsk Telefon i Slet i januar 1987 skulle blive kostbar for Falck i Århus. Alarmen indløb netop som man havde sendt et slukningstog af sted – i øvrigt også til en blind alarm fra en brandmelder – i Århus sporvejes remise i Hasselager. På grund af dårligt vejr og kraftigt snefald, havde Falck sat alt disponibelt mandskab ind til at hjælpe billister, der var kørt fast, kørt i grøften eller havde besvær med at starte deres biler. Man benyttede sig derfor af aftalen om at Falck og Århus Brandvæsen kunne yde hinanden gensidig, vederlagsfri hjælp efter behov, og Århus Brandvæsen blev sendt til Slet.

Sagen kom til Brandkommissionen i Århus Kommunes kendskab, og et af kommissionens medlemmer, Leif Gjørtz Christensen (VS), greb fat i sagen. Leif Gjørtz Christensen havde ved tidligere lejligheder haft et kritisk syn på Falcks måde at løse opgaverne omkring brandslukning på. Således havde han – i forbindelse med en brand på et plejehjem i Risskov 13. december 1984, indgivet en klage til Statens Brandinspektion, fordi Falck tilsyneladende havde været for længe om at nå frem til brandstedet. Sagen i Risskov førte til, at Statens Brandinspektion ville skærpe sin kontrol med Falcks brandudrykninger i Århus. Stridspunktet var, hvor lang tid Falck burde være om at køre til brandstedet, og hvor lang tid man faktisk havde brugt. På ruten fra Kystvejen til brandstedet var der angiveligt otte lysregulerede kryds, hvorfor Falck ikke fandt, at den tid man havde brugt (syv minutter) var uforsvarlig. Statens Brandin-

spektion mente, at udrykningen burde tage fem minutter, men havde i øvrigt via Brandvæsenets indsatsleder fået oplyst, at Falck havde brugt ti minutter.²⁷⁸

Leif Gjørtz Christensen fandt også flere eksempler på, at Falck tilsyneladende havde været – endog meget længe – om at videregive alarmer til Århus Brandvæsen. Brandvæsenet skulle alarmeres til alle brande, idet indsatsledelsen på brandstedet skulle varetages af en brandinspektør fra Århus Brandvæsen – også ved brande i Falcks slukningsdistrikt. Det viste sig, at en del af kritikken byggede på misforståelser, såsom to udrykninger til samme del af byen inden for meget kort tid, men proceduren for alarmering blev ændret med baggrund i kritikken. Politiets alarmcentral etablerede en såkaldt »trekantslinje« hvor Politi, Falck og Århus Brandvæsen talte sammen og Århus Brandvæsen foretog den nødvendige koordinering i stedet for den gamle procedure, hvor Falck havde ansvaret for at give alarmen videre til Århus Brandvæsen.²⁷⁹

Da sagen omkring Falcks manglende beredskab i januar 1987 blev rejst, var klimaet således præget af mistænksomhed mellem Falck og dele af Brandkommissionen og dermed det politiske miljø i Århus.

Falck så sig i god tro, da man bad om hjælp fra Århus Brandvæsen den kolde januarnat 1987. Man henholdt sig til den gældende fortolkning af, hvornår den gensidige, vederlagsfri hjælp kunne ydes. Det var i situationer, hvor: *»Falcks beredskab er indsat i forbindelse med brand, eller uheld med farlige stoffer samt i ganske særlige tilfælde, hvor der er behov for en ekstraordinær stor indsats af ambulance –*

og/eller redningstjeneste«. ²⁸⁰ Efter Falcks opfattelse faldt de kaotiske trafikforhold grundet vejret ind under de ganske særlige tilfælde.

Leif Gjørtz Christensen indberettede sagen til Statens Brandinspektion, der tilkendegav, at assistance til fastkørte biler, start-hjælp m.m. ikke var omfattet af begrebet redningsarbejde, og at mennesker ikke var i umiddelbar fare i disse situationer. Falck havde altså ikke haft grundlag for at requirere den gensidige, vederlagsfri hjælp i den konkrete situation. For yderligere at sætte trumf på, rejste partiet VS også sagen i Folketinget, hvor justitsminister Erik Ninn-Hansen henholdt sig til, hvad Statens Brandinspektion havde sagt.

Falcks reaktion på, at grænserne for, hvornår man kunne trække på den gensidige, vederlagsfri hjælp blev trukket så skarpt op, var at varsle en stigning i den pris, Århus Kommune skulle betale for brandslukningen. Den fem-årige aftale om brandslukningen udløb med udgangen af 1987, og man forhandlede om en forlængelse af aftalen. ²⁸¹

Da svaret fra Justitsministeren forelå, varslede Falck, at prisen for brandslukning ville stige med 2,4 mio. kr. Begrundelsen var, at Århus Kommune hidtil havde fået en rabat på ca. 25% af det, man egentlig skulle betale for brandslukningen, fordi Falck kunne trække på Brandvæsenets beredskab i nødstilfælde. Når Falck tog den fulde konsekvens af tilkendegivelserne fra Justitsministeriet og Statens Brandinspektion, måtte man have flere folk på vagt, og der var efter Falcks opfattelse kun een til at betale den regning.

– Vi tager det i to hug i stedet for eet hug

Aftalerne om brandslukning i Århus Kommune havde kun undergået mindre ændringer siden kommunesammenlægningen. Århus Brandvæsen havde stadig ansvaret for brandslukning i den gamle Århus Kommune, og slukning i de gamle sognekommuner

blev varetaget af Falck fra stationerne på Kystvejen og Trindsøvej samt Odder Brandvæsen og Falck i Hornslet i de nordlige og sydlige yderdistrikter.

I de mere end 15 år, der var gået siden kommunesammenlægningen, var der sket en stor byudvikling i Århus Kommune. Adskillige store bolig- og industrikvarterer var skudt op i forstæderne og der var sket en stor udflytning af industri og håndværk fra den indre by. Mønstret for, hvor brande opstod, var begyndt at forskyde sig, så flere brande opstod i forstæderne. Brandkommissionen mente derfor, der var et behov for at få flyttet dele af brandberedskabet ud fra Midtbyen. I praksis var der derfor enighed om, at der skulle bygges en ny brandstation i den nordlige del af kommunen; gerne i Lystrup. Hvad der derimod ikke stod fast, var, om den nye station skulle drives af Århus Kommune eller af Falck.

En arbejdsgruppe havde i længere tid arbejdet med fire modeller for, hvordan brandslukningsstrukturen skulle være fremover. Arbejdsgruppens rapport blev offentliggjort i november 1987 og det var ikke muligt at behandle sagen politisk inden de eksisterende aftaler udløb. De blev derfor forlænget frem til 31. december 1988. Falcks betaling for 1988 steg som varslet fra 7,5 mio. kr. årligt til 10,9 mio. kr.; dels som følge af, at nye overenskomster medførte lønstigninger og dels fordi kommunen nu ikke fik den rabat, som den gensidige, vederlagsfri hjælp muliggjorde.

De oprindelige fire modeller var en løsning hvor Århus Brandvæsen overtog hele brandslukningen (model 1) en løsning hvor Falck drev et slukningstog (model 2) en løsning hvor Falck drev to slukningstog (model 3) samt en løsning hvor samtlige slukningstog skulle drives af Falck. Da arbejdsgruppen som bestod af ledere og personale hos Århus Brandvæsen samt en repræsentant for Borgmesterens Afdeling ikke kunne blive enige om at anbefale en af de fire modeller, stillede gruppen selv en femte model op i sin rapport.

I model 5 mistede Falck det slukningstog, der var stationeret på Kystvejen, og som slukkede brande i den nordlige del af kommunen. Slukningstoget der var et såkaldt 1-minutsberedskab; altså bemanded med fastansatte folk, skulle i stedet flyttes til Århus Brandvæsens station i Ny Munkegade og bemandedes med kommunale brandfolk. Desuden skulle Århus Brandvæsen oprette og drive en brandstation med fem-minuttersberedskab – altså deltidsbrandmænd med et andet erhverv ved siden af – i Lystrup.

Den politiske behandling af den kommende brandslukningsstruktur var delt i to. Først en principiel debat om, hvilken model, der skulle vælges, og derefter behandling af en indstilling af, hvordan den valgte model konkret skulle udmøntes og finansieres.

Det langsigtede mål for partierne VS, SF og Socialdemokratiet var at Århus Brandvæsen skulle overtage den fulde brandslukning i Århus Kommune. Alligevel var der ingen, der anbefalede den fulde, kommunale løsning (forslag 1), da byrådet første gang behandlede slukningsstrukturen på

sit møde 6. april 1988. Strategien blev udtrykt mest klart af Leif Gjørtz Christensen, der sagde: »Jeg tror ikke, jeg røber nogen statshemmeligheder ved at sige, at jeg egentlig til det sidste møde [i Brandkommissionen, red.], var indstillet på det, der hedder forslag 1 ... som gik på en ren kommunal overtagelse ... men det var ikke muligt at få flertal for den, og jeg valgte så at gå med til det forslag 5, der ligger her, som efter min opfattelse indebærer, at vi nu tager 1/3, og så tager resten bagefter, vi tager det i to hug i stedet for eet hug, det kan jeg udmærket leve med«. ²⁸²

Forslag 5 indebar kommunale investeringer i bygninger og materiel til den ny, deltidsbetjente brandstation i Lystrup samt at det var nødvendigt, at leje sig ind i dele af den nedlagte Ny Munkegade Skole for at få plads til nye indtægtsdækkede aktiviteter ved Århus Brandvæsen. En stor del af den politiske debat kom til at dreje sig om netop disse to ting.

Et flertal i Århus Byråd, bestående af alle partier pånær SF og VS, havde indgået forlig om årsbudgettet for 1988. I den forbin-



Da bølgerne gik højest i debatten om brandslukning i Århus. Falck-reddere i proteststog til Rådhuset i forbindelse med byrådsmødet 7. december 1988. (Foto: Århus Stiftstidendes billedtjeneste)

delse havde det været nødvendigt at finde besparelser, og kommunens økonomi var i det hele taget hårdt belastet. For at skaffe indtægter til kommunekassen, havde forligspartierne blandt andet besluttet at nedlægge tre skoler i midtbyen, og netop Ny Munkegade Skole skulle sælges. De øvrige forligspartier så det som et forligsbrud fra Socialdemokratiets side, når man begyndte at disponere over lokaler i en bygning man selv havde været med til at sætte til salg. Socialdemokraterne måtte også høre en del for, at man gik ind for et forslag, der betød nye kommunale anlægsudgifter, sammen med partier uden for budgetforliget. I praksis viste det sig dog siden, at det ikke blev nødvendigt at leje lokaler til brandvæsenet i den nedlagte skole.

Det Konservative Folkeparti, Radikale, Venstre og De Grønne støttede alle forslag 6, der var bragt ind i debatten af Falck kort efter arbejdsgruppen havde offentliggjort sin rapport. I forslag 6 var bemanningen hos Århus Brandvæsen uændret. Falck ville nedlægge sit slukningstog på Kystvejen og i stedet oprette to 1-minutsberedskaber med fire mand og en automobilsprøjte, stationeret på de projekterede nye Falck-stationer i Skejby og Slet. Den resterende del af slukningstøget (slangetender og/eller stigevojn) skulle rykke ud fra Falck-Gården. Som ventet blev sagen sendt til en udvalgsbehandling, nærmere bestemt behandling i økonomiudvalget. Her fik alle involverede parter mulighed for at komme til orde.

Begivenheder uden for Århus Kommune fik også indflydelse på debatten i Århus Byråd. I den næste byrådsbehandling, som var 15. juni 1988, var aktierne i Falcks Redningskorps blevet overtaget af forsikringsselskabet Baltica. Overalt skabte denne overtagelse en vis bekymring om Falcks fremtid. Den stabilitet, mange havde set i, at selskabet havde været i den samme ejerkreds siden sin start var nu afløst af en usikkerhed over, hvilke planer de nye ejere havde med redningskorpset. Lokalt i Århus, betød overtagelsen, at de muligheder, Falck

måtte have haft for at sikre en løsning, der stillede korpset bedre, reelt var forsvundet; Falcks kritikere var nu endnu mere stålsatte i deres ønske om at overføre en del af opgaven til Århus Brandvæsen. Byrådet besluttede derfor at gennemføre den såkaldte model 5. En indstilling om den konkrete udmøntning, skulle senere sendes frem til Byrådet.

Debatten om brandslukningen i Århus fortsatte hen over sommeren. I en række læserbreve og kronikker i Århus Stiftstidende gjorde især Leif Gjørtz Christensen og den socialdemokratiske byrådsgruppe sig gældende. Falcks ledelse deltog ikke i den offentlige debat, men alligevel kom korpsets synspunkter til orde. En flittig debattør var nemlig professor Ole P. Kristensen, Århus Universitet. Ole P. Kristensen var ekspert i området privat contra offentlig brandslukning og havde skrevet flere videnskabelige artikler m.m. om emnet. Han tog klart Falcks parti i sagen. Den lange række af kronikker og læserbreve var – på trods af en mængde tekniske og økonomiske detaljer – ikke uden underholdningsværdi. Blandt skribenternes kronikoverskrifter kan nævnes: »En kasse øl til Leif Gjørtz«, »Profesorfup om brandslukningen« og »Brand i den Borgerlige«.

I december 1989 kunne byrådet behandle en indstilling om den konkrete udmøntning af principbeslutningen. Det var ikke blevet lettere i mellemtiden; tværtimod. I en kommentar til Falcks forslag 6, havde Statens Brandinspektion forkastet dele af forudsætningerne og forlangt ansættelse af deltidsbrandmænd i forbindelse med stationerne i nord og syd. I en kommentar til forslag 5, som et flertal i Byrådet kunne gå ind for, sagde man at det rummede en u hensigtsmæssig centralisering af beredskabet med to 1-minutsberedskaber på een station.²⁸³ Senere blev det oplyst, at denne løsning ikke fandtes noget andet sted i landet.

Under byrådsdebatten blev der rejst mange spørgsmål, og da økonomiudvalget atter behandlede sagen, var direktøren for Statens Brandinspektion, Gunnar Haurum ind-

kaldt som sagkyndig for at besvare spørgsmål. Haurum betonedede igen, at det ikke var hensigtsmæssigt med to 1-minutsberedskaber på samme station. I det hele taget havde han aldrig brudt sig om den løsning, der var blevet etableret i Århus efter kommunesammenlægningen. Ved de tidligere forlængelser af aftalerne, havde han gjort opmærksom på, at han anbefalede en spredning af beredskabet. Det kom som en klar overraskelse for udvalgets medlemmer, da Haurum oplyste, at der faktisk slet ikke var brug for tre 1-minutsberedskaber i Århus Kommune. Der var faktisk højest brug for to, under forudsætning af at 5-minuttersberedskaber blev placeret strategisk rigtigt i kommunen.

Også Falcks Redningskorps havde foretræde for Økonomiudvalget. Man var denne gang repræsenteret af sin nye direktør for Region Nord. Det var professor Ole P. Kristensen, der 1. januar 1990 havde afløst Arno Andersson, der fratrådte på grund af alder og det nyligt overståede ejerskifte. Falck havde et nyt kompromisforslag med (model 8) der dog kom i spil så sent, at det ikke kom til at spille nogen særlig rolle i sagen. 8. februar 1989 kunne byrådet endelig sætte punktum for den langvarige sag ved at vedtage model 5.

Da afgørelsen var truffet, skulle den nye ordning føres ud i praksis. Pr. 1. januar 1990 skulle Århus Brandvæsen bruge 24 mand til at bemane det nye slukningstog på brandstationen i Ny Munkegade. Samtidig måtte Falck skille sig af med et tilsvarende antal medarbejdere. Århus Brandvæsen lempede efter et vist politisk pres på to af sine principper; nemlig om, at brandfolk skulle have en håndværksmæssig uddannelse samt at de skulle bo inden for en kort afstand af brandstationen. Det lykkedes derfor 11 af de afskedigede falckreddere at få arbejde hos Århus Brandvæsen. Andre reddere blev overflyttet til andre stillinger hos Falck; enten på omegnsstationer eller i en nyetableret specialafdeling på Falck-Gården for bjærgning og transport af tunge kø-

retøjer. Da Falck også oplevede en stigning i aktiviteterne på andre områder, var det nødvendigt at oprette fire nye stillinger på Kystvejen. Gennem en omlægning af nogle vagtordninger, lykkedes det at skabe plads til de sidste af de reddere, der skulle have været afskediget, og med lodder og trisser undgik man således, at reddere blev sendt ud i arbejdsløshed på grund af omlægningerne.²⁸⁴

Århus Brandvæsen fik også ansat sine deltidsbrandfolk i Lystrup. Opslag i avisen var dog ikke nok for at skaffe de nødvendige 24 mand. Først da man opsøgte lokale virksomheder for at tale for sagen, blev den nødvendige styrke etableret.²⁸⁵

Løsningen blev godkendt, fordi der ikke var lovhjælp til at forbyde den

Den tre-årige forsøgsperiode med en deltidsbrandstation i Lystrup betød, at der reelt kun var to års ro om brandslukningen i Århus. For at kunne iværksætte en evt. ny struktur til 1. januar 1993, var det nødvendigt at bruge store dele af 1992 på den politiske behandling af sagen.

Startskuddet på arbejdet kom, da Magistratens 2. Afdeling i januar 1992 offentliggjorde en rapport med erfaringerne fra forsøgsperioden og flere forskellige bud på, hvordan man kunne forestille sig en fremtidig slukningsstruktur.²⁸⁶

Forsøget med brandstationen i Lystrup fungerede ganske udmærket, og man kunne overholde de aftalte frister for udrykning; de såkaldte responstider. Man havde lyttet til anbefalingen om at sprede slukningstogene geografisk, og foreslog, at der blev oprettet en ny deltidsbrandstation i Brabrand til at betjene den vestlige del af kommunen.

Det var også tydeligt, at man havde lyttet til Statens Brandinspektions tilkendegivelser om, at man ikke behøvede et beredskab af den størrelse man havde i Århus Kommune. Alle forslag byggede således på en reduktion i antallet af slukningstog. Man havde

forinden hørt Statens Brandinspektion, der fandt det forsvarligt, at man havde i alt fire slukningstog i Århus Kommune – to, der kunne rykke ud indenfor et minut (1-minutsberedskaber) og derfor skulle bemandedes med fastansat mandskab og to, der kunne rykke ud inden for fem minutter, og derfor kunne bemandedes med deltidsmandskab. Status var tre 1-minutsberedskaber, heraf to hos Århus Brandvæsen og et hos Falck, så der var lagt op til fyringer hos et af de to korps.

Da man tre år tidligere havde forhandlet om slukningsstrukturen, fæg det i luften med modeller for, hvordan opgaven kunne løses. I alt otte modeller var på banen. Situationen var ikke mindre kompliceret denne gang. Den oprindelige rapport indeholdt fire modeller, men i løbet af kort tid, kom yderligere syv modeller på banen; opstillet af henholdsvis Falck og personalet hos Århus Brandvæsen. De i alt 11 modeller byggede på enten rene Falck-løsninger, kombinationer, eller løsninger, hvor Århus Brandvæsen fik hele brandslukningen. Med undtagelse af to forslag fra Falck, som opererede med slukningstog på den kommende Falckstation i Slet, indgik Odder Brandvæsen i alle modeller til betjening af den sydligste del af Århus Kommune. Statens Brandinspektion havde stillet spørgsmålstegn ved, om det var muligt at nå de vestligste dele af Århus Kommune inden for de 15 minutter lovgivningen foreskriver, så en række forslag opererede med et 5-minuttersberedskab i Brabrand eller inddragelse af Galten Brandvæsen til at slukke i de vestligste dele af kommunen.²⁸⁷

Alle modeller indebar en besparelse for Århus Kommune, idet de byggede på et reduceret antal slukningstog. De mindste besparelser var at finde i de forslag, hvor Århus Brandvæsen og Falck skulle dele opgaven, mens besparelserne var større ved at vælge eet korps. En årlig besparelse på min. 5 mio. kr. i driftsomkostninger, kunne dog som minimum forventes.

Hos Falck tog man sine forholdsregler

mod den forventede stemning i Byrådet, når sagen kom til debat. I årene forinden, havde Falcks Redningskorps undergået omfattende organisatoriske ændringer, blandt andet som følge af ejerskiftet. Selskabet var nu ikke længere opdelt i de gamle aktieselskaber, men derimod i tre regioner, der hver især var sammensat af distrikter (der stort set fulgte amtsgrænserne), områder (der var en fælles ledelse af flere stationer) og endelig den enkelte station. I 1992 var Århus hjemsted for den administrative ledelse af Region Nord, som dækkede de fire nordlige, jyske amter, samt for distrikts- og områdeledelse og en række øvrige, tværgående funktioner. I alt beskæftigede Falck ca. 380 fuldtidsansatte i Århus, hvoraf kun de 180 løste opgaver for kunder inden for Århus Kommune. Heraf var 30 knyttet til brandslukning i kommunen. I alt ca. 200 mand var – som man beskrev det *placeret* – i Århus, men kunne i princippet placeres andre steder uden konsekvenser for Falcks kunder.

Hvis Falck mistede den sidste del af brandslukningen, ville man overføre mandskab og materiel til Falck-Gården i stedet for at bygge en ny station i Slet til afløsning for station Kystvejen, der skulle rives ned. Falck-Gården kunne ikke rumme Kystvejens mandskab og materiel med mindre andre funktioner blev flyttet ud. Det scenarie Falck stillede op for Århus Byråd var derfor, at bortfald af brandslukningen, foruden at koste de 30 stillinger, der direkte afhang af brandslukningen, betød at områderne svær bjærgning (20 mand), drift af centralværksted (13 mand) og Falck-Teknik – den tidligere handelsafdeling (11 mand), alle ville blive flyttet til stationer uden for Århus Kommune.

Endvidere forudså man, at en ny vagtcentral, der skulle afløse den bestående i Århus samt vagtcentralerne i Silkeborg og Randers, ville blive placeret i Randers i stedet for i Århus. Den nye vagtcentral ville blive arbejdsplads for i alt 50 mand. I værste fald ville Århus Kommune altså miste 125 arbejdspladser som konsekvens af, at Falck



Falcks nuværende stigevogn, en Scania årg. 1984. (Foto i privateje)

mistede sin andel i brandslukningen. Som en sidste konsekvens ville Falck holde op med at sende sine folk til uddannelse på Århus Kommunes Brandskole på Kirstinesminde og i stedet uddanne dem på brandskoler i kommuner, som man løste flere opgaver for. Skolen ville miste indtægter på i alt ca. 2 mio. kr. årligt.²⁸⁸

Rådmanden for Magistratens 2. Afdeling, Olaf P. Christensen anbefalede byrådet den såkaldte model 3, der indebar, at Århus Brandvæsen mistede et af sine 1-minutsberedskaber. I modellen havde Falck og brandvæsenet i Ny Munkegade hver sit 1-minutsberedskab. Som i den seneste debat om brandslukningen lagde Olaf P. Christensen stor vægt på, at samarbejdet mellem de to korps i dagligdagen fungerede godt. Derfor – og af hensyn til konkurrencen – burde man fortsætte med en delt løsning. Brandvæsenet skulle have 5-minuttersberedskaber i hhv. Ny Munkegade og Lystrup. Ideen om en deltidsbrandstation i Brabrand var opgivet, da der ikke ville være sparet

nogen tid ved udrykninger, når man sammenlignede den tid det tog for et 1-minutsberedskab at køre til Brabrand fra Ny Munkegade eller Trindsøvej med den tid det ville tage for et 5-minuttersberedskab at rykke ud fra stationen i Brabrand. Til gengæld lå det i luften, at Galten Brandvæsen skulle overtage slukningen i kommunens vestligste områder.

Borgmesterens Afdeling havde anbefalet at byrådet vedtog en kompromismodel, der byggede på model 3. Ændringen i forhold til model 3 var, at fire mand skulle beholdes til at udføre indtægtsdækket virksomhed for Århus Brandvæsen, blandt andet service på de biler, som Socialforvaltningens døgnhjemmepleje brugte – en opgave, som Falck tidligere havde løst for kommunen. Samtidig ville de fire mand i dagtimerne indgå i stationens 5-minuttersberedskab.

I alt 22 brandmænd ved Århus Brandvæsen ville miste deres arbejde, hvis kompromismodellen blev valgt. De ville dog være sikret ansættelse i Århus Kommune. Da sa-

gen kom til behandling i byrådet 17. juni 1992, kunne Socialdemokratiet med borgmester Thorkild Simonsen i spidsen, støtte kompromismodellen. Perspektiverne for Falcks aktiviteter i Århus har givet spillet en rolle, da socialdemokraterne skulle gøre deres stilling op. Under byrådsdebatten sagde Thorkild Simonsen således: »*De forskellige udtalelser om, hvilke arbejdsplader, der bliver bevaret i Århus Kommune, og hvilke der ikke gør ... spiller jo også en rolle for skattegrundlaget ... Det er helt klart, at det har været væsentligt for mig at lytte til de udtalelser, der er kommet om arbejdspladsernes fasthed i Århus Kommune*«. ²⁸⁹

Byrådet sendte sagen til behandling i Teknisk Udvalg og efter sommerpausen kom den op i byrådet igen. Og nu var en helt ny model kommet i spil. Få dage efter et møde i Teknisk Udvalg, havde embedsmænd fra Borgmesterens Afdeling og Århus Brandvæsen haft en forhandling med repræsentanter for Falck. Her var man blevet enige om grundlaget for en ny blandingsmodel. I denne model blev såvel Århus Brandvæsens og Falcks beredskab reduceret med et halvt 1-minutsberedskab. Tilbage ved Århus Brandvæsen i Ny Munkegade var nu et 1-minutsberedskab med otte mand og et 1-minutsberedskab med fire mand. Hos Falck havde man et 1-minutsberedskab med fire mand og et 5-minuttersberedskab med fire mand. Ved brande i Falcks slukningsområde kunne man enten rykke ud med fire mand, hvis der var tale om mindre brande, eller rykke ud med otte mand, hvoraf de fire enten var Falcks eget 5-minuttersberedskab, eller 1-minutsberedskabet fra Ny Munkegade. Tilsvarende skulle Falck rykke ud sammen med de fire mand fra Ny Munkegade, hvis Århus Brandvæsens otte mand på 1-minutsberedskabet var rykket ud og der kom endnu en brand i slukningsområdet. Et flertal i Teknisk Udvalg støttede det nye forslag.

Den nye kompromismodel ville altså betyde et endnu tættere samarbejde mellem de to korps end man nogensinde før havde været vant til. Reaktionen hos personalet ved

Falck og Århus Brandvæsen var afventende. Tillidsmanden for falckredderne, Keld Hvarregaard beskrev det således: »*Forslaget er mere politisk end brandteknisk fornuftigt. Jeg tror ikke, de har været inde og kigge på det rent tekniske*«. ²⁹⁰ Tillidsmanden for brandfolkene ved Århus Brandvæsen, Henning A. Jensen vurderede forslaget på samme måde. ²⁹¹

Det nye kompromisforslag delte byrden mellem de to korps, og Århus Brandvæsen kunne nøjes med at nedskære med otte stillinger. Falck måtte sige farvel til 15 mand. Referatet fra forhandlingen med Århus Kommune, som blev underskrevet af regionsdirektør Ole P. Kristensen, indeholdt til gengæld følgende passage: »*Vedrørende Falcks fremtidige beskæftigelse i Århus Kommune har regionsdirektør Ole P. Kristensen tilkendegivet, at Falcks vagtcentral i Århus vil blive bevaret i hvert fald i den kommende 5-årige aftaleperiode. Med hensyn til den øvrige beskæftigelse hos Falck, tilkendegav Ole P. Kristensen, at Falck løbende må foretage driftsøkonomiske tilpasninger overalt i virksomheden. Men han forventer, at den samlede beskæftigelse hos Falck i Århus efter korrektionen på 15 personer ... snarere vil være stigende end faldende i den kommende 5-års periode*«. ²⁹²

Under den afsluttende byrådsdebat var der et flertal for det nye kompromisforslag. Mange byrådsmedlemmer havde fokus på Århus Brandvæsens muligheder for at opretholde indtægtsdækket virksomhed gennem bl.a. servicering af hjemmeplejens biler. Nogle mente, at Falck ikke havde fået lov at byde på opgaven på samme vilkår som Århus Brandvæsen, men det fik dog ikke lov at spænde ben for den beslutning, der fastlagde slukningstrukturen i Århus Kommune for den kommende fem-års periode.

Tilbage stod så de to korps, der skulle samarbejde i løsningen af de daglige opgaver på en måde, de ikke før havde prøvet. At den valgte løsning nok i højere grad var et resultat af, hvad der var muligt at nå enighed om politisk, end hvad der var hen-

sigtsmæssigt ud fra et praktisk synspunkt, understregede den mangeårige direktør for Statens Brandinspektion, Gunnar Haurum, da Falckreddernes fagblad bad ham kommentere løsningen: »-Statens Brandinspektion så meget hellere en løsning med komplette slukningstog, der kører ud fra en enkelt brandstation. I Århus vil der møde mandskab fra både Falck og Århus Brandvæsen – og det er absolut ikke vores livret. Når vi alligevel har godkendt løsningen er det alene, fordi der ikke er lovhjemmel til at forbyde den«. ²⁹³

En langsigtet løsning (?)

Inden den næste forhandling om forlængelse af aftalerne om slukningsberedskabet i Århus Kommune, var der sket en række ændringer i organisationen af det danske redningsberedskab. Ændringerne kan have en vis betydning for forståelsen af begivenhederne i 1997-98, og de gennemgås derfor kort hér.

I december 1992 vedtog Folketinget Beredskabsloven, der betød en sammenlægning af Statens Brandinspektion og Civilforsvarsstyrelsen under navnet Beredskabssty-

relsen. Indtil 1993 havde tilsynet med brandslukning hørt under Justitsministeriet, mens Civilforsvaret havde sorteret under Indenrigsministeriet. Beredskabsstyrelsen kom til at høre under Indenrigsministeriet. Reformen gav kommunerne mulighed for at sammenlægge civilforsvar og brandvæsen. Konkret betød det i Århus Kommune, at Civilforsvaret blev flyttet fra Borgmesterens Afdeling til Magistratens 2. Afdeling og blev lagt sammen med Århus Brandvæsen under navnet Århus Brand og Redningsvæsen. Brandkommissionen ændrede navn til Beredskabskommissionen.

1. april 1998 tog byrådet hul på behandlingen af den nye beredskabsstruktur. En arbejdsgruppe havde udarbejdet fire forskellige forslag, der traditionen tro var et par delte løsninger, en rent kommunal eller ren Falck-løsning. Et gennemgående træk i de fire forslag var etablering af et 5-minuttersberedskab i den sydlige del af kommunen; først og fremmest for at tilgodese Tranbjerg/Hasselager-området. Efter i mange år at have været under den konservative rådmand, Olaf P. Christensens ledelse, sorterede brandslukningen nu under rådmand



Falcks nyeste automobilsprøite, en Volvo årg. 1997 under en brand nær Harlev i december 1999. (Foto i privateje)

Hans Schjøtt (V). Olaf P. Christensen havde dog ikke helt sluppet området, idet han var menigt medlem af Beredskabskommissionen.

Hans Schjøtt anbefalede af økonomiske grunde det såkaldte forslag IV; den rene Falck-løsning. Specielt den konservative byrådsgruppe gik ind for forslag II, der var en kombineret løsning, hvor Falck bemandede et 1-minutsberedskab i Midtbyen (Falck-Gården) samt et nyt fem-minutters beredskab i Syd (sandsynligvis Falckstationen på Michael Drewsens vej). Begge forslag ville betyde nyansættelser hos Falck og afskedigelser hos Århus Brand og Redning. Det delte slukningstog mellem Falck og Århus Brand og Redning, var opgivet i forslag II. Borgmesterens Afdeling anbefalede forslag I, der videreførte den bestående ordning; dog med et nyt 5-minuttersberedskab i Syd. Den daværende Statens Brandinspektion var som bekendt ikke begejstret for løsningen med det delte slukningstog, men Indenrigsministeriet lod dog i august 1997 skinne igennem, at ordningen kunne forlænges for yderligere fem år på en dispensation.²⁹⁴

I både forslag II og IV ville afskedigelserne hos Århus Brand og Redning være større end nyansættelserne hos Falck på grund af den forskel, der altid havde været mellem hvor mange vagtdøgn en kommunalt ansat brandmand og en falckredder skulle præstere pr. år. I grove træk var forskellen på de to faggrupper på dette tidspunkt dén, at en kommunalt ansat brandmand havde 87 og en falckredder 107 årlige vagtdøgn til samme løn. Det gjorde i sagens natur, at Falcks udgifter til at opretholde et beredskab var mindre end Århus Brand og Rednings. Forskellen blev yderligere forstærket af, at de kommunale brandfolk var tjenestemænd med deraf følgende, større pensionsforpligtelser.

Valgte man den rene Falck-løsning, skulle Århus Brand og Redning afskedige ca. 62 medarbejdere og Falck ansætte 45. Falcks ledelse anbefalede byrådet at vælge denne løsning, men var dog også gennemgående

positiv overfor forslag II. Falck tilbød, at ansætte de af kommunens brandfolk, der måtte ønske det i de nye stillinger.²⁹⁵ Mere overraskende var det måske, at samarbejdsudvalget på de århusianske falckstationer anbefalede forslag II og ikke den rene Falck-løsning. Samarbejdsudvalget betonedede, at model II byggede på »hele« beredskaber, der dækkede godt geografisk og man understregede, at man ville tage godt imod de brandfolk, der evt. blev ansat hos Falck som konsekvens af forslaget.²⁹⁶

Også de kommunale brandfolks samarbejdsudvalg behandlede sagen. Her kom den første alternative model på banen i denne omgang. Man foreslog, at det nye slukningstog i Syd skulle bemandedes af Falck, mens resten af beredskabet skulle sortere under Århus Brand og Redning.²⁹⁷

Den første byrådsbehandling var primært en markering af partiernes synspunkter. Der tegnede sig ikke et flertal for nogen af modellerne og sagen skulle derfor behandles i Teknisk Udvalg. Under udvalgsbehandlingen dukkede yderligere et antal modeller op, og da byrådet atter behandlede sagen 17. juni 1998, stod man i en yderst kompliceret situation såvel politisk som juridisk. Hvis et flertal i byrådet besluttede at anbefale et af de nye forslag, skulle hele sagen sendes til fornyet magistratsbehandling og derefter til fornyet behandling i byrådet. Blandt de ting, der komplicerede behandlingen var, at man have fået tilkendegivelser fra Indenrigsministeriet om, at det ikke var direkte nødvendigt med et nyt slukningstog i den sydlige del af kommunen, omend ministeriet alligevel anbefalede at det blev etableret.²⁹⁸

For nogle medlemmer af Århus Byråd var det nu 2. eller 3. gang, man var med til en langstrakt, kompliceret behandling af kommunens brandslukning. En af »veteranerne« på området, var Venstres Karl Nøhr Sørensen, der under byrådsbehandlingen 17. juni, havde følgende indlæg: »*Det var ovre i England for mange år siden, de havde 4 forskellige slags stikkontakter, det syntes*



Denne MAN redningsvogn benyttes i dag af Falck i Århus. Vognen er blandt andet udstyret med materiel til frigørelse af fastklemte. Bemærk vognens rejste lysmast. (Foto i privateje)

man, var upraktisk, så nedsatte man en kommission, som skulle forenkle systemet, og de barslede så med en femte form for stikkontakt – så nu har de 5 i stedet for 4«. ²⁹⁹

Et flertal i Byrådet anbefalede faktisk et af de nye forslag, der var kommet på banen. Det såkaldte forslag VIII, var kommet fra

en helt ny kant i den efterhånden 15 år lange føljeton om brandslukning i Århus Kommune. De socialdemokratiske fagklubber hos Falck og Århus Brand og Redning var nemlig gået sammen om at lave et forslag til fremtidig struktur som de i fællesskab præsenterede for teknisk udvalg. Forslag VIII gik ud på, at det 1-minutsbered-

skab, der var delt mellem Falck og Århus Brand og Redning blev samlet hos Falck. Det planlagte 5-minuttersberedskab i Syd faldt bort, og blev erstattet af et nyt 1-minuttersberedskab (med seks mand) hos Århus Brand og Redning, som dermed havde to 1-minuttersberedskaber. Endelig bortfaldt Falcks halve 5-minuttersberedskab.

Når de faglige klubber foreslog, at 5-minuttersberedskabet faldt bort, var det selvfølgelig fordi, de havde en klar interesse i, at opretholde flest mulige fuldtidsstillinger i beredskabet på bekostning af deltidsstillinger. Deres forslag ville heller ikke medføre personale-reduktioner. Der tegnede sig dog også rent faglige grunde for en løsning uden 5-minuttersberedskabet i Syd. Både Falck og Århus Kommune oplevede, at det blev stadig vanskeligere at rekruttere deltidsbrandfolk til 5-minuttersberedskaberne på Falck-Gården og i Lystrup. I Lystrup havde Århus Brand og Redning etableret en vagtordning med et dagberedskab af folk med arbejde i Lystrup og et aften- og natberedskab af deltidsfolk med bopæl i Lystrup, fordi det ganske enkelt var umuligt at rekruttere deltidsbrandfolk, som både boede og arbejdede i Lystrup. Det samme problem kunne sagtens opstå i forbindelse med det kommende beredskab i syd.³⁰⁰

Det fælles forslag fra de to personalegrupper faldt i god jord hos byrådsgrupperne fra Socialdemokratiet og SF og forslaget var den direkte anledning til den fornyede magistratsbehandling. Som ved tidligere fornyelser af aftalerne om brandslukning spillede spørgsmålet om, hvilke indtægter de kommunale brandfolk kunne skaffe sig en stor rolle. Denne gang var udgangspunktet dårligt, idet man stod for at miste opgaven med service på Hjemmeplejens biler.³⁰¹ Selv om de mulige, kommunale indtægter i den store sammenhæng ikke udgjorde noget større beløb, var det alligevel et nøgleområde, idet forøgede indtægter ville give Århus Brand og Redning bedre kort på hånden i bestræbelserne på at sikre sig den størst mulige del af beredskabet.

Forud for næste byrådsbehandling fremkom der en udtalelse fra Socialdemokratiets, SF's og Radikale Venstres byrådsgrupper. Tilsammen udgjorde de tre partier et flertal i byrådet. Essensen i udtalelsen var, at man kunne støtte forslag VIII, hvis det kunne realiseres uden at koste mere end forslag I (den bestående ordning suppleret med et 5-minuttersberedskab i Syd). I sine kompromisforslag viste Falcks ledelse også vilje til at sikre Århus Brand og Redning de nødvendige indtægter ved at placere opgaver med bl.a. opfyldning af pulverslukkere hos kommunen. Det lykkedes dog ikke, at skabe balance mellem de to modeller og forud for næste byrådsbehandling 21. oktober 1998, trak Socialdemokratiet derfor deres tilsagn om at støtte forslag VIII tilbage. Byrådet stod igen i den situation, at der ikke var et flertal for et eneste af de mange forslag.

Efter endnu en behandling i Teknisk Udvalg var byrådet nødt til at nå en konklusion på sit møde 16. december 1998. Det stod allerede klart, en ny struktur ikke kunne få effekt fra 1. januar 1999, som det oprindeligt var meningen. Den trådte først i kraft 1. oktober 1999.

Da finansieringen af forslag VIII stadig ikke hang sammen, præsenterede den socialdemokratiske byrådsgruppe et helt nyt forslag, som blev rundsendt til medlemmerne af byrådet dagen før mødet 16. december. Forslaget gik ud på, at man beholdt et 1-minuttersberedskab på Brandstationen i Ny Munkegade, samlede det delte beredskab på Falck-Gården, men undlod at etablere det andet 1-minuttersberedskab i Ny Munkegade indtil videre. Man lukkede dog ikke døren for dette forslag, men indstillede, at Århus Brand og Redning fik yderligere tid til at få økonomien på plads, så beredskabet kunne etableres senere.

Med det nye forslag fra socialdemokraterne faldt et af de spændende perspektiver i forslag VIII bort; nemlig muligheden for at etablere et beredskab af redningsdykkere på brandstationen. Siden Falck havde trukket

sit dykkerberedskab til Randers som konsekvens af, at Århus Kommune ikke ville være med til at finansiere beredskabet, havde Århus ikke haft uddannede dykkere, der kunne rykke ud med kort varsel ved drukulykker m.v. Det var tanken, at et antal brandmænd fra det andet slukningstog i Ny Munkegade skulle have været uddannede som redningsdykkere, så byen atter kunne få et beredskab. Den socialdemokratiske feberredning sikrede ganske vist, at der blev enighed i byrådet (bort set fra et forbehold fra SF) om brandslukningen, men en del af prisen var, at dykkerberedskabet ikke blev til noget.

Beslutningen betød, at Århus Brand og Redning måtte sige farvel til i alt 19 brandmænd, og Falck kunne ansætte 15 nye redere. Falck havde som bekendt lovet at ansætte de brandmænd, der måtte ønske det, men i begyndelsen var det så som så med brandfolkenes lyst til at få en ny arbejdsgiver. Falcks overtagelse af personale fra Århus Brand og Redning blev også kompliceret af, at de kommunale brandfolk var tjenestemænd og medlemmer Forbundet af Offentligt Ansatte, hvor Falcks reddere var medlemmer af Chaufførernes Fagforening. Særlige aftaler mellem de to arbejdsgivere og de to fagforeninger skabte dog rammerne for, at brandfolkenes kunne overgå til Falck.

I løbet af august og september fik de brandfolk, der ikke længere var brug for hos Århus Kommune mulighed for at gøre tjeneste i et døgn hos Falck for at få et indtryk af deres mulige, nye arbejdsgiver. I alt

syv af de kommunale brandfolk endte med at tage mod tilbuddet om ansættelse hos Falck.³⁰² Blandt de, der sagde ja til at fortsætte hos Falck, var Søren Myrhøj, der som fagligt aktiv brandmand havde været blandt bannerførerne i kampen for at bevare stillingerne på kommunale hænder. Selv om han havde opgivet sine socialdemokratiske tillidsposter i protest mod partiets rolle i overflytningen af opgaver til Falck, endte han med at prise sin nye arbejdsplads i en stort opsat avisartikel efter få måneder som falckredder.

Den endelige slutning på dette tredje, politiske maratonløb om brandslukningen i Århus kommune kom, da byrådet i sommeren 2001 blev præsenteret for en indstilling, der godtgjorde, at det ikke var muligt at finde de indtægter og besparelser hos Århus Brand og Redning der skulle til for at etablere det andet 1-minutsberedskab og dykkerberedskabet – også selv om man faktisk havde fjernet bevillinger til nødvendige nyanskaffelser af materiel fra budgettet hos Århus Brand og Redning.³⁰³

Spændende bliver det at se, om der nu er fundet en grundliggende struktur for brandslukningen i Århus, der kan føres videre i en længere årrække, eller om byen atter skal opleve komplicerede diskussioner, hvor politiske principper, borgernes sikkerhed, økonomiske overvejelser og fagpolitiske kæphestes blandes i en så uoverskuelig cocktail, at man til slut er i tvivl om, hvem, der egentlig har vundet ved de beslutninger, der træffes.



»Den Rullende Redningsstation« fra Falck i Århus, er bevaret i køreklar stand. Vognen er i dag udstillet på Falcks museum på Egeskov Slot. Hér ses vognen under et besøg i Århus, hvor Knud Bager fra BK Auto giver motoren et serviceeftersyn. (Foto i privateje)

Henvisninger

1. En nærmere beskrivelse af Sophus Falcks aktiviteter forud for starten af redningskorpset findes i artiklen »Sophus Falck« af Esbern Petersen i Medlemsblad for Falck Museets Venner nr. 4, 1997, s. 3ff samt »Bogen om Falck-Zonen«, Politikens Forlag 1975, s. 13f.
2. For en nærmere beskrivelse af branden se beretning for Århus Brandvæsen for året 1911-12, samt Aarhus Stiftstidende 6.6., 7.6. og 11.6 1911.
3. Aarhus Stiftstidende 1.6.1911.
4. I perioden 1911-1931 udsendte Redningskorpset hvert femte år en beretning, der blandt andet omtalte korpsets større indsatser. Forud for indsatsen i Århus nævnes kun oprydning efter Vejle Dampmøllens brand i 1907 og oprydning efter en stor brand i en kornsilo i Esbjerg 1909.
5. Se Aarhus Byraads Forhandlinger 1912-13 B, s. 296ff.
6. Langt op i 1920'erne brugte redningskorpset i et vist omfang militære begreber. Således hed det vi nu kender som reddere, Menige.
7. Aarhus Stiftstidende 5.1.1913.
8. Demokraten 5.1.1913.
9. Do.
10. Se Aarhus Byraads Forhandlinger 1912-13 B, s. 390ff.
11. I referaterne fra Byrådsmødet bruges konsekvent dette navn. Det er interessant; også når man ser bort fra stavfejl, idet korpset først langt senere officielt bruger navnet Falcks Redningskorps. Tilsyneladende er dette altså en indikation af, at navnet var så indgroet i folkemunde, at det også finder vej ind i noget så officielt som referater fra et byrådsmøde.
12. Jens Julius Andersen blev i 1900 valgt til Århus Byråd af Socialdemokratiet, som ekskluderede ham i 1907, da han mod partiets skik og brug modtog ridderkorset som anerkendelse for sit arbejde i afholdsbevægelsen. Han blev derfor i 1909 genvalgt til byrådet på en særliste, der var opstillet af afholdsfolk.
13. Aarhus Byraads Forhandlinger 1912-13 B, s. 396.
14. Brandkommissionen bestod på dette tidspunkt af et antal byrådsmedlemmer, brandinspektøren samt politimesteren, der i følge vedtægterne var kommissionens formand.
15. Aarhus Byraads forhandlinger 1920-21 A, s. 296f.
16. Politiet var på dette tidspunkt en kommunal institution.
17. Efter en licitation blev cykelhandler Emil Andersen valgt til at levere vognen; en Støwer.
18. Navnet brandpolitiloven bruges i daglig tale, men lovens korrekte navn var: »Lov om brandpolitiet på landet og det nærmeste dermed i forbindelse stående bygningsvæsen af 20. marts 1926«.
19. Selvom sognekommunerne indgik aftale om stor slukningshjælp var der stadig kommuner, der beholdt bestemmelserne fra gammel tid om, at det var borgerligt ombud for alle mænd i sognet af møde op og om nødvendigt deltagt i slukningsarbejdet ved brand.
20. Ingen kilder oplyser, hvilken person, der repræsenterede Falck, men da al øvrig kontakt er forestået af Rudolf Falck er det rimeligt at antage, at han også på dette første møde med sognerådsforeningen var korpsets repræsentant.
21. 5 års løbetid for kontrakter om brandslukning var et krav i forhold brandpolitiloven.
22. Aarhus Amtstidende 18.1.1927.
23. Aarhus Stiftstidende 14.7.1927.
24. Begge ambulancer og brandsprøjten var af mærket Buick, kranvognen var en Chevrolet. Officersvognen sandsynligvis en Ford T.
25. Oplysningerne fremgår af en opgørelse; dateret 1933 over indehaverne af aktierne i selskabet.
26. Efter en periode som vognmand blev Walther Poulsen ansat hos Zone-Redningskorpset og siden atter hos Falck.
27. Oplysningerne om P. Chr. Petersens vognmandsforretning stammer fra et jubilæumsinterview i Demokraten 25.7.1952.

28. Samme.
29. Citatet stammer fra Aarhus Amtstidende.
30. Falcken nr. 6, 1946.
31. Aarhus Stiftstidende 15.8.1927.
32. Brüels kommentarer stammer fra Demokraten 19.10.1927.
33. Aarhus Amtstidende 24.10.1927.
34. Skrivelse fra Brandkommissionen til Jydsk Telefon af 21.6.1927 i Århus Brandvæsens arkiv. I brandvæsenets arkiv findes tillige korrespondancen med brandvæsenene i København, Frederiksberg, Gentofte, Odense og Aalborg om disses erfaringer med Falck m.m.
35. Antallet er gengivet fra enslydende artikler i flere lokale dagblade. I senere jubilæumsskrifter m.m. fra Falck oplyses andre tal. Antagelig er der tale om forskellige opgørelsesmetoder, men en egentlig forklaring på forskellen er ikke fundet.
36. Falck mødte op for at udføre redningsarbejde ved bybrand i alt 72 gange, men kom kun i aktion 26 gange, man må formode, at de øvrige brande har været ubetydelige brande, hvor ingen værdier har været truet af røg- og vandskade.
37. Demokraten 16.1.1929.
38. Samtale m. Ryolf Rasmussen 3.10.1999.
39. Aarhus Stiftstidende 2.5.1930.
40. Det har ikke været muligt at finde de nærmere økonomiske detaljer i denne aftale.
41. Oplysningen om, at A. Schiøler kom fra Århus Amt stammer fra udateret samtale m. fhv. vagtmester Ryolf Rasmussen.
42. Aarhus Byraads forhandlinger for 1930-31 A, s. 38.
43. Aarhus Stiftstidende 4.9.1933.
44. På dette tidspunkt brugte man ikke mundtil-næse metoden, som er anerkendt i dag. Der var mange metoder til kunstigt ånde-dræt, men i løbet af 40'erne og 50'erne blev Holger Nielsen-metoden udbredt over det meste af verden.
45. Afsnittet om Zoneredningskorpset start og tidlige år er baseret på hhv.: Preben Kjær og Sally Dorset: Hurtig hjælp er dobbelt hjælp, 1981, s. 73 ff og Frederik Madsen (red.): Zone-redningskorpset til lands, 1985, s. 9 ff.
46. Hjælp, nr. 3, 1977, s. 75.
47. Falcken, nr. 6, 1946.
48. Do.
49. Oplysningerne stammer fra Aarhus Byraads forhandlinger for 1934-35 B, s. 252-53.
50. Aarhus Byraads forhandlinger for 1935-36 B, s. 224-25.
51. Citat fra dagbladsartikel u. dato og kildeangivelse i scrapbog tilh. fhv. redder Hakon Petersen.
52. Do.
53. I korpsets vognlister opføres dyreambulancen som årg. 1938. Først kendte billede af den er fra 12.11.1940, hvor Falck afhenter en død søelefant i Århus Zoo.
54. Demokraten 25.3.1938.
55. Citatet stammer fra Knud Hummelgaards erindringer, s. 38. Hummelgaard skrev erindringerne til sine pårørende i midten af 1980'erne. Citater fra manuskriptet gengives med tilladelse fra familien. Benævnes i fremtidige kildeangivelser som: Hummelgaard.
56. Aarhus Amtstidende 12.4.1938.
57. Aarhus Stiftstidende 5.7.1938.
58. Zone-Nyt, juli 1938.
59. Aarhus Byraads forhandlinger for 1938-39 A, s. 8.
60. Demokraten 2.6.1938 sign. Havfluglen.
61. Aarhus Stiftstidende 12.7.1938.
62. Zonen har aldrig offentliggjort statistisk materiale af betydning i årsberetninger el.lign. Derfor mangler visse tal og andre må tages med forbehold.
63. Tallene stammer fra Statistisk Årbog for Århus Kommune, 2. årg. 1946, tabel 112.
64. Der hersker betydelig usikkerhed om antallet af ansatte. Ingen samtidige fotos viser så stor en skare, og det har ikke været muligt at sætte navn på så mange ansatte. Det kan derfor ikke udelukkes, at Zonen har overdrevet antallet af ansatte af konkurrencegrunde.
65. Citatet stammer fra Demokraten 15.11.1938. Afsnittet bygger desuden på artikler i Aarhus Stiftstidende, Aarhus Amtstidende samt Århus Brandvæsens beretning 1938-39.
66. Chr. Petersens uheld kan desværre ikke dateres. Oplysningerne stammer fra Demokratens artikel 25.7.1952 i anledning af hans 25-års jubilæum. Af sammenhængen fremgår det, at uheldet må være sket inden besættelsen.
67. Både Poul Halvorsen og Helmuth Jørgensen blev udnævnt til æresmedlemmer i Falck-Fonden.

68. Oplysningerne om Falck-Fonden stammer primært fra fondens jubilæumshefte, udgivet i 1989.
69. Citeret i Zone-Nyt, nr. 11, maj 1939.
70. Helt præcis i hvilken periode Fabricius Rasmussen var formand for flyveklubben vides ikke, men i en artikel i Aarhus Stiftstidende 22.5.1941 nævnes, at han er formand for klubben.
71. Oplysningerne om organisering af Århus Luftbeskyttelsesområde stammer primært fra Århus Brandvæsens beretning 1939-40, s. 299 ff.
72. Citatet stammer fra: »Beskrivelse af branden i C.F. Tietgen«, udarbejdet af Århus Brandvæsen.
73. Da tre af Falcks største kunder således faldt bort, var grundlaget for stålstigen også væk. Først i 1947 fik Falck en 18 m. efterløberstige af stål.
74. Oplysningerne om forløbet i forhandlingerne samt betingelserne i de forskellige kontraktudkast stammer fra akter i arkiverne fra Aaby Sognekommune, men forløbet har været helt parallelt i de øvrige sognekommuner.
75. Citatet er fra en protokol fra Justitsministeriets Brandudvalg. Denne er venligst stillet til rådighed i kopi af Museum for Zone-Redningskorpset. Protokollen danner i al væsentligt baggrunden for denne fremstilling.
76. Oplysningerne i afsnittet om butikken i Volden stammer dels fra artikel i Aarhus Stiftstidende 17.9. 1940 og dels fra to samtaler med Viggo Skjoldborg.
77. Oplysningerne vedr. Fabricius Rasmussens sygdom og tilbagetrækning stammer fra div. korrespondance i Museum for Zone-Redningskorpsets arkiv.
78. Citat fra samtale med Basse 24.1.2001.
79. Hummelgaard, s. 37 og s. 40.
80. Do. s. 39f.
81. Do. s. 42.
82. Citat fra samtale med Basse 24.1.2001
83. Skrivelse af 2.11.1941 fra Falck til Havneudvalget.
84. Oplysningerne fra byrådsdebatten stammer fra Aarhus Byråds forhandlinger 1941-42, B, s. 276 ff.
85. De øvrige oplysninger vedr. finansiering stammer fra byggeregnskab, udarbejdet af revisionskontoret i Aarhus 17. 9 1943.
86. Et brev af 5.1.1942 fra arkitekt Klemann til Falcks ledelse i København gør nærmere rede for en del konstruktionsændringer med brug af træ i stedet for jern.
87. Citeret fra gengivelse i Hjælp, nr. 3, 1977, s. 76.
88. Datidens presse nævnte ikke, at der var tale om en sabotagehandling, men branden omtales efter krigen som den første af slagsen i bl.a. Sv. Hauerbach: 5. Kolonne i Århus, Eget Forlag 1945.
89. Aarhus Stiftstidende bragte 14.1.1943 to billeder fra flytningen af inventar og materiel.
90. Citat fra dagbladsartikel u. dato og kildeangivelse i scrapbog tilh. fhv. redder Hakon Petersen
91. Budstikken, maj 1947.
92. Oplysningen om de to's medlemskab af DNSAP stammer fra Budstikken, maj 1947.
93. Samtale med Aage Winther, juli 2000. I øvrigt er det korrekt, at Monte Rosa slap uskadt gennem krigen. Monte Rosa var en liner, der tilhørte Die Hamburg-Süd Amerika Linie. Skibet blev beslaglagt til militær tjeneste. Efter krigen blev skibet beslaglagt af englænderne som krigsbytte og fik navnet Empire Windrush. 1954 brød det i brand ved Algier og sank.
94. Samtale med Aage Winther, Juli 2000.
95. Oplysningerne om Svend Petersen og Fabricius Rasmussens karriereløb stammer fra Museet for Zoneredningskorpset.
96. Oplysningen stammer fra museet for Zone-Redningskorpset. Man kan dog ikke slutte, at alle pengene stammer fra vagtkorpset, idet Zonen, såvel som Falck, udførte mange sygetransporter for værnemagten og også fik betaling for disse opgaver.
97. Vanskelighederne ved tegning af abonnerter i Århus berøres i flere indberetninger fra den lokale stationsleder til hovedkontoret i København. Disse indberetninger findes i Museum for Zone-Redningskorpsets arkiv.
98. Samtale med Viggo Skjoldborg 23.3.2000.
99. Hummelgaard, s. 49.
100. Samtale med Viggo Skjoldborg 23.3.2000. Beskrivelsen af ulykken bygger desuden på artikel i Aarhus Stiftstidende 3.9.1943.
101. Hummelgaard s. 47.
102. Såvel det direkte citat som alle øvrige oplysninger om Skjoldborg og Wolds mod-

- standsarbejde stammer fra samtale med Viggo Skjoldborg 23.2.2000.
103. Citat fra samtale med Basse 24.1.2001.
 104. Beskrivelsen af arrestationen af Leo Kæræa og det kuldsejlede befrielsesforsøg bygger på: Regner Knudsen: Vejlbj-Risskov gennem tiderne s. 304ff.
 105. Citatet stammer fra en upubliceret beretning; skrevet af Viggo Schantz. Gengivet med forfatterens tilladelse. Øvrige oplysninger i afsnittet stammer fra samtale med Viggo Schantz 28.11.2000.
 106. Dette citat er fra en samtale med Poul Gullach 16.12.2000. Samtlige øvrige citater fra Poul Gullach stammer fra samme samtale. Poul Gullach afgik ved døden få uger efter samtalen blev gennemført. Citaterne bringes med familiens tilladelse.
 107. Hummelgaard, s. 49f.
 108. Citaterne stammer fra samtale med Britta Madsen 7.1.2001.
 109. Aarhus Byråds forhandlinger 1943-44 C, s. 72.
 110. Citatet er fra »Rapport vedrørende ildebranden på Jydsk Telefon A/S nybygning på Åboulevarden den 9. marts 1944«, som beror i Århus Brandvæsens arkiv.
 111. Beslutningsreferat fra Brandkommissionens møde 17.3.1944. Beror i Århus Brandvæsens arkiv.
 112. Afsnittet bygger på bilag til dagsorden for Brandkommissionens møde 18.8.1944. Beror i Århus Brandvæsens arkiv.
 113. Oplysningerne i afsnittet baserer sig på flere avisartikler fra perioden; primært Aarhus Stiftstidende samt Aarhus Byråds forhandlinger 1943-44 C, s. 87 ff og dokumenter fra Århus Brandvæsen i Bjarne Knudsens arkiv.
 114. Aarhus Byråds forhandlinger 1944-45 C, s. 636 f. Disse stillinger var midlertidige. Ved krigens slutning overgik de syv til tjeneste ved Århus sporveje igen.
 115. Citat fra samtale med Britta Madsen 7.1.2001.
 116. Citatet stammer fra interview med Søren Pertou, september 1966.
 117. Som den eneste avis fik Stiftstidende en morgenudgave på gaden. I løbet af den 5. juli nedlagde tyskerne forbud mod omtale af eksplosionen, og det må have været en absurd oplevelse for byens befolkning, at eftermiddagsaviserne ikke var i stand til et nævne katastrofen.
 118. Aage Winthers beretning stammer fra brev af 26.12.1998. Gengivet hér med tilladelse fra A.W.
 119. Citatet er et uddrag af en længere beretning i »Vi spyttede på dem – når de ikke så det.« Husets Forlag 1986, s. 65 ff.
 120. Citat fra samtale med Britta Madsen 7.1.2001.
 121. Steimbrenners rapport er citeret fra en afskrift af rapporten, der af Århus Politi er fremsendt til Århus Havnevæsen 12.7.1944. Beror i Århus Havns arkiv. Oplysningen om, at de to lig var tyske soldater stammer dog fra samtale med Basse 24.1.2001.
 122. Midtjydske CF-kolonne gennem 40 år, s. 32.
 123. Tabstallene varierer noget i de forskellige opgørelser. Op til 41 dræbte nævnes af andre, samtidige kilder. Tallene hér stammer fra Aarhus Byråds forhandlinger 1944-45 C, s. 595. Dog er antallet af dræbte baseret på materiale i Århus Havns arkiv. Aarhus Byraad besluttede kort efter ulykken at udbetale 1.000 kr. til de efterladte efter hver af de dræbte. Beløbet skulle udredes af Århus Havnevæsen. I første omgang udbetaltes penge til 29 personer, og der blev senere fremsendt en supplerende anmodning for fire andre dræbte danskere. På den baggrund må det antages, at det korrekte tabstal er 33 dræbte danskere.
 124. V. Eriksen: »Katastrofen i Århus d. 4. juli 1944« optrykt i »Midtjydske CF-kolonne gennem 40 år«, s. 30 ff.
 125. Beretningen er tidligere offentliggjort i medlemsblad fra Falck Museets Venner. Gengivet her med forfatterens tilladelse.
 126. Oplyst af Peter Straarup i samtale 14.2.2000. Arbejdet med at samle historiske kilder kan i øvrigt vise sig at give pudsige oplevelser. Da denne historie under en samtale blev refereret for Basse, var hans kommentar: »Nå, så han solgte den!« Basse havde nemlig foræret omtalte boxer til Holger Nielsen.
 127. Samtale med Poul Gullach 16.12.2000.
 128. Betegnelsen redningsinspektør benyttedes på de største stationer, Århus, Odense, Aalborg, Vejle og Hovedstationen i København

- og svarer til stationsleder på de mindre stationer. Carl Høeghs stillingsbetegnelse var inspektør, men funktionerne de samme.
129. 2 ambulancer i denne bemaling præsenteres på foto i Aarhus Stiftstidende 14.10.44.
 130. Citater og øvrige oplysninger i afsnittet om Harald Sandbæk stammer fra: Harald Sandbæk: Præst, Sabotør og Flytninggearbejder, 1983. Oplysningen om at Børge Rasmussen m.fl. måtte gå under jorden stammer dog fra: Århus under Besættelsen, s. 180 f.
 131. Frank Weber m.fl.: »Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig, s. 455.
 132. Såvel citatet som den øvrige beretning stammer fra Aarhus Stiftstidende 21.11.1944.
 133. Oplysningen om at Harry Falck gik under jorden stammer fra Hjælp, nr. 3, 1977, s. 75.
 134. Så vidt vides led ingen falckfolk repressalier fra tyskernes side, men i hvert fald i eet tilfælde blev en århusianer myrdet af medlemmer af Schalburgkorpset. Det skete fordi han havde været øjenvidne til forberedelsen af schalburgtaget i Guldsmedgade 22.2.1945.
 135. Aarhus Amtstidende 31.5.1945.
 136. Det er noget uklart præcis hvornår Svend Petersen forlod Århus. I følge hjemmesiden for Museum for Zoneredningskorpset tiltrådte han en ny stilling i Vejle 1.2.1944, men Aage Winther, der forlod Zonen i Århus i sensommeren 1944, har til forfatteren oplyst, at Svend Petersen ikke havde forladt Zonen i Århus, da Aage Winther rejste.
 137. Citat fra samtale med Basse 24.1.2001.
 138. En detaljeret opgørelse over beredskabet, fordelt på de mange forskellige instanser, findes i Aarhus Byråds forhandlinger 1944-45 C, s. 632f.
 139. Aarhus Stiftstidende 23.2.1945.
 140. Demokraten 25.7.1952.
 141. Citatet stammer fra samtale med Viggo Skjoldborg 23.3.2000.
 142. Oplysningen stammer fra formandens beretning for Falcks Redningskorps Århus A/S 1945.
 143. Afskedigelserne kendes fra Ejler Schous rapport til fru Reinholdt Hansen 11.9.1945. Schou sendte regelmæssigt indberetninger om forholdene i Århus til enken efter en af Zonens stiftere, Reinholdt Hansen. Fra disse breve er mange detaljer om de vanskelige forhold i Århus bevaret.
 144. Oplysningerne om annonementsporteføljen stammer fra Ejler Schous rapport til fru Reinholdt Hansen 29.7.1948.
 145. Samtlige oplysninger i afsnittet stammer fra arkivmappen vedr. Strandvejen 12, beroende i Bygningsinspektorat Midt, Århus Kommune.
 146. Oplysningen om, at vognene ikke indeholdt ammunition stammer fra: Aarhus Byråds forhandlinger 1945-46 C, s. 136.
 147. Samtale med Basse 24.1.2001.
 148. Oplysningerne om kørslen for Kommunehospitalet stammer fra formandens beretning for Falcks Redningskorps Århus A/S 1944 og 1946. Oplysningerne om bilerne stammer fra samtaler med fhv. redder Ryolf Rasmussen og fhv. fuldmægtig Preben Eskildsen.
 149. Beretning vedrørende Falcks Redningskorps for året 1948, s. 7.
 150. Samtale med Ryolf Rasmussen 1.3.2001.
 151. Do.
 152. Demokraten 6.3.1957.
 153. Beskrivelsen af branden på Tomsø bygger på samtale med Ryolf, Rasmussen, artikler fra flere lokale dagblade, samt Århus Byråds forhandlinger 1948-49 C, s. 458 ff.
 154. Oplysningerne stammer fra Ejler Schous rapport til fru Reinholdt Hansen 12.11.1948.
 155. Om der refereres til den reduktion, der skete i sommeren 1945 (nævnt andetsteds) eller det er en yderligere reduktion, vides ikke.
 156. Som note 154.
 157. Antagelsen bygger på en systematisk gennemgang af brandfogedprotokollerne fra Åby Sognekommune, der dokumenterer at Zonen ved hver eneste brand mødte med de reglementerede tre mand. En tilsvarende gennemgang er ikke foretaget for de to andre kommuners vedkommende, men det må antages, at offentligheden ville have fået kendskab til en given situation, enten gennem dagspressen eller gennem Århus Brandvæsens årsberetning, hvor man altid har omtalt de tilfælde, hvor hjælp er ydet til Zonen og Falck ved brande i deres slukningsområde.

158. Århus Brandvæsens tilbud var til behandling i Brandkommisionen 24.1.1946 og 30.3.1946, hvor kommunernes tilkendegivelser gjorde et klart, at der ikke var grundlag for at fortsætte forhandlingerne.
159. Gengivet efter mikrofiche af bilag til sognerådsmøde i Åby Kommune.
160. Oplysningerne stammer fra arkivmateriale fra Åby Kommune, beroende i Erhvervsarkivet.
161. Kommunernes henvendelse kendes fra et kort notat til Brandkommisionen, dateret 26.11.1948. Her refereres deres henvendelse kort, og man henviser til de drøftelser, der fandt sted i 1946 om spørgsmålet, men der står ikke klart, hvad brandvæsnets ledelse anbefalede og hvilken holdning kommissionen indtog.
162. Citatet stammer fra artiklen »Jeg var selv døden nær, så jeg ved hvad det gælder«, antagelig Demokraten, september 1958 (fundet i scrapbog uden nærmere kildeangivelse).
163. Oplysningen om Hans Larsens møde med borgmesteren stammer fra artiklen »Skal Århus Kommunale Brandvæsen nedlægges?«, i Brandmanden, december 1950, s. 89 f.
164. Brandmanden var et fagblad for brandfolkernes organisation i Storkøbenhavn, men bladet beskæftigede sig indgående med sagen fra Århus. Citatet stammer fra Brandmanden, december 1950 s. 89 f.
165. Aarhus Byråds forhandlinger 1953-54, s. 157 f.
166. Aarhus Byråds forhandlinger 1953-54, s. 156 ff.
167. Citatet stammer fra Aarhus Stiftstidende 30.9.1955.
168. Bilag til Brandkommissionens møde 18.9.1946. Beror i Århus Brandvæsens arkiv.
169. Aarhus Byråds forhandlinger 1955-56 B, s. 202 f., og samme 1958-59, s. 186 f.
170. Oplysningerne i afsnittet bygger på artikel i Meddelelser, 17. årg., s. 29 ff.
171. Oplysningerne om Ejnar Andreasens dykkeruddannelse og Holger Nielsens baggrund for at blive dykker, findes ikke i skriftlige kilder, men er fortalt af flere uafhængige kilder, bl.a. Basse og Ryolf Rasmussen.
172. Basse forlod korpset i en kort periode 1951-54, men udførte stadig planlagt dykkerarbejde såsom entreprenørarbejde i disse år. Oplyst af Basse i samtale 21.3.2001.
173. Alle citater stammer fra Nolds artikel: »En vinterlig spadseretur på Aarhus-bugstens bund«, Aarhus Stiftstidende 12.11.52.
174. Citatet stammer fra samtale med Basse 24.1.2001.
175. Falcken, nr. 3, juni 1951.
176. Citatet stammer fra Aarhus Stiftstidende 30.4.1951 Afsnittet bygger i øvrigt på denne artikel, Jyllandspostens artikel af samme dato samt Holger Nielsens beretning i bladet Falcken.
177. Citatet stammer fra samtale med Basse 24.3.2001.
178. Do.
179. Opvisningen omtales bl.a. i Aarhus Stiftstidende 18. og 23. 6. 1950. Bases og Skjoldborgs manglende erindring om begivenheden kendes fra samtaler med dem i 2000/2001.
180. Omtalen af det første kursus er baseret på Meddelelser, december 1954, s. 30 ff.
181. Citatet stammer fra samtale med Viggo Skjoldborg 23.3.2000.
182. Oplysningerne i afsnittet stammer fra en redegørelse, Falck udarbejdede i januar 1958 til brug for det udvalg under Folketinget, der forberedte den nye dykkerlov.
183. Citatet stammer fra samtale med Viggo Skjoldborg 23.3.2000.
184. Oplysningerne om frømændenes indsatser uden for Århus stammer primært fra scrapbog tilhørende Viggo Skjoldborg.
185. Citatet er fra Horsens Avis 9.6.1956. Afsnittet bygger desuden på flere artikler i de lokale dagblade 4.1.1956.
186. Oplysningerne om dette kursus stammer fra Meddelelser, september 1956.
187. Oplysningerne om processen med revision af dykkerloven stammer fra flere artikler i Meddelelser 1957 og 1958.
188. Oplysningerne om dette kursus stammer fra Meddelelser, juni 1958, s. 75 ff.
189. Oplysningerne om dette kursus stammer fra Meddelelser, oktober 1960, s. 154 ff.
190. Citatet stammer fra samtale med Basse 24.1.2001.
191. Oplysningerne om midlertidige redningsstationer i Tirstrup stammer fra arkivmateriale fra Falcks Redningskorps.

192. Citatet stammer fra samtale med Basse 24.1.2001.
193. Citatet stammer fra samtale med Basse 21.3.2001.
194. Oplysningen stammer fra formandens beretning 1955 for Falcks Redningskorps Århus A/S.
195. Afsnittet bygger, foruden Demokraten 3.5.1957, på flere andre artikler fra lokale dagblade, artikel i Meddelelser nr. 5, 1957, s. 105 ff samt udateret samtale med Ryolf Rasmussen.
196. Citatet stammer fra artiklen Falcks stemme – Onkel Ewald, Demokraten 28.7.1957.
197. Citatet stammer fra samtale med Basse 24.3.2001.
198. Citatet stammer fra et manuskript, der er stillet til rådighed af Elly Halvorsen, enke efter Povl Halvorsen, og antagelig er forfattet af denne.
199. De to citater stammer fra Demokratens artikel: Rodeo med vild tyr på Århus H. 25 2. 1957.
200. Beskrivelse af den virksomhed, der pr. 1. marts 1957 blev drevet under firmanavnet »Zone-Redningskorpset« s. 3.
201. Brev fra Børge Johansen til Ernst Borg, dateret 6.2.1960.
202. Oplysningerne vedr. sammenslutningen stammer fra: Peter Straarup: Sammenslutningen af Falck og Zonen, s. 31, upubliceret manuskript stillet til rådighed af forfatteren.
203. Frode Olsen: Mit liv i Zone-Redningskorpset, Museum for Zone-Redningskorpset 1996, s. 25.
204. Oplysningen om de konkrete løfter stammer fra artikel i Demokraten 28.1.1959. De nævnte køretøjer figurerer med angivelse af årgang på vognliste for Zone-Redningskorpset, dateret november 1960.
205. Oplysningen stammer fra en detaljeret gennemgang af alt materiel ved sammenslutningen, antagelig udarbejdet af redningsinspektør Frio Thaysen.
206. Frode Olsen: Mit liv i Zone-Redningskorpset, Museum for Zone-Redningskorpset 1996, s. 27.
207. Oplysningerne i afsnittet stammer primært fra byggesagen, der findes på Erhvervsarkivet.
208. Samtlige detaljer om prissammensætningen stammer fra udskrift af forhandlingsprotokollen for Holme-Tranbjerg sogneråds møde 4.5.1959. Det må antages, at såvel den oprindelige betaling som forhandlingsresultatet var det samme for de øvrige sognekommuner.
209. Citatet stammer fra: Frode Olsen: Mit liv i Zone-Redningskorpset, Museet for Zone-Redningskorpset 1996, s. 27. At det bestemt ikke var nogen selvfølge for Zonen at indgå i forhandlingerne, understreges af, at man ved sammenslutningen med Falck, kun havde brandslukning på tre stationer uden for sin stærke base, Lolland-Falster. Det eneste sted, Zonen havde indgået nye aftaler om brandslukning efter krigen, var på atomforsøgsstation Risø i 1956 – iøvrigt på foranledning af Frode Olsen.
210. De to citater stammer fra formandens beretning for Falcks Redningskorps Århus A/S 1959, s. 1.
211. Brev fra Vejlbj-Risskov Sogneråd til Falck 22.5.1959.
212. Brev fra Falck til Vejlbj-Risskov Sogneråd 26.5.1959.
213. Brev fra Falck til Aaby kommune 10.5.1962. Enslydende brev sendt til de øvrige kommuner.
214. Begivenhedsforløbet omkring sammenslutningen af Falck og Zonen er beskrevet fylldigt flere steder. Dette resumé baserer sig primært på Frederik Madsen: Zone-Redningskorpset i Danmark, s. 53 ff, samt Peter Straarup: Sammenslutningen af Falck og Zonen, upubliceret manuskript, der er stillet til rådighed af forfatteren.
215. Citatet stammer fra brev til William Falck dateret 12.10.62.
216. Do.
217. Aarhus Stiftstidende 10.10.1962.
218. Emnet er berørt i samtaler med flere falckfolk, der medvirkede ved slukningen. Det er dog valgt at beskrive episoden udelukkende med baggrund i skriftlige kilder, som foruden redegørelsen til William Falck er de lokale dagblade fra 10-11.10.1962, samt Århus Kommunes beretning for 1962-63, s. 84 ff.
219. Citatet stammer fra Ole Ryolf: Opvarmet Kaffe (privattryk).
220. Do.
221. Oplysningerne om personalet stammer primært fra et internt notat: »Redegørelse ved-

- rørende sammenslutningen med Zone-Redningskorpset på stationer under Falcks Redningskorps Århus A/S.
222. Citatet stammer fra Aarhus Stiftstidende 13.11.1966.
 223. Hjælp, nr. 5, 1974, s. 153.
 224. Citaterne fra Poul Petersen stammer fra Demokraten 17.2.1964.
 225. Citatet stammer fra Århus Stiftstidende 17.2.1964.
 226. Samtlige oplysninger i dette og efterfølgende afsnit om forhandlingsforløbet, stammer fra akter i Åby Kommunes arkiv, beroende i Erhvervsarkivet.
 227. Oplysningerne om tilblivelsen af Reko stammer primært fra udateret avisudklip i scrapbog samt et udklip fra Der Nordschleswiger 10.2.1965. I denne artikel omtales planerne om etablering af stationer i Flensborg, Haderslev og Åbenrå og det oplyses, at der findes Rekostationer i Århus, Grenå, Kolding, Helsingør og København.
 228. Oplysningerne om Zonens priser, herunder de mange år uden ændringer, stammer fra varslingskrivelse til Åby Kommune, dateret 11.9.1962.
 229. Citatet stammer fra: »Notat vedr. møde med REKO v/dir. K. Thomsen, Stilling d. 30/10.63«, dateret 2.11.63.
 230. Do.
 231. Da Falck blev klar over, at kommunerne ville indgå aftaler med Reko, tilbød man at lade aftalerne ophøre pr. 31.12.1963, men dette blev afslået af kommunerne, da alle formaliteter i de nye aftaler endnu ikke var på plads.
 232. Citatet stammer fra »Referat af møde med redningskorpset REKO« u. Dato, referent Holck-Povlsen.
 233. Do.
 234. Citatet stammer fra artikel, dateret 17.2.1966, antagelig fra Aarhus Stiftstidende.
 235. Citatet stammer fra samtale med Basse 21.3.2001.
 236. Beskrivelsen af kurset er baseret på artikler i Aarhus Stiftstidende og Demokraten 12.3.1964 og følgende dage. Desværre er de mange timers optagelser, der gennem årene er lavet hos Falck i Århus ikke bevareret længere. Optagelserne havde ellers været et første klasses kildemateriale til belysning af metoder og materiel i brand- og redningsarbejdet i 1960'erne.
 237. Forhandlingerne kendes fra formandens beretning for Falcks Redningskorps Århus A/S 1963 og 1964.
 238. Do.
 239. Alle oplysninger om kontraktens indhold stammer fra selve kontrakten, der er dateret 1.4.1965 samt et følgebrev med uddybende bemærkninger, ligeledes dateret 1.4.1965.
 240. Oplysningerne om denne et-årige forlængelse stammer fra udskrift af Åby sogneråds forhandlingsprotokol i mødet 2.5.1965, forhandlingsprotokollens nr. 130.
 241. Oplysningerne om den fem-årige forlængelse stammer fra skrivelse til forstadskommunernes sammenslutning fra Falck 27.9.1967. Da de i skrivelser nævnte vilkår er i overensstemmelse med normaloverenskomsten på området, antages det, at tilbuddet er tiltrådt, selvom, der ikke er fundet detaljer om omegnskommunernes tiltrædelse af en ny overenskomst.
 242. Narkoselægeordninger blev f. eks. etableret efter århusiansk forbillede i Moskva i 1967 og i London året efter jvf. artikel i Aarhus Stiftstidende 25.2.1970.
 243. Citatet stammer fra Meddelelser, juli 1969, s. 205.
 244. BT 5.10.1968.
 245. Oplysningerne i afsnittet i øvrigt stammer fra talrige avisartikler i Morgenavisen Jyllands-Posten, Aarhus Stiftstidende, Demokraten, BT og Ekstra Bladet samt Århus Kommunes Beretning 1968-69, s. 101 ff.
 246. Ved en senere ombygning blev vandkanonen afmonteret.
 247. Citatet stammer fra Aarhus Stiftstidende 21.4.1970.
 248. Citatet stammer fra samtale med Basse 21.3.2001.
 249. Do.
 250. Citatet stammer fra samtale med Olaf P. Christensen 16.8.2000.
 251. I Århus Brandvæsens arkiv findes referater fra alle møder i arbejdsgruppen, samt referater fra en række koordineringsmøder med deltagelse af formændene fra en række arbejdsgrupper, der havde til opgave at tilrettelægge den fremtidige opgavevaretagelse i Magistratens 2. Afdeling. I alle referater tilkendes gives, at der ikke er planer om grundlæggende ændringer.

252. Førstehjælpssprøjterne omtales i flere notater i Århus Brandvæsens arkiv, hvor brochurer og oplysninger om mulige vogntyper også befinder sig.
253. Beskrevet i brev fra Århus Brandkommission til Århus Byråd 21.5.1971.
254. Citeret fra avisartikel uden kildeangivelse i scrapbog; antagelig 4.5.1973.
255. Hjælp, nr. 4, 1972, s. 128.
256. Zonens fuldmægtig Martha Sørensen, der kom fra Odense var ikke ansat i Århus længe, idet hun døde ved en trafikulykke ca. et år efter stationens åbning.
257. Hjælp, nr. 4, 1972, s. 111.
258. Der blev rent faktisk ansat tre, selvom man i stillingsopslaget søgte to.
259. Citatet stammer fra brev fra Agnete Warming til forfatterne 25.9.1999.
260. Do.
261. Do.
262. Aarhus Stiftstidende 16.9.1972.
263. Do.
264. Tallene stammer fra De Danske Redningskorps' årstatistik for 1973, s. 8.
265. Hjælp, nr. 4, 1975, s. 107.
266. Overvejelserne om placering af en evt. 3. station kendes fra artikler i Aarhus Stiftstidende november/december 1974 (begge udaterede, men placeret kronologisk i denne sammenhæng i scrapbog), samt Hjælp, nr. 3, 1975.
267. Citatet stammer fra Aarhus Stiftstidende 15.2.1974.
268. Oplysningerne i dette afsnit stammer fra Brandværn, nr. 6, 1975.
269. Opgørelsen stammer fra Århus Kommunes Beretning 1975/76, s. 200.
270. Oplysningerne om korrosionsindsatsen stammer fra Hjælp, nr. 4, 1975, s. 118 f.
271. Oplyst af redningsdirektør Allan Søgaard Larsen i en samtale med forfatteren i foråret 2001. Der har ikke i forbindelse med denne bog været mulighed for at se regnskabstal for Falcks Redningskorps Århus A/S for de seneste år af selskabets virke.
272. Nærmere beskrivelser af ledelsesstrukturen på dette tidspunkt kan findes i Falck Nyt, nr. 12, 1986 og Falck Nyt, nr. 13, 1988.
273. Beskrivelsen af denne indsats er primært baseret på artikel i Hjælp, nr. 2, 1981, s. 54.
274. Citatet stammer fra Århus Stiftstidende 1.8.1990. Artiklen bygger i øvrigt på Århus Stiftstidende 31.7.1990 samt hæftet »Tæt på deadline«, udgivet af Århus Stiftstidende 1990 eller senere.
275. Citatet stammer fra Falck Nyt, nr. 36, 1997.
276. Tendenser og resultater fra undersøgelsen er gengivet fra artikler i Falck Nyt, nr. 10 og 11, 1998.
277. Chaufførernes skepsis kendes fra artikel i Amtsavisen Randers 2.6.1993. Artiklen tager udgangspunkt i konkrete forhold i Randers, men det må antages at forholdene var af samme karakter i Århus.
278. Sagen er primært beskrevet med baggrund i artikel i Aarhus Stiftstidende 8.2.1985.
279. Konkrete eksempler på misforståelser beskrives i Aarhus Stiftstidende 30.12.1984.
280. Fortolkningen er gengivet fra en redegørelse for den konkrete sag, sendt fra Falck til Århus Brandvæsen 20.1.1987.
281. Den varslede prisstigning kom til offentlighedens kendskab via artikel i Aarhus Stiftstidende 25.3.1987.
282. Udskrift fra møde i Århus Byråd 6.4.1988, s. 120.
283. Skrivelse fra Statens Brandinspektion, dateret 20.9.1988.
284. Oplysningerne om, hvordan de personale-mæssige forhold blev løst, stammer fra artikel i Falckredderen, nr. 1, 1990, s. 8-9.
285. Brandslukning i Århus Kommune – analyse af beredskabet, januar 1992, s. 20.
286. Rapportens forfattere har hæftet sig mere ved de aktuelle forhold end den historiske baggrund på området, hvilket understreges af, at man i rapporten kan læse, at brandslukningen i omegnskommunerne frem til 1970 blev varetaget af hhv. Falcks Redningskorps og Zonens Redningskorps – uagtet, at Zonen opgav brandslukning i 1949, og i øvrigt blev sammensluttet med Falck i 1963.
287. En oversigt over de 13 forslag indgik som bilag 13 i materialet til Byrådets behandling af sagen.
288. Alle oplysninger om Falcks mulige planer stammer fra: »Notat om konsekvenser for Falcks driftsstruktur i Århus Kommune, hvis brandslukningen bortfalder«, dateret 13.5.1992. Notatet er fremsendt til Århus Kommune og indgik i det materiale, der blev forelagt medlemmerne af Århus Byråd.

289. Udskrift fra møder i Århus Byråd 17.-18.6.1992, s. 99 f.
290. Citatet stammer fra Århus Stiftstidende 10.8.1992.
291. Henning A. Jensen er citeret næsten ordret på samme måde som Hvarregaard i Århus Stiftstidende 10.8.1992.
292. Citeret fra referat af møde mellem Falck og Århus Kommune, dateret 14.8.1992, s. 2.
293. Citatet stammer fra Falckredderen, nr. 4, 1992, s. 17.
294. Skrivelse fra Indenrigsministeriet til Århus Kommune 22.8.1997.
295. Anbefalingen er hovedkonklusionen i et høringssvar, dateret 14.3.1997.
296. Udtalelse dateret 13.3.1997 fra Samarbejdsudvalget i Falcks Redningskorps – område Århus.
297. Forslaget er vedlagt udtalelse fra Århus Brand- og Redningsvæsens samarbejdsudvalg, dateret 17.3.1997.
298. Forfatteren har desværre ikke haft adgang til Indenrigsministeriets tilkendegivelse, men essensen fremgår af flere politikeres indlæg under debatten samt flere mødereferater.
299. Citeret fra udskriften af debatten i byrådet 17.6.1998.
300. Oplysningerne om vanskelighederne med at rekruttere deltidsbrandfolk nævnes mest fyldestgørende i et udateret notat fra Magistratens 2. Afdeling, udsendt til medlemmerne af Århus Byråd efter byrådsbehandlingen 21.01.1998.
301. En særskilt indstilling om dette spørgsmål blev fremsendt til Byrådet fra Magistratens 3. Afdeling.
302. I praksis var der tale om et udlån fra Århus Kommune på grund af tjenestemandsbegrebet.
303. Indstillingen »Opfølgning på gennemført beredskabsstruktur,« dateret 14.5.2001.

