

Koldingbogen

ÅRSTAL:	1996
FORFATTER:	Birger Høj
TITEL:	Lillebilstationen og Redningsstationen i Kolding.
KORT RESUME:	Marius Christian Højs Sønderjyllands Lillebil, senere Højs Lillebiler, 1927-1960.

Lillebilsstationen og Redningsstationen i Kolding

Af Birger Høj

Min far, Marius Christian Høj, blev født den 1. juni 1897 i Kjær Mølle ved Hejls. Han kom i lære som karetmager, blev udlært og arbejdede som karetmagersvend i Kolding, hvor han træf min mor, Karen Christiane Schmidt. De blev gift og vendte tilbage til min fars fødeegn. I Sjølund startede min far sit eget karetmagerværksted, men drev det kun i ganske kort tid, inden de flyttede tilbage til Kolding igen.

I Kolding begyndte min far karetmagerværksted sammen med en, der hed Kaiser. Det var i Sct. Jørgensgade i nogle garager i en gård over for et autoværksted kaldet »Motor Hansen«. Kaiser forlod virksomheden ret hurtigt, hvorefter min far fandt en ny kompagnon, hr. A. Thomsen. De flyttede til større lokaler på Haderslevvej.

»M. Chr. Høj og Thomsens Karrosseriværksted« blev startet den 12. januar 1924. Værkstedet gik godt. Man lavede dengang karosserier i træ, både til hestevogne og biler, men da man senere gik over til at lave karosserier i stålplader, solgte de værkstedet.

I handelen indgik to Ford T-automobiler. Med dem startede de lillebil-forretning i Hotel Hvide Hests gård i Søndergade. De var nu tre, Martin Foged, A. Thomsen og så min far. De havde et lille kontor, vist oprindeligt staldkarlens værelse. Både hestestald, mødding og lade i gården hørte til hotellet. Dengang kom folk stadig kørende ind fra landet i hestevogn for at handle i byen.

De fik hestene opstaldet i hotellets stald, og det var staldkarlens opgave at sørge for det. Staldkarlen havde samtidig en cykelstald og reparation af cykler.

Lillebilforretningen havde kørt i nogle år, da Foged og min far overtog en Zone-sprøjte. Den skulle tage sig af brandslukningen i Kolding. De kom begge på brandslukningskursus i Vejle, og fik senere også en kranvogn. Så begyndte det at knibe med plads, og de lejede sig derfor ind i nogle garager i gården bag ved »Borgen« på Haderslevvej. Der kom senere en ambulance og en ko-vogn, som blev brugt til at hente syge større dyr med.

Det blev efterhånden for meget at drive begge dele sammen. Min far havde fire lillebiler, udlej-

Karosseri fra M. Chr. Høj og Thomsens Karrosseriværksted, ca. 1925.





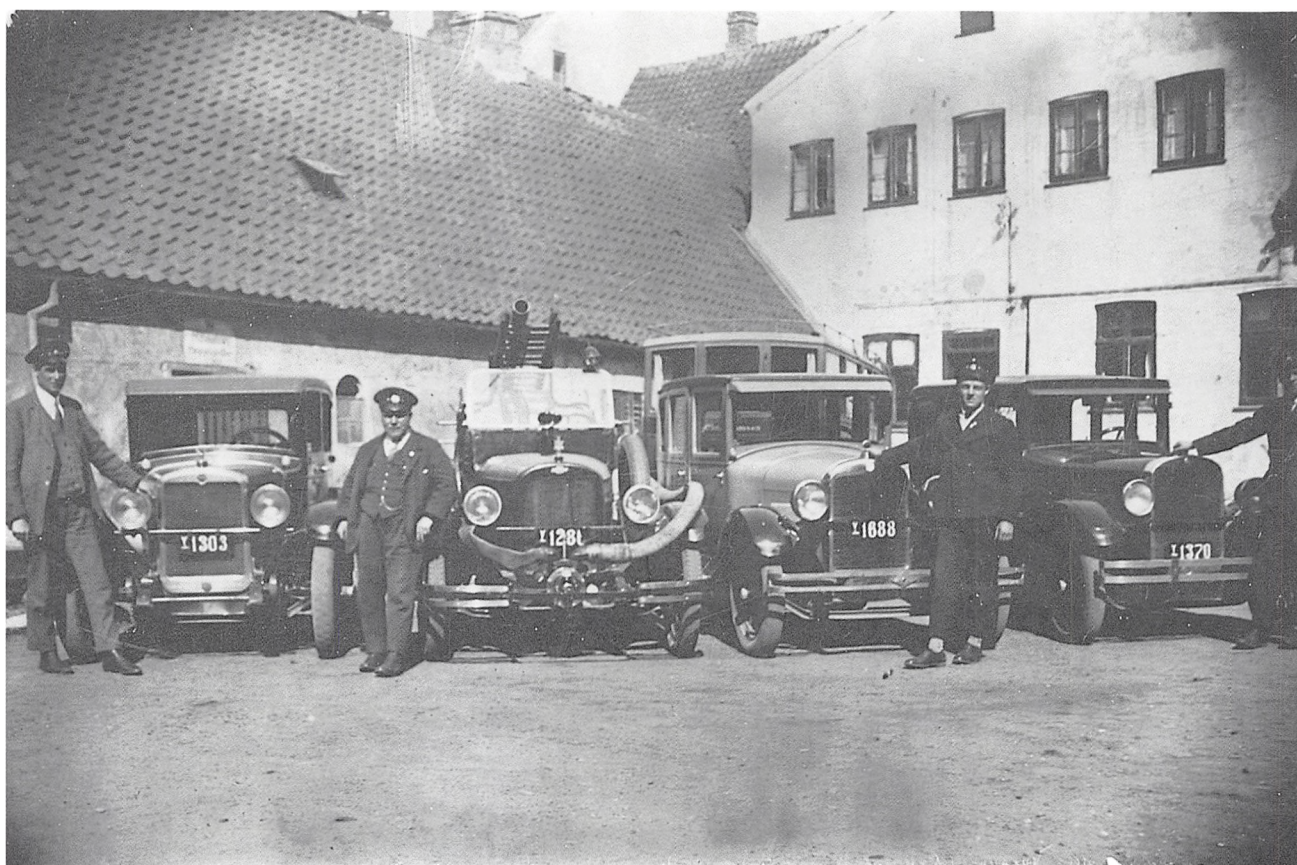
Hotel Hvide Hest i Søndergade 1931. Indkørslen til venstre viser, at her holder Kolding Redningskorps og Lillebilsstationen til. Foto: Peter Nissen.

ningsbiler og så var der vist også fire redningsbiler. Foged og min far blev enige om at overtage hver sit. Foged tog redningskorpset og min far lillebilerne.

Det blev starten på en ny omvæltning. I Hvide Hests gård blev der bygget et nyt kontor til lillebilerne ind mod apotekets bygning og en ny redningsstation vinkelret på det nuværende Bredga-

de. Det blev begyndelsen til »Kolding Redningskorps« (senere »Falcks Redningskorps«) – og »Sønderjyllands Lillebil« – eller »844«, som det kom til at hedde i folkemunde. Jeg mener, at det var i 1927-29.

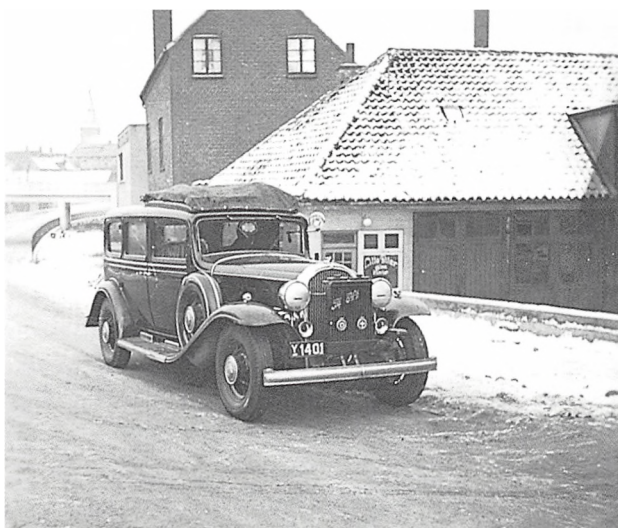
Da Bredgade omkring 1940 skulle brydes igennem fra Haderslevvej til Rendebanen, blev redningsstationen og lillebilkontoret revet ned.



Koldings Redningskorps og Sønderjyllands Lillebil, 1929. Fra venstre M. Chr. Høj, Martin Foged, Hugo Madsen og Karl (Kalle) Knudsen.

»Falck«, som det var kommet til at hedde, flyttede om i Sydbanegade, hvor der blev bygget en helt ny Falckstation. Min far fik Hotel Hvide Hests ejer, Hans Nielsen, til at bygge et nyt kontor og garager af de gamle materialer fra redningsstationen og det gamle lillebilkontor. Der blev bygget kontor og fire garager, hvoraf min far havde kontoret og de tre garager. Den fjerde blev

skilt fra og lejet ud til en lastbilvognmand, Otto Jacobsen. Der var ydermere plads til to biler på tværs inde bag ved. Der er blevet skrevet om og vist billeder af denne bygning, og det er blevet hævdet, at det var Koldings gamle brandstation, men jeg kan forsikre for, at der aldrig har været en brandbil inde i de bygninger: Det var min fars gamle lillebilstation.



En af Højs biler og Lillebilstationen set fra Bredgade, ca. 1942.

Vi er nu fremme ved den tid, hvor Danmark blev besat af tyskerne. Der kom rationering på næsten alt – også på benzin. Den første tid fik min far tilladelse til én bil på benzin med tildeling af omkring 30 ltr. pr. måned og en bil med gasgenerator. Senere faldt benzintildelingen væk, så han havde kun én bil med gasgenerator. Gasen blev fremstillet ved, at der blev fyret med træ i generatoren. Det var bøgetræ, som var savet i små klodser på størrelse med en knyttet hånd. Når han skulle på en lang tur, fyldte han sække med generatortræ op på taget af bilen. Den kunne køre ca. 40 km. på en sæk træ.

Min far var glad, da Bredgade blev ført igenem. Da blev der nemlig udkørsel både til Søndergade og Bredgade, og det medførte, at han kunne fortsætte lige igennem gården, hvis han så, at der stod tyske soldater ved kontoret. Han

ville ikke køre med dem, så han fortsatte hjem i Fredensgade, hvor vi dengang boede.

Jeg mindes også, at der engang holdt en meget fin hestedrosche i gården forspændt to flotte sorte heste, vistnok tilhørende en hestehandler. Han havde spurgt, om han måtte lade en kusk holde der og tage de overskydende køreture.

Min bror og jeg arbejdede begge to på »Motor Compagniet« i Låsbygade som mekanikere. Jeg var i lære, og min bror var udlært. En dag kom min fars chauffør gående ind på værkstedet. Han fortalte, at han havde været på vej til Vejle, da han var blevet stoppet i Alminde af tyske soldater, der havde beordret ham ud af bilen, hvorefter de tog den og kørte, så han måtte gå hjem fra Alminde. Min far blev ikke særlig glad, da han fik det at vide. Nu var gode råd jo dyre. Ikke alene havde han mistet bilen, men også muligheden for at klare dagen og vejen. Det var jo hans eneste levevej. Han henvendte sig til den tyske Ortskommandant, der havde til huse på Højskolehjemmet i Jernbanegade i Kolding. Han viste sig at være en forstående mand og lovede min far at undersøge sagen.

Der gik næsten en måned, hvor min far måtte undvære bilen, før der kom besked om, at de havde fundet ud af, hvor bilen befandt sig. Han skulle blot henvende sig på Ortskommandanturen, hvor han fik en udleveringsseddel, så han kunne få sin bil igen. Det viste sig, at den befandt sig i Fredericia i Hanneruppavillonen, og at det var danske Hippofolk, som havde taget bilen.

Min bror og jeg spurgte vores chef på »Motor Compagniet«, om vi måtte låne værkstedsvognen til at hente bilen, for vi vidste jo ikke, hvilken stand den var i. Min bror fik arbejdsmanden på

værkstedet med, og da de kom til Hanneruppavillonen, viste det sig at være en slags hovedkvarter for danske Hippofolk, der var i tysk tjeneste. De gik rundt der i deres sorte uniformer, og det var ikke særligt spændende for min bror og arbejdsmanden. De blev spurgt om deres ærinde, og min bror forklarede, hvad de kom for og viste udleveringsseddelen på min fars bil. Han fik den besked, at den kunne de ikke sådan uden videre få udleveret. En anden Hippomand havde hørt samtalen og sagde at han nok skulle klare det. Det var åbenbart én, der havde noget mere at sige.

De fik lov til at tage bilen og fik den lynhurtigt spændt for værkstedsvognen, for køre det kunne den ikke. De skyndte sig at komme ud af lejren og kørte hjemad i en fart.

Min far blev glad, da han genså sin bil. Det viste sig, at den ikke havde lidt nævneværdig overlast, på trods af at vi havde hørt, at bilen havde kørt rundt i Fredericia med Hippofolk skydende ud af vinduerne.

Under krigen var det vanskeligt at skaffe bil-dæk, så min far havde fire biler stående opklodset. Det vil sige, at de var løftet op og så var der sat træklodser under akslerne, så de ikke hvilede på dækkene. Når så dækkene på den ene bil, min far havde tilladelse til at køre med, var slidt, så blev dækkene på de opklodsede biler afmonteret og sat på bilen, som han måtte køre med.

Da befrielsen kom i 1945, og der igen kom benzin til landet, blev generatoranlægget afmonteret på den bil, min far havde kørt med under det meste af krigen, og den blev ført tilbage til benzindriften. Den havde efterhånden kørt 350.000 km

og kørte med den anden motor, som også trængte til at blive udskiftet. Min bror og jeg var ved at lægge den tredje motor i bilen, da min far ringede fra København og fortalte, at han havde handlet med bilen, så derfor skulle vi stille med den i Nyborg så hurtigt som muligt.

Han ville ikke fortælle, hvad det var for en bil, han havde med sig hjem. Det viste sig at være en af de første amerikanske biler, der var blevet importeret til Danmark efter krigen, nemlig en Chvrolet Fleetmaster, et såkaldt »dollargrin«. Vi blev slemt overraskede, men glade. Der blev en hel folkevandring ved min fars lillebilstation, da alle kom for at se vidunderet.

Min far var i mellemtiden flyttet fra Søndergade til Sydbanegade. Det var på det tidspunkt, Kino skulle bygges, og Hotel Hvide Hest blev revet ned. Min far havde fundet en grund ved siden af den nye Falck-station. Grunden var en ren idyl. Der var en masse frugttræer og en fiskedam nede i baghaven, som fik sit vand fra et lille sluseanlæg, der igen fik vand fra et vandløb, som kom fra Borthigs Anlæg. Bækken blev rørlagt, da der blev bygget på grunden. Desværre lå der også to betonbunkere fra krigens tid.

For at min far kunne få lov til at fjerne dem og bygge nye garager og kontor, skulle der også foreligge færdige tegninger til en beboelsesejendom med fire lejligheder. Det krævede man, fordi der var boligmangel. Min far fik lavet tegningerne og sendte dem til København, men der gik over et år, inden han fik besked om, at det med lejlighederne var faldet bort. Han gik så i gang med at få betonbunkerne fjernet. Arbejdet blev overdraget til entreprenør H. C. Ervald. Da de var fjernet, byggede min far nyt kontor, garager samt et lille værksted. Han kunne flytte ind i

HØJ'S
Lillebiler
Telf. 844



* 6 VOGNE MED
OG UDEN FØRER
SAMT KØRESKOLE

* Radiotelefon i alle Vogne
betyder bedre Kundeservice

Hvad **BIL** De skal ha' -
- hvor kan De dog spørre
selvfølgelig
OTTE - FIRE OG FYRRE

TELF.
844

Annonce fra 1953.

1947. Forretningen kom nu til at hedde »Højs Lillebiler«.

Efterhånden blev de gamle biler fra før krigen skiftet ud med nyere biler. I begyndelsen af 1950erne blev der monteret radiotelefon i alle bilerne, hvilket medførte, at de ikke havde så meget tomkørsel. Før skulle de jo tilbage til kon-

toret hver gang for at få en ny adresse. Lillebilerne var en privat forretning og måtte ikke tage passagerer op på gaden. De måtte kun køre på bestilling fra et kontor. Radiotelefonerne var et meget stort fremskridt for lillebilerne.

Midt i 1950erne kom den frie hyreret, hvilket indebar, at lillebilerne nu måtte tage passagerer



Højs Autoservice, ca. 1970.

op på gaden. Det medførte desværre også, at man bare kunne købe sig en bil, få den indregistreret som lillebil og så køre i sin fritid. Erhvervet kom ud af kontrol. Man havde ikke noget sted at henvende sig, hvis man følte, at der var noget forkert. Der kom også nogle små biler, som kaldte sig »minicabs«, der kørte over hele byen til ens pris. Det var stort set med til at ødelægge de veletablerede forretninger. Minicabs gik ganske vist i sig selv igen, men min far besluttede sig alligevel for at stoppe med at køre lillebil, trods det, at han havde haft forretningen i ca. 35 år. Han forpagtede forretningen ud i 1960, men der gik kun få år, hvorefter forretningen lukkede.

Da lillebilforretningen var udlejet, spurgte min far min bror og jeg, om vi kunne tænke os at få eget autoværksted. Han byggede så et autoværksted, som passede os begge to. Det blev til »Højs Autoservice«. Vi var efterhånden kommet til at køre lillebil, hvor vi før reparerede de gamle

biler, vores far havde fra før krigen. Men de var jo blevet skiftet ud med nye.

Vi havde værkstedet i 22 år. Vores far passede benzintanken og vores regnskab i de første år. Han døde 5 december 1968. Min bror og jeg havde 22 gode år. Værkstedet blev solgt til Dansk Shell i 1983, og det ligger der endnu.