

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2004
FORFATTER:	Arne E. Foged
TITEL:	Fra fyrbøder til Falck–chef.
KORT RESUME:	Martin Nielsen Foged og Falcks start i Kolding i 1928.

FRA FYRBØDER TIL FALCK-CHEF

AF ARNE E. FOGED

Falck er der altid – sådan lyder Falcks slogan. Men sådan har det ikke altid været. Vi skal helt tilbage til 1927, før den første Falck-bil i form af en Zone-brandsprøjte dukkede op i Kolding. Derved er vi ved starten på sidste etape af min fars eventyrlige liv – for det er nemlig ham, denne artikel drejer sig om.

Min far, Martin Nielsen Foged, kom til verden i Gassum ved Randers den 13. februar 1880, som søn af landmand Niels Foged og hustru, Marianne. Sin opvækst fik han i Gassum, hvor han tidligt kom ud at tjene. Men sønen trak, og i 1898 besluttede han sig for, at nu skulle det være. Han tog på søen – og han nåede langt omkring i de 11 år, han sejlede. En tur til Grønland blev det også til, og her prøvede han bl.a. at gå på jagt. Far var ikke bange for at tage fat og tog arbejdet, hvor det bød sig. Så han har prøvet at sejle både som donkeymand og som kedel- og maskinpasser, et job, der kom ham til gode, da han gik i land.

I 1909 var han blevet træt af at sejle og slog sig ned i Kolding, hvor der var en pige, som trak. Den 28. februar blev far gift med Kirstine, født Birk. Hun stammede fra Taps og var for øvrigt søster til overgendarm J. P. Birk, som blev skudt i Padborg af civile (hjemmetyskere?) den 9. april 1940, da tyskerne invaderede Danmark.

Far fik hurtigt arbejde i Kolding, først som

arbejdsmand hos produkthandler Stein i Låsbygade. Men det varede ikke længe, inden han omkring 1910 skiftede til Kolding Syd-baner, der på dette tidspunkt var i gang med at anlægge Vamdrup-linien. Den sidste tid her arbejdede han som fyrbøder.

Så gik det ellers slag i slag med forskellige jobs her i byen – for far var trofast mod Kolding. Den rigtige rækkefølge har jeg ikke helt styr på. Men det blev da til arbejde på Kolding Vandværk, hvor han var ansat i ca. fire år, så på Kolding Havns muddermaskine og endelig som fyrbøder på Centralmejeriet, som dengang lå i Sct. Jørgensgade, hvor Harden Møbler senere fik forretning.

I 1923 havde far den store sorg at miste sin kone, som døde i barselseng, og far stod alene med tre drenge, min storebror, Vagner, mig og den lille nyfødte, Karl, som senere blev bortadopteret, da far ikke kunne klare tre børn. 1923 blev også året, da far startede som droskevognmand i Kolding. Det var lige et job for ham. Her kom han hurtigt i kontakt med en masse mennesker – så han var i sit es.

Senere giftede han sig igen, denne gang med Kathrine, født Jensen, som stammede fra Bøvlingbjerg, og hun blev så min “pamor”. Far havde åbenbart fået blod på tanden med droskekørslen, for den 4. november 1925 kunne man i Kolding Folkeblad og Kolding Avis læse en 2-spaltet annonce, der

meddelte, at nu startede Søndergades Lillebilstation i Hotel Hvide Hests gård. Der reklameredes med vagt hele døgnet, og annoncen var underskrevet med navnene M. Foged, Johs. Nielsen og H. C. Overgaard. Senere kom vognmand M. Chr. Høj med i lillebilerne. Det fremgik af en annonce i dagspressen i januar måned 1926, hvor man reklamerede med Søndergades Lillebiler. Underskrevet De forenede Lillebiler.

Jo, der skete noget i Hotel Hvide Hests gård. Foruden lillebilernes kontor havde Chr. P. Thomsen cykelværksted lige som Bramsens Rutebil, der kørte ruten til Agtrup, Agtrupskov og Sdr. Stenderup, holdt til i gården.

I 1927 dukkede et par herrer op i Søndergade for at tale med far. Den ene var direktør Rud. Falck. De ville tale med ham om oprettelse af en Zone-brandsprøjte i Kolding. De var blevet henvist til ham af kriminalassistent Elkjær, Statspolitiet, som det hed den gang. Resultatet blev, at far blev enig med direktøren om oprettelsen af en sådan brandvagt i Kolding med far som leder med assistance af vognmand M. Chr. Høj.

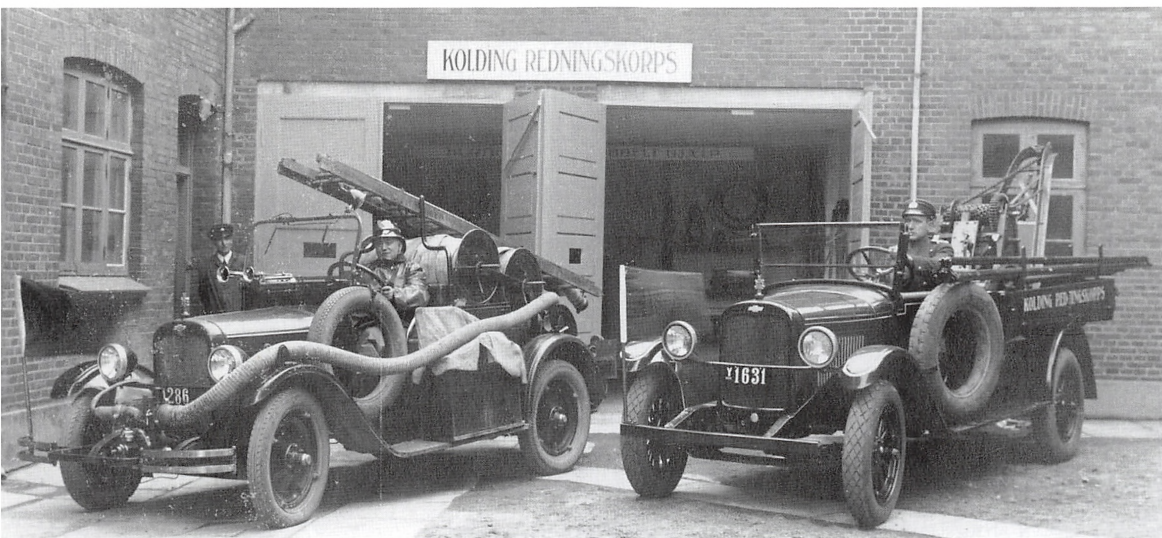
Allerede i december 1921 havde der været tale om, at Kolding skulle have en Falckstation. Det fremgår af et referat i dagspressen om et møde, Industriforeningen havde arrangeret med direktør Falck som foredragsholder. I januar 1926 kunne man i et interview med direktør Falck i Kolding Avis læse, at han havde planer om en redningsstation i Kolding. Dette kom frem i forbindelse med et tilbud til Kolding Kommune om at stille en ny brandsprøjte til rådighed for en pris af 20 øre pr. indbygger – i landkommunerne kostede det 10 øre pr. indbygger.

I den anledning tilbød firmaet A. L. Johansen & Søn i et brev til Falck en grund på 24.600 kvadratmeter med store en-etages bygninger til brug for en Falck-station. Grunden var centralt beliggende ved Sdr. Havnegade på vejen fra havnen til Domhuset. Firmaet ville gerne forhandle, hvis et sådant projekt skulle blive realiseret. Men der blev ingen pølser af det skind. Falck fik ikke brandslukningen i Kolding Kommune. Det blev i stedet Vejle, der kom først med en redningsstation, der blev åbnet i juli 1928, efter at der var dannet et selvstændigt aktieselskab.

I november 1927 var Zone-sprøjten – en Chevrolet, monteret med tre tromler med slanger plus en frontpumpe, der kunne præstere 1.000 liter vand i minuttet – klar i Kolding i Hotel Hvide Hests gård i Søndergade. Min far og M. Chr. Høj havde forinden været på et brandslukningskursus, og ellers var det meningen, at de unge chauffører fra Søndergades Lillebiler skulle assistere ved brand.

Allerede den 25. november 1927 kom brandsprøjte og mandskab for første gang i ilden ved en større brand på Kjellerupgård i Binderup. Få minutter efter alarmeringen øste sprøjten sine 1.000 liter vand i minuttet ud over brandstedet. Rundt om i landkommunerne fik man nu øjnene op for, at dette moderne slukningsmateriel var de gamle søgesprøjter langt overlegne, og det resulterede i, at Falck snart fik tegnet overenskomst om brandslukningen i mange af disse landkommuner.

Forholdene i gården i Søndergade var ikke de bedste. I 1928/29 flyttede man op i lejede garager i Borgens lokaler i Karolinegade, og man udvidede nu med en kranvogn, da der viste sig at være et stort behov for en sådan



Øverst Kolding Redningskorps med brandsprøjten i Søndergade, ca. 1927, nederst i "Borgens" lokaler i Karolinegade. Martin Foged sidder i brandbilen.

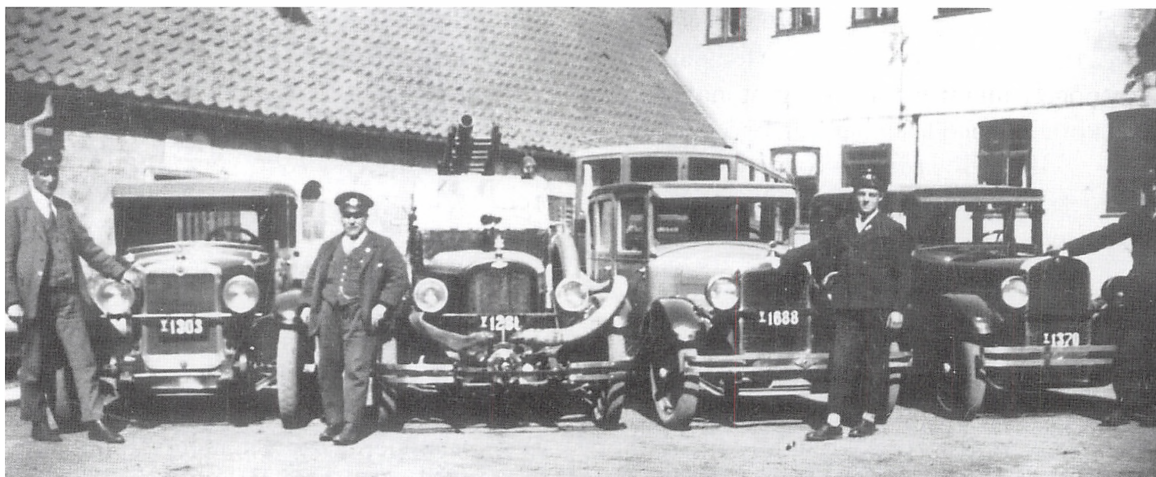
til at assistere ved autouheld. Man fik efterhånden også mere redningsmateriel, bl.a. til dyreredning, så man nu også var i stand til assistere ved dyreredninger på landet. Senere kom en ambulance til, en gammel Adler med åbent førerhus, og man overtog sygekørslen med patienter til Sct. Hedvigs Klinik.

Men forholdene blev hurtigt for trange med de tre garager. På møder hos Falcks hovedkontor i København, hvorunder stationen i Kolding hørte, havde far flere gange presset på for at få en egentlig redningsstation i Kolding, og i januar 1930 kunne man endelig flytte til en nybygget redningsstation i Hotel Hvide Hests gård i Søndergade. Her fik man rådighed over fem garager, vagtstue med soverum, kontor m.m. I forlængelse af Falckkontoret blev der bygget kontor til Søndergades Lillebiler. Far samlede nu sit arbejde om Falck, og M. Chr. Høj overtog lillebilerne.

Med flytningen kom der også flere biler, ligesom der blev antaget fast mandskab, og her kom fars tidligere chauffører i første række, bl.a. Jens Lutken, Richard Højrup Hansen og endelig Nis Jensen, som senere blev assistent. Endvidere blev Esther Kjerside ansat som kontorassistent.

Nu var det efterhånden en komplet redningsstation med flere biler klar til assistance, bl.a. en dyretransportvogn, da man havde tegnet kontrakt med Andelssvineslagteriet i Kolding om transport af syge og tilskadede dyr til slagteriet. Endvidere var der anskaffet en ny Buick ambulance, så man nu rådede over to. Med anskaffelsen af denne nye ambulance modtog man også Pullmotor, så man var i stand til genoplivning af patienter. Senere gled Pullmotoren ud til fordel for Carbogen-apparatet, der skulle være mere effektiv.

Overtagelsen af brandslukningen i de fle-



Kolding Redningskorps og Søndergades Lillebiler i Søndergade 30, 1930. Fra venstre er det M. Chr. Høj og Martin Foged.

ste af landkommunerne betød også, at Falck stod for uddannelsen af det frivillige brandmandskab i disse kommuner, hvilket betød mange øvelser, så mandskabet blev fortrolige med materiellet.

Selv om far havde nok at se til, havde han alligevel energi til at starte nyt, og den 7. januar 1931 var han sammen med ni droske-vognmænd med til at starte Kolding Taxa. Den første bestyrelse bestod foruden min far af Cl. Ahn, J. Schultz, E. Lindhardt og M. Andersen. Senere fik man kontor og vaskeplads i Mazantigade, og Carl Jacobsen blev antaget til at passe kontor og servicestation og overtog sammen med sin kone lejligheden over kontoret.

Ifølge protokollen fra den tid blev der holdt mange møder med politikommissær Kleberg angående oprettelse af faste holdepladser og tilladelse til kapring af passagerer ved restauranter. Jeg kan huske, far fik tildelt holdepladsen ved slagteriudsalget, der da lå på hjørnet af Haderslevvej og Tøndervej. Det var ikke nogen attraktiv holdeplads, så han blev senere flyttet til Akseltorv. Men det var ikke nogen lukrativ forretning at have en Taxa kørende med fast chauffør, og i slutningen af 1932 solgte far Taxa-vognen, men bevarede stadig tilknytning til Kolding Taxa og var ved sin død æresmedlem af foreningen.

Hidtil havde far selv stået for al abonnementsregning, ligesom han også kørte ud for at opkræve abonnement. Men det tog efterhånden for megen tid, og i 1933 blev Johannes Fabrin ansat som såkaldt akkvisitør, og abonnementsregningen steg betragtelig, så man nu var oppe på ikke færre end 168 virksomheder, der havde tegnet Falckabonnement plus mange vognmænd og private.



Martin Foged instruerer frivillige i slangeudlægning, ca. 1940.

Direktør William Falck, som i 1933 havde overtaget posten som øverste chef for korpset efter broderen Rud. Falcks alt for tidlige død, var stærkt interesseret i Kolding-stationens vækst og kom ofte på besøg i byen. Nu var William Falck en herre med temperament – og det var far også. Så det var ikke altid, de var enige, og så blev der talt med store bogstaver – meget store bogstaver, så det kunne høres over hele gården. Men de sluttede altid som gode venner. Far var nu heller ikke typen, som bar nag til folk. Når diskussionen var slut, var alt glemt.

Stationen i Søndergade var i fuld vækst, og der skete da også nyanskaffelser hen ad vejen, bl.a. en ny brandsprøjte, som var i stand til at udlægge skum. Nyanskaffelsen var også nødvendig, når man skulle betjene de efterhånden 21 af oplandets kommuner, hvor man havde slukningspligt – og far var glad. Hans ihærdighed og hans store kendskab til lokalbefolkningen bar nu frugt.

Den 1. oktober 1937 kunne far og Falck i Kolding holde 10 års jubilæum, og i den anledning fik far ved en lille højtidelighed overrakt Falcks 10 års hæderstegn. Det var en stor dag for ham, at han var nået så langt. Men han havde også været ihærdig og gjort et stort arbejde for Falck og stationen især. Det var ham også magtpåliggende at sørge for en god presse, og den blev altid inviteret, når der var anskaffet nyt materiel eller der var mærkedage på stationen. Det var med til at skabe et godt omdømme i befolkningen.

Men det stoppede ikke her. Far var klar over, at tiden var ved at løbe fra stationen i Søndergade, da man begyndte at tale om en viadukt i stedet for baneoverskæringen ved Sønderbro og senere en eventuel forlægning af Haderslevvej. Han fik efterhånden direktionen i København med på ideen om en helt ny Falck-station. Far kom i forbindelse med murermester Michael Sørensen i Søndergade. Han havde to grunde i Sydbanega- de og var villig til at bygge station og boligkompleks.

Det blev arkitekt Oskar E. Kjer, København, som kom til at slå stregerne til den ny station, som foruden garageanlæg til seks biler og stort slangetårn skulle bestå af en fire etages ejendom med 16 stk. 2-vær. lejligheder, hvoraf én skulle bruges til Falck-stationens vagtlokale, soverum med fire etagesenge, kontor m.m. Byggetilladelsen gik hurtigt igennem, og den 16. marts 1939 kunne der holdes rejsegilde på byggeriet. Det foregik på øverste etage af boligerne i overværelse af en fuldtallig presse, endvidere direktør Harry Falck, som sammen med far, murermester Sørensen og håndværkerne kunne glæde sig over byggeriet, som nu var så langt fremme,

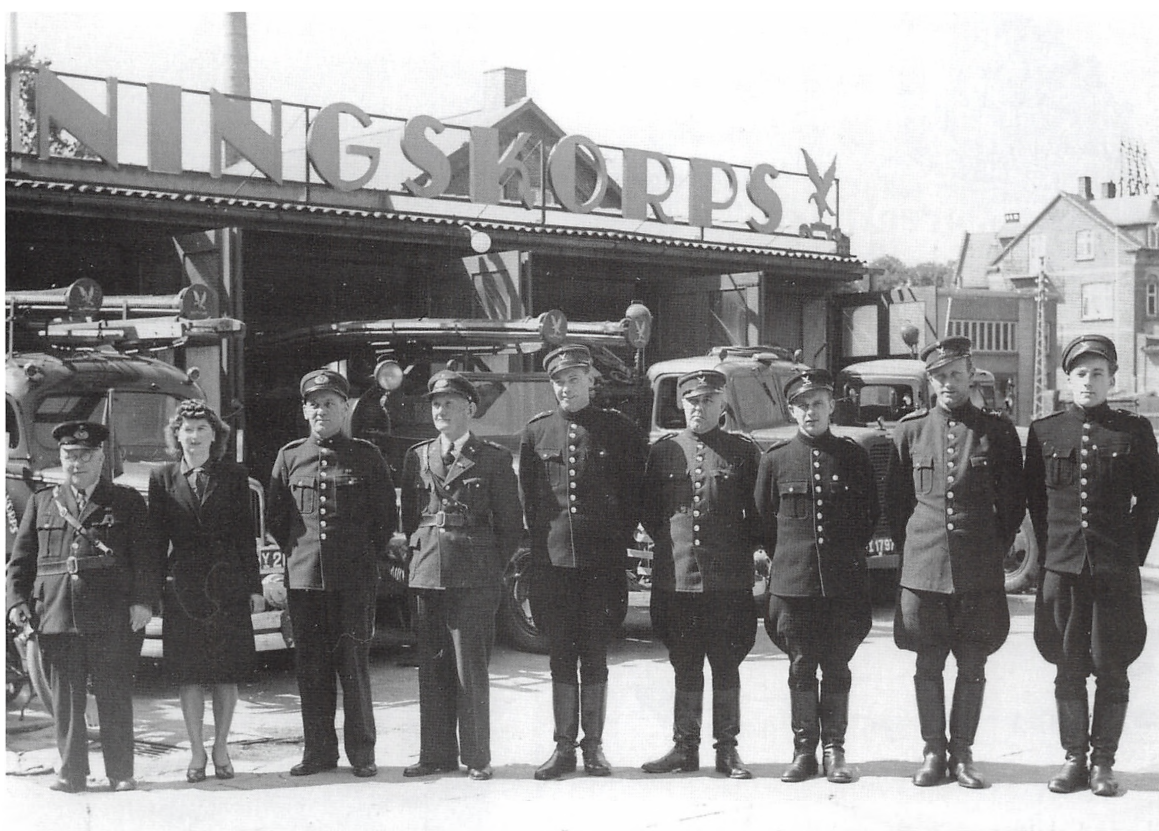
at stationsanlægget kunne tages i brug i maj, og boligerne medio juli måned.

I kælderen under vagtlokalerne blev der indrettet bombe- og brandsikret rum. Dette rum blev for øvrigt under krigen brugt, når personalet fra CB-tjenesten skulle afprøve deres gasmasker. Jeg prøvede det, da jeg var indkaldt. Vi blev sendt ned i dette rum, der blev fyldt med tåregas, og så skulle det nok vise sig, hvis gasmasken ikke sad korrekt.

Med denne station fik man de bedste udrykningsforhold, god gårdsplads og et længe savnet slangetårn, hvor man kunne tørre brandslangerne efter brand. Etableringen af denne ny station betød også mere materiel, bl.a. en ny Chevrolet-ambulance, udskiftning af den gamle brandbil med en ny med påhængssprøjte plus en kranvogn mere samt ansættelse af mere personale, så der nu var fem reddere, en assistent, en akkvisitør, en kontorassistent og far som stationsleder.

I tilknytning til stationen var der som sagt bygget et boligkompleks med lejligheder, og her flyttede hurtigt – foruden mine forældre – tre af stationens personale ind, så de kunne tilkaldes i pressede situationer. Det betød også, at far ikke fik megen frihed, idet det var så nemt at stille telefonen om eller kalde ham ned, når der var problemer.

Så kom krigen – og med den alle de restriktioner, der fulgte i kølvandet. Benzinrationeringen ramte også Falck, og det betød bl.a., at man måtte bygge gasgenerator på en kranvogn og på den ambulance, der mest blev benyttet til sygetransport. Det var en hård tid, og det sled på far, at man ikke var i stand til at yde abonnenterne den service, de var vant til. Men sådan var forholdene, og man måtte finde sig i dem.



Falcks Redningskorps i Sydbanegade. Fra venstre er det Martin Foged, Hedvig Kjerside, Nis Jensen, Johs. Fabrin, Søren Steffensen, Heinrich Lauritsen, Henry Jensen, Aage Busch og Tage Christensen. Foto fra ca. 1944.

Far var stolt af sit personale, og derfor ramte det ham også utrolig hårdt, da den 37-årige redder, Willy Johansen, den 6. april 1944 blev kvæstet ved en ulykke på bakkerne ved Gudsø. Johansen kom i klemme mellem kranvogn og en anhænger, da han skulle fastgøre slæberegj. Kvæstelserne viste sig at være alvorligere end først antaget, og efter et kort sygeleje døde Willy Johansen. Den 3. marts havde far netop dekoreret Willy Jo-

hansen med Falcks 10 års hæderstegn, og det var svært for ham, da han skulle holde mindetalen over den unge redder. Det var heldigvis den eneste gang, han mistede en af personalet på stationen.

Efter krigens afslutning kom der atter fart i udviklingen på stationen, bl.a. med udskiftning af kørende materiel, også personalet forøgedes. Den 1. oktober 1947 måtte far efter 20 års tjeneste pga. alder forlade sin el-



skede Falck-station og overdrog den til den 25-årige Jørgen Falck, søn af direktør William Falck. Det skete ved en parade i Sydbanegade. Ved sin afsked fra Falck blev far bl.a. belønnet med diplom og bronzemedalje fra Foreningen til Dyrenes Beskyttelse i Danmark for – som der står – “modig og resolut Optraeden ved Redning af Dyr i vanskelige Situationer.”

Det var en ny tid, der begyndte for far, men han fik hurtigt job inden for forsikringsbranchen og købte senere en lille tobaksforretning i Katrinegade. Men det stille liv gjorde ham rastløs. Forretningen blev solgt, og det begyndte at gå tilbage med helbredet. I starten af juli måned i 1949 blev far ramt af



Stationsleder ved Kolding Redningskorps, senere Falck, 1927-1947 M. Foged.

en blodprop i hjernen, og han døde få dage efter. Han blev kun 69 år, men han var slidt op, og man kan vist roligt sige, at han nåede at få et bevæget og spændende liv.