

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2001
FORFATTER:	Kristian K. Sørensen
TITEL:	Kolding Godsterminal.
KORT RESUME:	Opført 1919-20 - samt erindringer fra forfatterens ansættelse 1949-86. Det nuværende "Godset".

KOLDING GODSTERMINAL

AF KRISTIAN K. SØRENSEN

I årene 1915-18 ønskede DSB at bygge et nyt pakhus i Kolding. Bygningen blev opført i årene 1919-20, en ca. 130 m lang bygning, 17 m bred, en kontorbygning med kælder under til toilet og omklædning for personalet. På pakhusplan var der spisestue til folkene og kontorer for mester og formænd. På første sal var der ekspeditionskontor og kontor til gods-ekspeditør og ekspedienter m.v. Der blev bygget på pæle under de bærende mure, da det var gammelt opfyldt terræn. Der blev også anlagt en perron på begge sider, ca. 1 m høj i gadeplan og 2 m bred mod banen til udlæsning fra jernbanevognene. Gulvet var hævet godt 2 m over jordoverfladen og var af træ – også på perronerne. På østenden af pakhuset var der en firkantet perron ca. 15 x 18 m også af træ. Desuden var der en perron ca. 50 m lang og 3 m bred til ind- og udlæsning. For enden af denne var der bygget et hus til hestetald. Det var jo før, automobilerne var taget i brug. Hestene var dels til vognmandens brug til udkørsel i byen og dels til flytning af jernbanevogne.

Staldene blev først nedrevet i 1957, da brugen af heste ophørte. De blev da i stedet brugt til kolonnehus til baneafdelingen. I 1944 blev vestgavlen udbygget med en perron ca. 20 x 20 m. Den blev fortrinsvis brugt til fisk – dem blev der fragtet mange af dengang.

Lige fra begyndelsen og mange år frem blev

godset fortrinsvis flyttet på sækkevogn med jernhjul dog senere med gummihjul på. Det var et slæb, og der skulle mange mænd til, især når der var tunge ting. Der skulle jo mange skridt frem og tilbage, så benene kunne godt blive trætte. Gulvet var efterhånden blevet ujævnt og opslidt. Når det var tunge sager, brast det ofte under os, og det gav mange problemer. Tiden var jo også ved at være til gaffeltrucks.

Man blev da enige om, at der skulle bygges om og støbes betongulv. Problemet var nu, at der var et stort hul under gulvet. Det blev så fyldt op med sand, som blev hentet der, hvor højhusene nu ligger. Der skulle bruges hundredevis af m³ sand. I 1959 gik man så i gang. Trægulvet blev fjernet, og efter at sandet var fyldt på, blev der støbt dæk også på perronerne, som blev udvidet. Der skulle mere plads til truckerne, for at de kunne vende og dreje. Den lange perron blev også udvidet og forlænget, der kom stadig mere gods, og alt skulle gå stærkere.

Der blev indkøbt tre stk. gaffeltrucks til gas. Senere blev de drevet med strøm. Det var renere, og godsmængden steg stadig. Vi var flere folk i gang – om natten 12-15 mand. Nogle år senere skete endnu en omlægning. Landstationerne blev lukket, og godset derfra transporteret med lastbiler. Der kom også vogne fra andre byer, så der var endnu mere



Baneterrænet ved Kolding Station ca. 1920. Godsbanegården ses til venstre for gasbeholderen.

at lave. Natholdet blev udvidet. Om dagen var der også mere at lave, lederne blev opnormeret til mestre og fik en formand til hjælp, for at man kunne blive færdig til tiden, til togene skulle køre.

Der blev på sådan en stor arbejdsplads – vi var en overgang ca. 40-50 mand – lavet mange jokes, og det gav mange øgenavne. Der var navne som Korea-Karl, Pjat-Hansen, Fejeren, Slabaskus, Fynboen m.fl. En pralhals, vi havde en kort tid, var jeg meget træt af. En dag, han rigtig var i gang, røg det lige ud af mig: „Du tror, du kan alt, men kan du også sælge færdigsyede knaphuller“? Det var jo i

spøgg, men han var der med det samme: „Skaf mig en prøve så skal jeg hurtigt klare det“. Jeg fik da en systue, jeg kendte, til at lave en serie, som han fik, og i middagspausen for han til en fabrik i Taulov for at sælge. De holdt ham hen med, at lederen ikke var der den dag. Da han kom tilbage, fik vi ham stoppet, inden han blev mere til grin.

Som tiden gik, blev der meget mere gods, og da terminalen efterhånden blev nedslidt, blev der i 1985-1990 bygget en ny terminal i Taulov, men det var vel nok for sent. Der var allerede blevet stor konkurrence fra lastbilerne.

MIN TID VED DSB PAKHUS

I 1949 blev jeg forflyttet fra Herning, da brunkullenes tid var ved at være forbi, og vi da var



Ansatte ved Godsbanegården i begyndelsen af 1950'erne. Nr. tre fra venstre i forreste række er pakmester Jeppesen, derefter pakmester Larsen, godsinspektør Groth-Nielsen og pakmester Gormsen. Artiklens forfatter er nr. to fra venstre i anden række.

blevet for mange mand deroppe. Der blev forflyttet 9 mand til forskellige stationer rundt i landet. Jeg kom 1. september til Kolding og meldte mig til stationsforstander Damborg. Jeg troede stadig, jeg skulle rangere, men blev henvist til godsekspeditor Groth Nielsen. Her fik jeg arbejde ved kundemodtagelse af godset ved perronen. Det var tit et slæb, men samarbejdet var godt imellem os, der var der.

Det var ofte en kold omgang, især om vinteren. Der var jo sus og gennemtræk, men kunderne var som regel meget flinke at have med at gøre. Selvfølgelig var der mærkelige mennesker imellem. En vognmand havde f.eks. en speciel tilladelse til at komme, før vi åbnede kl. 8. Han var på en måde oplagt til sjov, men man skulle lige kende ham. Han ville gerne skændes, så han og jeg tog gerne en tur hver morgen. De, som ikke kendte os, troede, vi var rygende uvenner, men det var det modsatte. Vi kom altid godt ud af det hele, og vi kunne fuldt ud stole på hinanden. Selvfølgelig var der sure kunder imellem, men det lærte man at tage med godt humør.

Jeg fik i ca. tre år et specielt job med at tælle og læsse gods og varer fra FDB på ladesporet.



Godsbanegården med Kolding Havn i baggrunden, 1954.

Der var mange dyre varer såsom kaffe, chokolade m.m. fra fabrikken. Det skulle ud til deres forskellige lagre rundt i landet. Da vi havde gamle formænd og mestre i halvtresserne, fik jeg hurtigt jobbet som afløser for dem. I 1959 blev vores daværende mester syg igennem længere tid, så jeg blev konstitueret i hans job, hvilket gav meget arbejde. Der var turlisteføring, og da der samtidig var ombygning, var der masse af møder. Da jeg var tillidsmand for personalet, var det ikke altid lige let. Men der var en fordel ved det en lønforskel på ti kroner om dagen på hans og min løn.

Omlægningen til godsterminal gav os meget nyt arbejde med lastbiler m.m. fra andre stationer, så vi havde efterhånden mange mand i gang – en overgang 40-50 – så der var meget at se til. Vi tre, der gik som ledere, blev udnævnt til mestre og fik en formand til hjælp for omlæsningen. Jeg blev pensioneret i 1986.

Som årene gik, fik DSB mere konkurrence fra lastbilerne, og det gik ned ad bakke med godset – især omkring 1990. Den 1. oktober 1994 flyttede DSBs godsterminal til Taulov. Kolding Kommune købte bygningen den 1. december 1994 og har under navnet Godset indrettet den til øvelokaler for rytmisk musik og spillested.