

# Koldingbogen

- ÅRSTAL:** 2006
- FORFATTER:** Søren Agerskov
- TITEL:** Da fattiggården blev trafikterminal.
- KORT RESUME:** Historien om etableringen af Koldings første rutebilstation, der fra 1932 lå i den gamle fattiggård på hjørnet af Skolegade-Torvegade-Svietorv.

# DA FATTIGGÅRDEN BLEV TRAFIKTERMINAL

AF SØREN AGERSKOV

Koldings første rutebilstation blev indviet 14. juli 1932 og lå i den gamle fattiggård på hjørnet af Skolegade-Torvegade-Svietorv. I 2007 er det således 75 år siden, den blev indviet. I artiklen fortælles historien om etableringen, idet det skulle vise sig at være meget vanskeligt at blive enige om først at etablere en rutebilstation, dernæst hvor den skulle ligge, så hvordan anlægget skulle finansieres, og endelig hvordan den skulle drives. Sagen førte til en del uenighed ikke blot blandt rutebilejerne, men også politisk. Indvielsen blev også første etape af den nord-syd-gående hovedvejsforbindelse fra Katri-negade gennem Bredgade til Haderslevvej i årene 1932-1942.

Artiklen bygger på Kolding Kommunes arkiv om anlægget af rutebilstation og Katri-negade-Torvegades gennemføring samt Stadsarkivets øvrige arkivalier om Rutebilstationen og Kolding Omnibusselskab sammenholdt med avisernes reportager efterhånden, som sagen skred frem.

En del personer går igen flere gange i artiklen. Af hensyn til overblikket er der til sidst en oversigt over dem med angivelse af den "kasket", de indgår med i historien.

Flere af gadenavnene har skiftet stavemåde siden begivenhederne fandt sted. Jeg har valgt at gengive den nugældende stavemåde. Et par enkelte gader har fået nye navne siden

dengang. Jeg har i så fald tilføjet gadens nuværende navn i parentes.

## FORHISTORIEN

De første rutebiler dukkede op som enkeltstående forsøg i årene op til første verdenskrig. Som regel blev det ved forsøg på grund af vognenes beskaffenhed. En af de første ruter omkring Kolding blev åbnet i 1913 mellem Kolding og Haderslev. Rutebildrift i større stil kom i gang efter krigen. Ruten Kolding-Vejle blev startet i 1919, Kolding-Sdr. Stenderup i 1920. I 1921 åbnedes ruter til Ågård, Egtved, Jels og Hejlsminde. Kolding-Smidstrup kom til i 1922.

Der kunne være flere vognmænd om den samme rute, i begyndelsen vel at mærke som konkurrenter. På Haderslev- og Vejle-ruterne annoncerer i 1920-21 mindst to vognmænd i aviserne med køreplaner for hver rute. Den første regulering af rutebildriften kom med færdselsloven i 1923, hvor koncessionssystemet indførtes, idet amtsrådet skulle give tilladelse til rutebilkørsel. Dog skulle postførende ruter ikke have tilladelse, selv om de medtog passagerer!

Rutebilerne dengang kan ikke sammenlignes med nutidens. De var mindre end vore dages minibusser, og passagertal på under 10 var meget almindeligt. De kunne være byg-



*Rudolph startede med hestevogn og udskiftede i 1913 hestene med rutebil som en af de første vognmænd i Kolding. Her står han foran sin nye rutebil. Han drev ruten sammen med J. N. Schmidt. Foto: Kolding Vejviser 1914.*

get op som trækarrosseri på et lastbilchassis, en opgave som mange karetmagere dengang kunne udføre. Når chassis'et var slidt ned, blev karrosseriet flyttet over på et nyt chassis.

Drift og køreplan var også en helt anden end i dag og var på mange måder en videreførelse af hestevognskørslen, eller dagvognen, som den blev kaldt. Indehaveren af Sdr. Stenderup-ruten, Chr. Bramsen, fortæller i 1932 i Jydske Tidende, at han i 1882 overtog ruten som en hestevognsrute startet af hans far ca. 20 år før. I 1920 udskiftede han hestevognen med motorkøretøj.

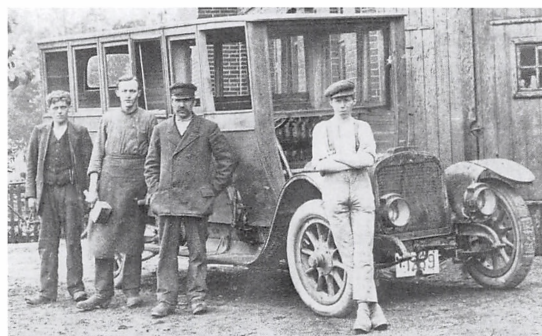
Rutebilen ankom til byen ved middagstid og holdt pause her inden afgang sidst på eftermiddagen igen. Den mellemliggende tid blev anvendt til byærinder. Chaufføren havde dog også travlt, idet han fungerede

som en slags rejsebud. Persontransporten var en (lille) del af rutebilens service. Transport af pakker og andre ting var lige så vigtig. Under opholdet i byen bragtes pakker ud, og varer blev afhentet undervejs.

Imens var vognen parkeret på et aftalt sted, hvor passagerne kunne stige på, og pakker eventuelt indleveres. Dette sted var ofte ved et hotel, gæstgiveri el. lign. Så kunne man få mad og drikke inden rejsen, og i hestevognenes tid kunne hestene hvile og fodres i gæstgiveriets rejsestald.

Det kunne være lidt uoverskueligt at finde ud af, hvad der fandtes af ruter. En samlet fælles køreplan kom først i 1925, hvor boghandler V. Schæffer udsendte første udgave af "Den lille Røde" med "Køreplaner for Statsbanerne, Privatbanerne, Rutebiler, Byomnibusserne, Fjorddamperne, offentlige Kontorers åbningstider, Museet, Søbadeanstalten, Sygehusets Besøgstider, vigtige Telefonnumre".

Ifølge førsteudgaven fra 15/5 1925 udgik de ovenfor nævnte rutebilruter fra de angiv-



*En anden tidlig rute var Vejle-ruten. Her holder en af dens vogne hos karetmager Mads Madsen og hans søn Niels i Harte. Billedet er fra 1919.*

Rute	Afgange pr. dag		Holdeplads
	Hverdage	Søn- og hldg.	
Vejle	3	4	Simonsens Hotel, Rendebanen 13
Vejle	3	4	Akseltorvet
Aagaard-Dons	1-2 (ej lørdag)	2	C.L. Schmidts Gaard, Låsbygade 65
Andst-Brørup	1	ingen	Nordbanehotellet, Låsbygade 83
Gesten-Bække	1	ingen	Købmand A. Jessen, Adelgade 14
Vr. Nebel-Bølling	1	ingen	Nordbanehotellet, Låsbygade 83
Haderslev	2	2	Hotel Hvide Hest, Søndergade 30
Haderslev	5	7	Simonsens Hotel, Rendebanen 13
Snoghøj-Fredericia	2	3	Akseltorvet
Vamdrup-Jels	2	3	Hotel Danmark, Munkegade 7
Smidstrup	1 gang hver tirsdag!		Borchs Gård
Stenderup	2	2	Hotel Hvide Hest, Søndergade 30
Tiufkær	1 gang tirsdag og fredag!		Borchs Gård

ne holdepladser i Kolding og antal daglige ture hhv. hverdage og søn- og helligdage.

Bybusserne afgik fra Akseltorv i retning mod Strandhuse, Sdr. Vang, Munkenborg og Domhuset.

Rutebilerne udgik altså fra syv forskellige holdepladser. Til Vejle og Haderslev afgik de endda fra to forskellige holdepladser afhængig af vognmanden! Det ses også, at der på ruter mellem byen og oplandet højst var 1-2 afgange om dagen, medens der på ruterne til nabobyerne Vejle og Haderslev var 6-7 afgange på hverdage, men der var heller ikke direkte jernbaneforbindelse til de to byer. Derimod er der direkte tog til Fredericia og derfor ikke mange rutebiler i den retning. Et andet karakteristisk træk var, at på de ruter, hvor der kørtes om søndagen, var der flere afgange om søndagen end på hverdage.

Det var heller ikke nemt for de offentlige myndigheder at holde styr på rutebilruterne. I 1922 indførtes studepladsafgift for person- og godsautomobilers holdepladser på byens torve, pladser og gader. Afgiften var 15 kr. pr. måned for biler godkendt med indtil 12 personer og 25 kr. for større køretøjer. Registreringen foregik ved, at markforvalter P. Nielsen tog rundt i byen og noterede nummerpladerne på de holdende rutebiler og deres rute. Denne oversigt blev sendt til politiet, der herefter oplyste navnet på ejeren og det godkendte antal passagerer, hvorefter kommunen kunne sende en opkrævning af studepladsafgift! Selvom koncessionspligten blev indført i 1923, fortsatte kommunen med selv at registrere rutebiltrafikken.

Desuden kæmpede vognmændene åbenbart mod "pirateri" eller kaperkørsel, idet de

18. juni 1926 indrykkede en fælles annonce i Kolding Folkeblad om, at lastbiler, der træffes på nærmere angivne ruter med passagerer, ville blive meldt til told- og politimynderhederne!

#### EN RUTEBILSTATION PLANLÆGGES

Der blev dog gjort flere forsøg på at lave en fælles holdeplads/endestation, selvom der var delte meninger om behovet.

Et læserbrev underskrevet "borger" efterlyser i Kolding Avis 21. august 1924 en fælles

automobilstation, idet han ikke kunne hjælpe en lille pige, der stod på hjørnet af Søndergade og Rendebanen med en stor kuffert og spurgte om vej til holdepladsen for bilen til Bække. Hun havde vandret forgæves rundt i byen i to timer. Et par vognmænd reagerede på brevet, men byrådet var ikke interesseret.

Et tilbud i oktober 1924 fra Landsforeningen Danmarks Bilruter til kommunen om assistance med at etablere en rutebilstation blev blot taget til efterretning, men i foråret 1927 lavede stadsingeniør C. A. Lassen alligevel en skitse over en rutebilstation på en



Fra Akseltorvet udgik ruter mod Vejle (M.P. Tranholms rute) og mod Snoghøj-Fredericia. Den forreste vogn kan ikke identificeres; men vognen i baggrunden til højre kører til Snoghøj-Fredericia. Til venstre ses de huse i Vestergade, der blev revet ned for at skabe gennembruddet fra Torvegade til Katrinegade.

grund ved siden af tømmerpladsen vest for Søndergade.

Skitsen blev forelagt for rutebilejerne P. K. Pedersen (Snoghøjrueten) og V. Brændekilde (Jels-ruten og formand for Landsforeningen Danmarks Bilruters 8. kreds (Sønderjylland)), der imidlertid fandt den for lille til at rumme alle ruter. Men de henledte opmærksomheden på, at der var plads på den gamle fattiggård på hjørnet af Skolegade og Torvegade, der var blevet ledig i forbindelse med opførelsen af Overmarksgården i 1917. Men finansieringen skulle løses af andre end dem selv.

Allerede få dage efter sendte Brændekilde på Landsforeningens vegne en formel henvendelse til kommunen, hvor man tilbød sin bistand, idet man for egen regning havde ladet arkitekt Ernst Petersen udarbejde tegninger til indretning af rutebilstation i den gamle fattiggård.

Kommunen reagerede denne gang meget positivt, idet Gade- og Vejudvalget nu bad om at få tilsendt tegningerne, der var meget detaljerede med en fuldstændig skitse over bygningens indretning med kontor, pakkeekspedition, ventesal, restaurant, lejligheder for garagemester og vært, værksted, chaufførurum og toiletter. Der var forudsat indkørsel både fra Sviatorv og ad en ny forbindelsesgade fra Vestergade.

Fattiggårdens eksisterende grund var imidlertid for lille til at rumme op til de nødvendige 13 rutebiler samtidig, og rutebilejerne havde ikke selv økonomi til at føre forslaget ud i livet. Man forudsatte, at byen var behjælpelig på grund af rutebilernes store økonomiske betydning ved at sætte oplandet i forbindelse med byen, som der står i skitsen.



*Kolding Fattiggård på Sviatorv, som den så ud i 1931 umiddelbart før venstre del blev revet ned og højre del blev ombygget til rutebilstation. Sammenlign med billedet side 124. Til venstre ses Kolding Højere Almenskole (Gymnasiet). Foto: Atelier City, 1931.*

Trods dette var kommunen positiv, hvilket dog bundede i, at forslaget kunne kobles sammen med en idé om at forlænge Katrinegade, der dengang endte på Sviatorv, til Torvegade, altså nogenlunde der, hvor Bredgade i dag støder op til Torvegade. Baggrunden for forslaget var, at indtil 1924 blev nord-sydgående hovedvejstrafik ført igennem byen ad ruten Vejlevej-Låsbygade-Adelgade-Akseltorv-Østergade-Helligkorsgade-Søndergade-Haderslevvej. Fra 1924 var ruten Vejlevej-Hans Ludvigsvej-Katrinegade-Vesterbrogade-Kralundsgade-Ottosgade-Haderslevvej. Et gadegennembrud fra Sviatorv til Torvegade og anlæg af (den senere) Bredgade ville give en langt bedre linieføring, og desuden føre trafikken igennem den indre by. Dengang blev dette betragtet som positivt, idet trafikken kom igennem handelsområdet, og det blev jo også til virkelighed, men først fuldført i 1942.

Gade- og Vejudvalget bad derfor 28. juni 1927 arkitekt Petersen om at komme med et økonomisk overslag over en løsning med gadegennembrud samt en mere skrabet rutebilstation uden ombygning af den gamle fattiggård. I stedet foreslog man en mindre bygning, opført til formålet, hvor den ene ende skulle indrettes til ligkapel for Skt. Nikolajkirke! For at skabe bedre økonomi skulle opføres en arkade med 12 butikker og 4 udstillingslokaler. Anlægsomkostningerne blev 189.085 kr. finansieret ved at udleje garagepladser, ventesal og butikker. Man forventede dermed, at rutebilejerne bortset fra huslejen fik stillet stationen frit til rådighed og udelukkende bekostede driften.

Arkitekten blev senere bedt om at lave en alternativ løsning uden gadegennembrud, og hvor fattiggården blev sat i stand og udlejet. Anlægsudgifter hertil skønnedes til 206.250 kr., idet det åbenbart var dyrere at sætte fattiggårdens store bygning i stand end at bygge en ny, mindre ekspeditionsbygning. Inden man gik videre, blev løsningen uden gadegennembrud forelagt for byrådet på et lukket byrådsmøde 5. september, dog udelukkende som en orientering uden at der blev draget nogen konklusion.

I mellemtiden havde pressen fået nys om sagen, som rejste en mægtig debat, idet der viste sig at være uenighed blandt rutebilejerne om behovet for en rutebilstation. Kolding Folkeblad indledte 13. august 1927 med at beskrive projektet og sammenkoblingen med gennembruddet af Katrinegade, idet bladet dog mente, at der var uklarhed omkring finansieringen.

Den 18. august bragte Kolding Avis et interview med direktør K. Henningsen fra

A/S De Forenede Rutebiler, der var opstået ved en sammenlægning af vognmændene på Haderslev-ruten. Han oplyste, at hverken han eller vognmand M. P. Tranholm, Vejle-ruten, kendte det mindste til planerne, som han ikke agtede at deltage i, idet hans firma havde sin egen holdeplads med garager på Rendebanen 13. En kommunal rutebilstation blev for kostbar at drive. Han formodede, at navnlig de små rutebilejere var interesserede i en fælles holdeplads.

I Kolding Folkeblad var Henningsen samme dag citeret for, at rutebilejerne selv evt. kunne finansiere en rutebilstation som et aktieselskab eventuelt suppleret med offentlig tegning.

Forslagets ophavsmand, P. K. Pedersen, gik dagen efter i Kolding Avis kraftigt i rette med Henningsen, bl.a. fordi tidspunktet var meget gunstigt for at erhverve en centralt beliggende plads. Han henviste desuden til, at ideen til placeringen på fattiggårdens areal netop oprindeligt kom fra Henningsen. Det var desuden hensigten, at den skulle drives af rutebilfolket og ikke kommunen. At Henningsen ikke kendte planen, undrede P. K. Pedersen, eftersom M. P. Tranholm havde deltaget i møderne med Gade- og Vejudvalget.

Avisen havde derefter talt med Gade- og Vejudvalgets formand, smedemester Johs. Larsen (Konservativ), der lod skinne igennem, at for byen var gadegennembruddet det afgørende, hvorfor man fra kommunen afventede rutebilfolkets holdning.

Samme dag havde Kolding Folkeblad en samtale med Brændekilde, hvor han bl.a. lod forstå, at de andre vognmænd ikke havde noget ønske om, at De Forenede



*Rendebanen var holdeplads for flere af afgangene til Vejle (J. C. Pedersens rute) og Haderslev (vognmændene Knudsen, Henningsen og Albertsens ruter). Stationen hørte til på Simonsens Hotel, Rendebanen 13. Hotellet skiftede senere navn til Hotel Akselhus. Det lå på det, der 1942 blev til hjørnet Rendebanen-Bredgade, hvor Nordea bank ligger i dag. For at undgå at skulle flytte hen til en fælles rutebilstation tilbød Henningsen i stedet at rive baghusene ned og rykke holdepladsen ind i gården, hvor vognene skulle vendes på en særligt indrettet drejeskive. Foto ca. 1960.*

Rutebiler overhovedet var med i en fælles rutebilstation! Det sidste er unægtelig en interessant udmelding, idet en frivillighed for rutebilejerne kunne underminere rutebilstationens rentabilitet. I nogle af de senere planer var der også forudsat tilslutningspligt.

Henningsen svarede i et læserbrev 25. august i Kolding Avis, at rutebilejerne tidligere havde nedsat et udvalg bestående af Brændekilde, Tranholm, Knudsen (Snoghøj-ruten) samt Henningsen selv med henblik på oprettelse af en rutebilstation, og derfor kunne hverken Brændekilde eller P. K.

Pedersen udtale sig på alle rutebilejeres vegne. Han nærede i øvrigt heller ikke noget ønske om at være med i deres rutebilstation. Knudsen var oprindelig en af vognmændene på Haderslev-ruten, sammen med Henningsen, og overtog senere Snoghøj-ruten fra P. K. Pedersen, der i et læserbrev i Kolding Avis 29. august meget personligt kommenterede, at han ikke ville nedværdige sig til en diskussion med Henningsen.

Kolding Avis fortsatte imidlertid debatten om rutebilstationen ved i den følgende tid at rapportere om, hvordan Randers, Århus og



Hobro havde løst spørgsmålet, og gengav desuden en artikel fra bladet DANMARKS BILRUTER (udgivet af Landsforeningen af samme navn) om fordelene ved at oprette rutebilstationer. Det nævntes blandt andet, at det for byens forretningsfolk var en fordel, at de kunne aflevere pakkeforsendelser ét sted og ikke skulle rundt i byen. Dermed var det mere sandsynligt, at de benyttede rutebilerne til forsendelser.

I et læserbrev 13. oktober mente S. Viuf, at rutebilejerne selv burde bcoste rutebilstationen, blandt andet fordi deres virksomhed ødelagde jernbanerne. Vognmand Mikkelsen (Smidstrup-ruten) svarede 18. oktober, at det snarere var privatbilerne, der ødelagde jernbanerne, og at byens erhvervsliv og de rejsende ville have gavn af en fælles rutebilstation.

## FORHANDLINGER MED KOMMUNEN

Efter orienteringen 5. september i Byrådet fortsatte Gade- og Vejudvalget forhandlingerne med Brændekilde og arkitekt Ernst Petersen og senere suppleret med vognmændene Mikkelsen og Kaad (Gravens-ruten). P. K. Pedersen deltog ikke længere, idet han var ved at sælge Snoghøj-ruten til et aktieselskab, og flyttede en del af sin virksomhed til København. Gade- og Vejudvalgets formand pointerede i Kolding Avis, at det første møde med Brændekilde var en "nærmest privat sammenkomst". Henningsens kritik af mandatet skulle åbenbart ikke have ny næring. Det aftaltes, at stadsingeniørens rentabilitetsberegning om den lille station uden gadegennembrud skulle forelægges for de øvrige rutebilejere.

Kolding Avis oplyste, at så godt som alle rutebilejere havde deltaget i et møde 6. oktober 1927, hvor de fleste gik ind for en løsning omkring den gamle fattiggård. To andre placeringer var dog også blevet drøftet, dels pladsen bag Hotel Phønix (formentlig det nedrevne Phønix ved Låsbybanke), og dels Zahns store gård i Søndergade.

Arkitekt Petersen oplyste i rutebilejernes formelle svar til Gade- og Vejudvalget, at alle rutebilejere med ruter knyttet til Kolding var mødt, og at der var enighed om, at en ruteautocentral var en nødvendighed, og at pladsen ved fattiggården var velegnet. Unægtelig en mere positiv tilslutning end ifølge avisreferatet.

Arkitekten oplyste videre, at kommunens forudsætninger om driftsindtægterne var for høje. Man foreslog, at udkørslen mod Vestergade blev erstattet af en udkørsel mod Katrinegades forlængelse langs gymnasiet. En udkørsel mod Vestergade ville alligevel blive så lang, at den blev sin egen gade, hvilket rutebilejerne ikke ville finansiere. Lejeindtægterne fra butikkerne ville blive for lave. Konklusionen var dog, at rutebilejerne ønskede at forhandle videre og nu nedsatte et formelt forhandlingsudvalg, der som nævnt ovenfor bestod af V. Brændekilde, M. P. Tranholm, Mikkelsen og Kaad. Det aftaltes derefter, at rutebilejerne skulle komme med en skitse over de ønskede bygningsændringer. Når den forelå, ville kommunen beregne, hvor stor en leje man fandt passende. Det fremgik af Gade- og Vejudvalgets mødereferat, at aftalen kom i stand "efter nogen forhandling".

Skitsen forelå i november 1927, og fattiggårdsbygningens stue og kælder skulle være

ekspeditionslokaler med et halvtag langs nordsiden af gården, som samtidig kunne fungere som gangbro til lastning af rutebilerne tag. Derudover kunne der indrettes restaurant. Der skulle rives tre ejendomme ned i Vestergade til en udkørsel den vej. Det oplystes lakonisk, at der kun forudsattes indlagt centralvarme i bilcentralens og restaurantens lokaler, medens lejlighederne på 1. sal skulle beholde deres kakkelovne! Anlægsudgifterne skønnede man til 205.150 kr. inkl. grunderhvervelser, men uden udgifter til en forlængelse af Katrinegade til Vestergade. Beløbet skulle rigeligt kunne dækkes af lejeindtægter fra hhv. garager, udstillingsbygninger, lejligheder, restaurant og ekspeditionslokaler.

## GÅR SAGEN I STÅ?

I mellemtiden skete der andre ting, idet kommunen havde udlejet fattiggårdens bygning i halvandet år til Kolding Ungdomssamfund. Allerede under sommerens avispolemik kom det frem, at der også var andre planer med fattiggården, idet Boligudvalgets formand, Oluf Rasmussen (Konservative), oplyste, at dette udvalg afventede en afgørelse på Gade- og Vejudvalgets planer. Ellers havde man et forslag til indretning af ungdomshjem i bygningen. Det var nu blevet ført ud i livet, og Gade- og Vejudvalgets formand erklærede 11. november irriteret i Kolding Folkeblad, at "Boligudvalget slet ikke har nedværdiget sig til at konferere med os (Gade- og Vejudvalget)". Ifølge samme formand betød det dog ikke, at rutebilstationen var opgivet. Hvis der kom en løsning, måtte man i givet fald købe Ungdomssam-



*Købmand C. L. Schmidts Gård, Låsbygade 65, i dag Borns Gård, har været endestation for ruten til Dons-Ågård. Der var flere gange planer fremme om at placere den fælles rutebilstation i gården. Foto: Ludvig Dittmann, 1986.*

fundet ud af bygningen. Den manglende interne kommunikation i kommunen lyder lidt utrolig. Det tyder snarere på, at kommunen er lidt træt af at vente på rutebilejernes stilling, ikke mindst til økonomien.

Kolding Avis spurgte da også 9. december Brændekilde, om sagen var gået i stå. Han oplyste, at der ikke eksisterede tegninger over fattiggården, så man måtte starte med dette. Men nu var oplægget sendt til Gade- og Vejudvalget, som havde bolden. Rutebilejerne og Gade- og Vejudvalget havde desuden været på en fælles studietur til Odense for at se på forholdene der. Han regnede med, at anlægsarbejderne kunne starte i løbet af vinteren. Om det økonomiske mente han, at kommunen skulle finansiere ombygningen, hvorefter rutebilejerne ville leje sig ind. En del af arbejdet kunne udføres

som nødhjælpsarbejde med offentlig støtte for at afhjælpe arbejdsløsheden.

At rutebilejerne ventede på kommunen, var nok en lidt flot bemærkning fra Brændekildes side. I hvert fald refererede aviserne i den følgende tid fra et par møder blandt rutebilejerne, hvor de var noget uenige om rentabiliteten, og Tranholm pointerede det vigtige i, at alle holdt sammen om stationen. I Vejle havde man netop åbnet en rutebilstation, som kun 3 ud af 30 ruter benyttede! Herefter blev man endelig enige om rentabilitetsberegningen og godkendte kommunens tilbud. Rentabilitetsberegningen af driften viste årlige driftsudgifter på i alt 12.400 kr. til husleje, lønninger og andre driftsudgifter finansieret af indtægter fra administrationsafgifter, benzinsalg og stadepladsafgifter fra rutebilejerne.

Kilderne angav ikke, hvorfor rutebilejerne stredes om rentabiliteten, men posterne administrationsafgift og stadepladsafgift udgjorde godt halvdelen af stationens driftsindtægt, og var faste poster, som rutebilejerne formentlig skulle betale i forhold til antal afgang; men størrelsen var helt uafhængig af f.eks. passagertal og pakkeantal. Det var således et beløb, som den enkelte vognmand skulle betale uanset omsætning. Henningsen og andre kunne umiddelbart sammenligne beløbet med, hvad det kostede at drive eksisterende holdeplads andre steder i byen.

## NYE FORHANDLINGER

Rutebilejerne gik nu tilbage til kommunen. På et møde 21. februar 1928 med Gade- og Vejudvalget kom det frem, at rutebilejerne kun ville gøre brug af den del af kommunens

tilbud, som omfattede selve stationsbygningen samt arealet, hvorimod man ikke havde behov for en garage. Kommunen havde ikke noget imod at sløjfe garagen, men det ændrede ikke på huslejen. Atter skiltes parterne, idet rutebilejerne igen ville overveje sagen.

Tranholm oplyste den 6. marts i Kolding Folkeblad, at forhandlingerne var strandet på grund af uenighed om lejen for det ubegygede garageareal, og han nærede ikke stort håb om, at rutebilstationen blev til virkelighed. Han pegede også på, at de større ruter egentlig ikke var så begejstrede for at få tanken forceret, da det under alle omstændigheder ville betyde en ikke ubetydelig årlig udgift. Han tænker næppe på sig selv, idet han hele tiden har talt varmt for en fælles rutebilstation, og som vi skal se senere, faktisk blev den bærende kraft, da det endelige slag skulle stå. Han benyttede nok snarere lejligheden til at give bl.a. Henningsen skylden for, at de små rutebilruter ikke får ordnede holdepladsforhold i byen. Følgen blev også, at rutebilejerne mødtes igen 16. marts, hvor samtlige rutebilejere nu blev enige om at opføre garagebygningen, dog med den ændring, at den fik centralvarme, og at der blev indrettet værksted med kontor og udsalg. Hvis der også skulle være en offentlig vej over pladsen fra Katrinegade til Torvegade, krævede de et ekstraareal i sydsiden. Merudgiften ved værksted og centralvarme blev beregnet til 4.500 kr.

## ENIGHEDEN KOMMER I HUS

Gade- og Vejudvalget godkendte 30. april 1928 rutebilejernes svar med den konsekvens, at lejen blev forhøjet med 300 kr.,

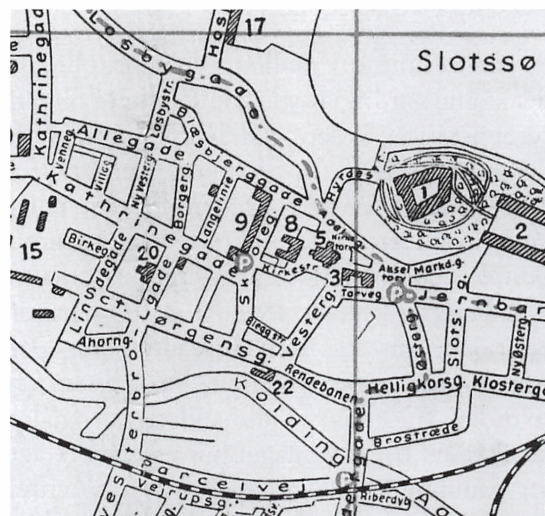
eller til i alt 2.640 kr. for garagebygningen og 3.500 kr. for ekspeditionsbygningen.

Sagen skulle dermed være klar til at blive forelagt for byrådet; men i mellemtiden opstod tanken om at udvide garagen til også at rumme omnibusselskabets 5 bybusser. Merudgiften skønnedes til 10.000 kr. Det fremgår ikke af kilderne, hvor tanken er opstået; men under alle omstændigheder ville det kun forbedre projektets økonomi.

Endelig kunne Gade- og Vejudvalget 26. juni 1928 færdiggøre sin en indstilling til byrådet om at anlægge en rutebilstation. Indstillingen omfattede etablering af en rutebilstation med følgende indretning: Hele den gamle fattiggårds område skulle stilles til rådighed, og der skulle erhverves naboejendomme mod både Vestergade og Skolegade, så der blev plads til 10 meter brede udkørsler mod både øst og vest, så man senere kunne gennemføre en offentlig gade mellem Katrinegade og Vestergade. I hovedbygningen skulle indrettes chaufførstue, værksted, lagerrum og toiletter i kælderen samt ventesal, ekspedition og pakrum i stuen. Desuden skulle opføres et halvtag langs Kirkestræde med plads til 12 rutebiler og på sydsiden opføres en garage og værkstedsbygning. Rutebilerne skulle betale en årlig leje på 6.140 kr. for deres del af området. I hovedbygningen skulle derudover indrettes restaurant i stueetagen med køkken i kælderen samt beboelseslejlighed på 1. sal. Selve holdepladsarealet skulle ligge i det nordøstre hjørne ved fattiggårdsbygningen, der lå ud mod Sviotorv med en ca. 100 meter lang udkørsel mod Vestergade, som med tiden kunne laves til en offentlig vej fra Katrinegade til Vestergade. På

begge sider skulle der opføres 1-etages butiks- og udstillingsbygninger. Alternativt skulle der på nordsiden etableres garage- og vaskeplads m.m. for omnibusselskabet. Forpagtningen af restaurant og udlejning af butikker/omnibusselskabets garager skulle være kommunens opgave og risiko. Endelig skulle samtlige rutebiler, der udgik fra Kolding, have holdeplads her og dermed betale for lejen af pladsen.

Anlægsudgiften blev beregnet til 210.650 kr., hvis hele udkørslen indrettedes til butikker, og 202.510 kr. for alternativet med garager til omnibusselskabet. Heraf udgjorde værdien af fattiggården med tilhørende arealer dog allerede en fjerdedel eller 53.000 kr. Den dyre løsning skønnedes at koste 14.745,50 kr. i årlig forrentning med en lejeindtægt på 17.440 kr., medens den billi-



Kort fra Kolding Vejviser 1930, der viser vejføringen, inden Torvegade blev ført igennem til Katrinegade.

ge løsning skønnedes at koste 14.175 kr. med en lejeindtægt på 14.940 kr. Altså overskud ved begge løsninger.

Det lød som en besnærende billig – næsten gratis – løsning på gadegennembruddet, hvis man fik udlejet alle butikker, og hvis omnibusselskabet var med på ideen. Noget tyder dog på, at det sidste ikke var tilfældet. Kolding Omnibusselskabs bestyrelsesprotokol er fuldstændig tavs om sagen. Derudover må man nok prise sig lykkelig for, at dette ikke blev løsningen på gadegennembruddet, for tænk om hele Europavej 3-trafikken siden hen skulle køre hen over en rutebilholdeplads.

Alligevel var der lagt op til, at byen kunne få en rutebilstation og et gadegennembrud til en relativt rimelig pris. Det skulle imidlertid gå anderledes.

## PLANEN KULDSEJLER

Aviserne kunne i mellemtiden fortælle, at der stadig var liv i nogle gamle planer om en rutebilstation i den gamle købmandsgård, der nu husede C. L. Schmidts Kulimport i Låsbygade 65. Hvor konkrete planerne i virkeligheden var, er lidt uklart. Avisnotitserne omtalte udelukkende, at ejeren, købmand Ad. Petersen, havde forelagt sit projekt for en række interesserede ruteautoejere. Der står dog ikke nævnt hvor mange og hvem, og hvordan stationen skulle indrettes, og det ser ikke ud til, at forslaget har været forelagt for kommunen. De samme notitser nævnte, at planen omkring fattiggården gik lidt trægt. Låsbygadeløsningen kunne heller ikke siges at være en central placering.

Arbejdet i et landsdækkende rutebilnævn

huserede også som et spørgsmål. Nævnet var blevet nedsat sommeren 1927 i forbindelse med en revision af færdselslovens koncessionsbestemmelser for rutebilkørsel. Det skulle i løbet af to år gennemgå samtlige rutebilruter i hele landet, og vurdere, om der var en unødigt konkurrence mellem rutebiler og jernbaner. Hvis det fandt, at en rute konkurrerede med nærliggende jernbanelinier eller postruter, skulle det indstille til Trafikministeren, at koncessionen inddroges, og ruten nedlagdes. Nedlæggelse kunne i så fald kun undgås, hvis det relevante amtsråd med mindst tre fjerdedels flertal gik ind for at bevare rutebilruten.

I foråret 1928 forelå nævnets indstilling først for Ribe amt og senere for Vejle amt. Der blev her lagt op til, at Jels-ruten skulle afkortes til kun at køre Kolding-Hjarup, og at Kolding-Bække ikke måtte køre igennem Gesten. Desuden skulle Kolding-Snoghøj-Fredericia og Tiufkær-Kolding vurderes nærmere. Endelig skulle Brørup-Kolding og Sdr. Stenderup-Kolding nedlægges helt.

Dette gav selvsagt anledning til megen uro. Der var mange protester fra rutebiloplandet og fra Handelsstandsforeningen i Kolding, og blandt flere af rutebilejerne var der usikkerhed om, hvorvidt forretningen kunne få lov til at bestå, og om de havde råd til at deltage i forpligtelserne omkring en rutebilstation.

Afgørelserne på Rutebilnævnets indstilling forelå først langt senere, og var ikke så vidtrækkende. Eneste konkrete resultat i Koldings opland var, at Sdr. Stenderup-ruten blev afkortet til at være en føderute til Sydbanerne, dvs. den kørte rundt i Sdr. Stenderup-Gl. Ålbo-Bjært-Varmark områ-

det med forbindelse til Sydbanetogene i Varmark og Bjært.

Der var derfor mange forhold, der spillede ind, da Byrådet på mødet 2. juli 1928 skulle tage stilling til Gade- og Vejudvalgets indstilling. Byrådsprotokollen er meget kortfattet, idet den blot siger "Udsattes"! Kolding Folkeblads reportage hjælper heller ikke, idet den blot gengiver Gade- og Vejudvalgets indstilling i sin helhed og tilføjer "Sagen behandlede for lukkede døre. – Her vedtog man at udsætte den." Kolding Avis gør det samme med tilføjelsen om, at sagen "udgik til behandling for lukkede døre – hvor sagen (antagelig efter en længere forhandling)

blev **udsat**. Byrådet tog derefter ferie til 6. august." Fremhævningerne er som i avisen. Kolding Socialdemokrat kunne oplyse, at de lukkede døre var et forslag fra borgmesteren af hensyn til visse "private interesser", og at det lukkede møde varede i over en time.

Kommunens sag indeholder en håndskreven rettelse dateret 11. juli 1928 (9 dage efter byrådsmødet) af rentabilitetsberegningen uden bygninger til omnibusselskabet. I rettelsen reduceres stationens område, idet garagebygningen udelades, og i udkørslen mod Vestergade erhverves kun plads til butikker i den ene side. Konsekvensen er, at anlægsudgiften falder med ca. 70.000 kr. til



Kolding Byråd 1925-30. Stående borgmester Th. Fischer-Nielsen. Nr. 2 på hans højre side er Johannes Larsen og nr. 4 tømrermester Oluf Rasmussen. Til venstre for borgmesteren sidder den radikale Aage Bennike og Knud Hansen.

140.700 kr. Forrentningsudgiften falder med ca. 5.000 kr. til 9.849 kr., og lejeindtægterne med ca. 4.000 kr. til 13.040 kr. Til gengæld stiger driftsoverskuddet med ca. 500 kr. til 3.191 kr. Det er ikke muligt at se, hvad beregningen, der ligeledes med håndskrift er betegnet som Alternativ C, er blevet anvendt til. Avisreferaterne af byrådsmødet 6. august 1928, hvor behandlingen skete for åbne døre, fortæller imidlertid, at sagens stridspunkter var, om man skulle gennemføre gadegennembruddet nu, samt om anlægget af en rutebilstation var en kommunal opgave. Debatten viste, at der i Gade- og Vejudvalget var dyb uenighed om, hvorvidt man i det hele taget skulle have en rutebilstation.

Socialdemokratiets byrådsgruppe gik stærkt ind for forslaget, fordi det var kommunalt og rummede en stor fordel for forretningslivet, ligesom man samtidig fik en gratis gade forrentet med 7%, som ordføreren, Knud Hansen udtrykte det. Konservative, Venstre og Radikale gik imod forslaget, ikke så meget fordi man var imod ideen, men fordi man var imod, at kommunen skulle betale for det. Det trak alligevel lidt i konsul Eff (egen liste), at man ved samme lejlighed kunne få den nye gade, men han havde foretrukket, at rutebilejerne selv havde stået økonomisk bag. Venstres Hans Jensen mente, at rutebilejerne selv måtte skaffe sig lokaler ligesom byens andre næringsdrivende. Den radikale Aage Bennike var imod forslaget, fordi han ikke fandt tiden moden til sagen nu og henviste til, at de rutebilejere, han havde talt med, ikke var så begejstrede for planerne.

Udvalgsformanden, den konservative

Johs. Larsen, følte sig i det dilemma, at han på den ene side havde stået bag arbejdet med at udarbejde oplæg fra udvalget, og på den anden side havde sin egen byrådsgruppe imod. Han endte derfor med at stemme blankt. Afstemningsresultatet blev afvisning med 10 stemmer (Venstre, konservative, radikale og Eff-listen) og 7 stemmer for (Socialdemokraterne).

Hvorfor endte det sådan? Man må formode, at udvalgsformanden kendte byrådets holdning, idet han allerede i sommeren 1927 tilsyneladende havde sonderet byrådets holdning under hånden for at se, om der var grund til at forhandle videre med rutebilejerne. Et gennemgående problem har nok været finansieringen kombineret med usikkerheden om, hvor stor opbakningen fra rutebilejerne i virkeligheden var.

Ved den første sondering i juli 1927 kendte byrådsmedlemmerne udelukkende til sagen gennem henvendelsen fra P. K. Pedersen og Brændekilde. At der var uenighed blandt rutebilejerne, kom først frem senere, første gang i august 1927. Endnu senere kom problemerne i Vejle også frem. Det kan have gjort byrådet bange for, at kommunen ville komme til at hænge økonomisk på anlægget, selvom man samtidig fik et gadegennembrud. Desuden kunne byrådet være blevet lidt irriteret over rutebilejernes tøvende holdning ved nytårstid 1927/28, hvor sagen var ved at gå i stå, og som samtidig førte til, at man udlejede fattiggården til ungdomshjem.

Koncessionsspørgsmålet var også dukket op i mellemtiden. Selvom det ikke fremgår af debatten i byrådsmødet, kan nogle byrådsmedlemmer have frygtet, om der var rutebiler nok til at leje sig ind på stationen. Nogle

af de positive vognmænd, nemlig to af medlemmerne i rutebilejernes forhandlingsudvalg, ejede netop de ruter, der var i farezonen: Brændekilde med Hjarup-Vamdrup-Jels og Mikkelsen med Kolding-Tiufkær. Desuden var den oprindelige idémand, P. K. Pedersen, ikke længere vognmand i byen.

#### PRIVAT FORSLAG KULDSEJLER OGSÅ

Allerede få måneder senere dukkede et nyt forslag op, som til gengæld blev behandlet i al fortrolighed på to lukkede byrådsmøder. Forslaget kom fra en meget uventet side, idet ophavsmanden var redaktionssekretær på Kolding Folkeblad, Vilhelm Behrens, som senere blev avisens redaktør. Han havde på det tidspunkt intet med rutebilsdrift at gøre. Først 25 år senere blev han leder af bybusselskabet.

Han indsendte 14. november 1928 et forslag til kommunen om etablering af en rutebilstation. Forslaget synes ikke bevaret, men af et møde mellem ham og Gade- og Vejudvalget 10. december 1928 fremgik, at der var to muligheder, enten placering med fattiggården som ekspeditionsbygning eller i Borchs Gård. Behrens tilbød at købe fattiggården for 55.000 kr., hvis kommunen istandsatte den. Subsidiært tilbød han at købe gården for 40.000 kr. med tilbagefaldsret til kommunen, hvis den ikke længere blev anvendt som rutebilstation. Der opnåedes dog i første omgang ikke enighed om sagen; men man mødtes igen 29. december, hvor Behrens nu fremlagde et konkret forslag om placering i Borchs Gård med indkørsel fra Helligkorsgade og udkørsel til Torvegade. Anlægget ville være uden udgift for



*Borchs gård, set fra Rådhusets tårn, som den så ud i oktober 1959.*

kommunen, idet Behrens personligt skulle hæfte for, at stationen blev anlagt og taget i brug senest 1. april 1930. Til gengæld skulle kommunen kræve, at alle rutebilruter med koncession til eller fra Kolding skulle benytte stationen og ikke måtte have andre holdepladser inden for en vis afstand fra den. Kommunen skulle godkende takster m.v. for rutebilernes brug af stationen og kunne tilbagekalde eneretten, hvis den ikke blev drevet på en for publikum, rutebilerne og næringsdrivende forsvarlig måde. Udvalget indstillede til Byrådet, at man indgik overenskomst med Behrens på dette grundlag.



Det skulle åbenbart gå stærkt, for allerede 31. december mødtes udvalget igen for at godkende et forslag til overenskomstens ordlyd, som stadsingeniøren i mellemtiden havde udarbejdet og forelagt for Behrens. Byrådet mødtes allerede 2. januar 1929 til et lukket møde, hvor det tiltrådte indstillingen om overenskomst med 9 stemmer for, ingen imod og 7 undlod at stemme. Allerede dagen efter mødtes Behrens og Gade- og Vejudvalget for at aftale overenskomstens endelige ordlyd. Nu opstod der uenighed om koncessionsperiodens længde, idet kommunen ville give 15 år, medens Behrens ønskede 25 år, og om proceduren ved eventuel voldgift ved uenighed omkring misligholdelse. Det sidste var der desuden intern uenighed om i udvalget.

Ved et nyt lukket byrådsmøde 7. januar 1929 vedtoges med 11 stemmer for (Venstre, Konservative, Radikale) og 5 imod (de socialdemokratiske medlemmer), medens konsul Eff undlod at stemme, at placere den i Borchs Gård og med den af udvalgsflertallet foreslåede overenskomst.

Hermed slutter den historie tilsyneladende. Mødeprotokollerne fortæller ikke mere, og sagsmappen oplyser ikke noget om dens skæbne. Tilsyneladende er ikke alt bevaret i sagen, idet der i akterne er henvist til andre, der ikke er bevaret. Og aviserne hverken omtalte eller kommenterede sagen med ét eneste ord.

Vi ved derfor ikke, hvordan anlægget skulle finansieres, og hvem Behrens i givet fald samarbejdede med. Vi ved således heller ikke, om sagen havde opbakning blandt rutebilejerne eller i hvert fald blandt nogle af dem, f. eks. Henningsen, der jo var imod

den fælles løsning. Den hastige sagsbehandling kunne tyde på, at der ikke var så mange parter i sagen. Rutebilejerne skulle formentlig præsenteres for en fiks og færdig løsning.

Behrens havde i sin ansøgning til kommunen taget højde for flere af problemerne i det foregående forslag fra rutebilejerne. For det første havde han sørget for, at erhvervelsen og anlægget skete for privat kapital. For det andet sikrede man det økonomiske grundlag for driften ved at indføre tilslutningspligt for rutebilejerne samt forbud mod andre holdepladser i nærheden. Karakteristisk i den forbindelse er også, at det flertal i byrådet, der fældede det tidligere forslag, var det samme, som støttede hans forslag og omvendt.

Den eneste antydning om sagens skæbne findes i Kolding Socialdemokrat, der i forbindelse med rutebilstationens indvielse i 1932 kort omtaler Behrens' initiativ og oplyser, at det strandede på, at Borchs Gårds ejere ikke ville sælge arealet. Dette lyder lidt utroligt. Det er mere sandsynligt, at det alligevel ikke lykkedes at skaffe den nødvendige kapital. Eventuel modstand fra rutebilejerne er næppe årsagen, idet kravet om tilslutningspligt ganske givet ville have udløst en protest fra dem til Byrådet, hvilket i så fald ville have fremgået af mødeprotokollerne og formentlig også avisernes spalter.

## NYE PLANER

Tankerne om en rutebilstation standsede dog ikke med disse to kuldsejlede projekter.

Kolding Avis kan i maj måned 1929 fortælle om ikke mindre end to planer, som dog tilsyneladende ikke stammede fra rutebilejerne eller blot nogle blandt dem. Den ene

plan gik ud på at placere en rutebilstation på en del af Slotsmøllens grund. Et andet projekt var udarbejdet af arkitekt Svane, som bl.a. er kendt som arkitekten bag Kristkirken. Han foreslog anlæg af "en Kæmpe-Bypark langs Kolding Aa", som der stod at læse i overskriften på forsiden af Kolding Avis 21. maj 1929.

Forslaget gik ud på at etablere et sammenhængende bypark- eller promenadeområde langs med åen fra udløbet i fjorden gennem byen og ud i Alpedalen, bl.a. med båd fart på hele strækningen og på, at Katrinegade, Jernbanegade og Søndergade skulle forlænges og mødes i et fælles bycenter. Endvidere skulle der, hvor Nytorv ligger i dag, opføres en svømmehal med omkringliggende arealer, der om sommeren kunne anvendes til gymnastik og om vinteren som skøjtebaner.

Endelig skulle der på området mellem Buen, Havnegade, Nybrogade (i dag Kongebrogade) og Sydbaneterrænet (i dag Skamlingvej) opføres en teaterbygning, brandstation og rutebilstation. Arealet lå selvfølgelig ikke tomt hen dengang. Der lå flere virksomheder, bl.a. A. L. Johansens Møbelfabrik, Emballagefabrikken samt mindst to tømmerpladser. Svane oplyste ikke, hvor han havde tænkt sig virksomhederne placeret udover, at han i flere tilfælde lod bygningerne indgå i sin plan bl.a. med udstillinger, større møder og generalforsamlinger i møbelfabrikken.

Rutebilstationen tænkte placeret på hjørnet af Buen og Havnegade, hvor der dengang lå en emballagefabrik. Pakkeekspedition skulle ligge på Buen, således at man fra en bro kunne bringe pakkerne ud på rutebilernes tag, idet bilerne skulle køre ind fra



Buen/Sdr. Havnegade med dyrlæge Schmidts mindesmærke, ca. 1930. Mindesmærket er senere flyttet til Kongebrogade. I baggrunden ses Domhuset og Skt. Hedvigs Klinik. Brandstation og teater blev foreslået placeret i forgrunden og rutebilstationen til venstre for fotografen.

den anden side. Publikumsbetjening skulle ske fra en anden bygning længere nede ad Havnegade sammen med kontorer og forretninger i niveau med rutebilernes holdeplads. Værksteder, garager, "skyllepladser" m.v. foresloges placeret i de eksisterende fabriksbygninger. Artiklen oplyste, at projektet allerede var indsendt til byrådet. I dag kan man ikke se, at det har gjort det store indtryk på rådet. Det eneste af den plan, der på en måde kan siges at være blevet ført ud i livet, er brandstationen (den nuværende Falckstation), der blev opført i 1947 og med Svane som arkitekt.

Samtidig fortsatte problemerne med den manglende rutebilstation. Gade- og Vejudvalget besluttede således 22. januar 1930, at stadsingeniøren med politiet skulle drøfte en flytning af Snoghøj-bilens holdeplads på Akseltorv fra vestsiden, hvor den var til ulempe for parkeringen, til østsiden ud for Landmandsbanken.

## NYE FORHANDLINGER

31. maj 1930 indstillede Egtvedbanen driften, hvilket på mere end én måde fik konsekvenser for rutebilerne. For det første blev rutebiltrafikken mod Vester Nebel og Egtved udvidet. Firmaet Chr. Dam og Sønner i Egtved fik tilladelse til at udvide køreplanen fra to til tre daglige ture mellem Kolding og Egtved på hverdage og fra tre til fire ture om søndagen. Desuden fik vognmand Hans Kaad tilladelse til at udvide kørslen på ruten Kolding-Gravens til fem ture dagligt, desværre findes ingen oplysning om fra hvad. Ganske vist ikke nogen stor udvidelse, men da rutebilerne jo også befordrede pakker,

steg behovet for indlevering af pakker nok kraftigt. For det andet blev der pludselig et centralt beliggende areal ledigt, nemlig Egtvedbanens sporterræn på banegården. Det ville være oplagt at placere en rutebilstation der.

Kolding Avis, der i mellemtiden havde skiftet navn til Jydske Tidende, kunne 10. april 1930 fortælle, at spørgsmålet om en rutebilstation igen var blevet "stærkt brændende", fordi politiet havde bebudet, at det af hensyn til den øvrige trafik kunne blive aktuelt at beslutte, at rutebiler kun måtte holde i 10 minutter på gaden.

Det tidligere forhandlingsudvalg fra rutebilejerne (Brændekilde, Tranholm og Pedersen) havde ifølge avisen haft et møde dagen før med arkitekt Klemann fra Århus, der havde tegnet den nye rutebilstation i Århus, indviet samme år. På et møde i begyndelsen af maj med banechef Flensborg, Statsbanerne, som ejede arealet, var han ifølge rutebilejerne positiv over for ønsket om at udleje et areal til rutebilstation. Statsbanernes distriktskontor i Århus ville komme med et pristilbud. Derefter var der, som det blev udtrykt, et ret forberedende møde 12. juni 1930 i Århus mellem rutebilejerne, distriktschef Aalborg og baneingeniør Thyboe fra Statsbanerne.

Det endte dog med, at rutebilejerne på et møde 30. juli 1930 vedtog ikke at bygge en rutebilstation på Egtvedbanens areal. Årsagen var, at man havde fået et andet mere fordelagtigt tilbud fra kommunen, samt at Statsbanerne ikke ville tillade en restaurant på deres grund, og at de skulle godkende rutebilernes køreplaner. I dag ligger rutebilstationen dog på Egtvedbanens gamle spor-



*I første omgang kuldsejlede projektet om at placere rutebilstationen på Egtvedbanens gamle areal. Her ses byggeudvalget på besigtigelse i foråret 1930, medens der endnu forhandlede med DSB om arealet. Fra venstre ses vognmændene M. P. Tranholm, V. Brændekilde og J. C. Pedersen. Til højre arkitekt Klemann. Stationen blev dog flyttet hen på dette areal i 1955. Foto: V. Baunsgaard.*

terræn, men den kom først dertil i 1955. Hvordan det kom i stand, vil jeg komme tilbage til en anden gang.

## ENDELIG LYKKEDES DET

Sideløbende med forhandlingerne med DSB tog rutebilejerne initiativ til at genoptage

forhandlingerne med kommunen om at overtage Fattiggården. Den 10. juni fremlagde Gade- og Vejudvalget og stadsingeniør Lassen rutebilejernes forhandlere (repræsenteret ved Brændekilde, Tranholm og Pedersen) for den følgende plan: Katrinegade skulle forlænges til Torvegade, hvorved der omkring Fattiggården fremkom et areal incl. bygninger på ca. 1.500 m<sup>2</sup>, som fandtes passende til rutebilstation, og som kommunen foreslog, at rutebilejerne enten købte eller lejede. Det sidste kunne ske for ca. 6.000 kr. årligt med en uopsigelighed på ca. 20 år. Bestående bygninger måtte gerne bygges om, men ved lejemålets ophør skulle de til den tid eksisterende bygninger gå tilbage til kommunen. Rutebilejerne fandt forslaget betydeligt bedre end tidligere. Allerede tre dage senere svarede Brændekilde positivt tilbage, og stadsingeniøren lavede derefter et foreløbigt overslag over udgifterne ved gadeplanen, som skulle forelægges det samlede byråd på et lukket møde, inden de videre forhandlinger med rutebilejerne. Allerede 25. juli kunne en aftale underskrives af alle rutebilejere, der blev godkendt af byrådet 9. september.

Aftalen havde bl.a. følgende vilkår:

Nordre del af fattiggården og det hidtidige posthus (hjørnet af Vestergade og Torvegade) skulle rives ned for at give plads til at føre Katrinegade igennem til Vestergade. Resten af fattiggården samt haven sydfor, som tilhørte fru Zahns dødsbo, skulle anvendes til rutebilstation. Rutebilejerne skulle rive fattiggårdens nordre del ned og indrette sig på egen bekostning i resten af bygningen, medens kommunen bekostede fortov og overkørsler. Kommunen ville desuden gøre



*Dette sted kan i dag være svært at placere. Men taget yderst til venstre er det sydlige sideskib på Skt. Nikolaj Kirke. Gaden i forgrunden er Skt. Nikolaj Stræde. Alle øvrige huse på billedet er væk i dag. Til højre ses Skt. Nikolaj Kirkes kapel, der i det første rutebilstationsprojekt tænkte flyttet ind i stationsbygningen. Foto 1931.*

sit til, at alle til Kolding kørende personrutebiler henvistes til rutebilstationen. Kommunen skulle gennemføre gadegennembruddet og rutebilejerne rutebilstationens indretning, således at begge dele kunne være færdige senest 1. maj 1932. Den årlige husleje lød på 7.000 kr. plus skatter og afgifter; men dele af bygningen kunne udlejes til restauration, kiosk, benzintank og lignende, forudsat at stationen blev drevet forsvarligt.

Aftalen kunne opsiges fra begge sider med ét års varsel til en april eller oktober flyttedag. Fra kommunens side dog tidligst april flyttedag 1951 og fra lejernes side tidligst april flyttedag 1941. Ved en fraflytning skulle eksisterende bygninger tilbageleveres i god og vedligeholdt stand, medens senere anlæg skulle fjernes.

I alt skulle en tredjedel af fattiggården, hele Skt. Nikolaj Kirkes ligkapel, posthuset samt yderligere et par ejendomme på sydsiden rives ned, medens husene på nordsiden med facade mod kirken blev bevaret. I den resterende del af fattiggårdsbygningen indrettedes ekspeditionslokaler og restaurant. Desuden skulle indrettes 6-7 garager, butikker, benzinstation og værksted.

Kommunen havde samtidig travlt med den anden del af sagen, som vedrørte gadegennembruddet, idet Trafikministeriet i slutningen af 1929 havde oprettet Vej fonden, hvorfra der kunne søges om støtte til gade- og vejarbejder. Man benyttede lejligheden til i februar 1930 at søge om midler til fire arbejder omkring den gennemgående trafik: forlægning af Seestvej ved Munkensdam, Katrinegades gennemførelse til Vestergade, udvidelse af Låsbygade ved udmundingen i Adelgade samt udvidelse af Vejlevej fra Katrinegade til "Olympia". I første omgang fik man dog afslag, men fornemmede, at man stod i venteposition til næste uddeling af tilskud og gik derfor videre med planerne.

Så snart aftalen med rutebilejerne faldt på plads, tilbød kommunen at købe de fire ejendomme, der skulle rives ned, så vidt muligt ved mindelige ordninger med lodsejerne. Begge dele faldt på plads, således at kommunens udgift udgjorde 35.000 kr. til anlægsarbejder og 160.950 kr. i ejendomserhvervelser. Sagen var derefter klar til at blive afgjort af byrådet.

Imidlertid kom der også denne gang grus i maskineriet fra statens side. Aviserne havde ellers allerede fortalt, at rutebilejerne havde opgivet planerne om en rutebilstation på Egtvedbanens terræn, og nu stod samlet bag

planerne om at ombygge fattiggården til rutebilstation.

Gruset bestod i, at trafikministeren i august henstillede til amtsrådene, at når de hidtidige fem-årige rutebilkoncessioner udløb og skulle fornyes, skulle amterne først spørge Statsbanerne og de relevante privatbaner, om de ønskede at overtage ruterne. Eller med andre ord, hvis der var rutebilruter, der var konkurrenter til jernbanerne, skulle disse have mulighed for at overtage dem. Denne gang var de store købstadsruter mellem Kolding og hhv. Vejle, Fredericia og Haderslev i søgelyset. Selvom det ikke var hensigten, at der skulle nedlægges rutebilruter, kunne usikkerheden om indtjeningen og forrentningen af den kapital, der var bundet i biler og eventuelle bygninger, nok få flere vognmænd til at være lidt forsigtige med at binde penge i en ny rutebilstation.

Byrådet behandlede udvalgets indstilling 9. september. Byrådsprotokollen oplyser, at man enstemmigt bemyndigede Gade- og Vejudvalget til i forening med Kasse- og Regnskabsudvalget at erhverve de nødvendige ejendomme eventuelt ved ekspropriation.

Aviserne fremhævede, at man opnåede en god forbindelsesvej gennem byens centrum til gavn for både forretningsdrivende og befolkningen som helhed og en ordening af rutebilstation på en central plads samt en stor parkeringsplads på Sviatorvet. Det gik unægtelig nemmere og mere smertefrit med at få beslutningen igennem byrådet denne gang. Der er formentlig tre vigtige grunde hertil. For det første skulle rutebilejerne og ikke kommunen finansiere bygningen. For det andet var der tilsyneladende større

intern opbakning blandt rutebilejerne til planen, til dels tilskyndet af politiets varslede forbud mod rutebilernes gadeparkering. Endelig var en nyordning af gennemfartstrafikken blevet påtrængende, og der viste sig mulighed for tilskud fra Vejfonden. Både rutebilejerne og byrådet var derfor tvunget til at handle hurtigt.

#### PROBLEMER MED AT SKAFFE ANLÆGSKAPITALEN

Det forhindrede dog ikke, at der alligevel opstod problemer og uenigheder om finansieringen. Når det nu var rutebilejerne selv, der skulle finansiere ombygningen af fattiggården til rutebilstation, betød det i praksis, at de skulle låne pengene. Det viste sig imidlertid, at bankerne kun ville låne de nødvendige penge ud, hvis de enten fik pant i bygningerne eller en kommunal garanti for lånet.

Bankens krav om pant i kommunens bygninger blev afvist af kommunen. Rutebilejerne kunne dog godt få førstekøbsret til grunden, hvis kommunen ikke selv skulle bruge den til offentligt formål. Et krav om tilslutningspligt for rutebiler ville kommunen opfylde som en uforpligtende hensigts-erklæring. Kommunen ville dog ikke blande sig i, hvis der blev oprettet andre rutebilstationer i byen.

Byrådets holdning om, at man ikke ville forpligte rutebilerne til at benytte rutebilstationen, ligesom man ikke ville forbyde andre rutebilstationer, er meget bemærkelsesværdig sammenlignet med tilstanden i andre byer. I Horsens var forholdet det stik modsatte, idet rutebilerne dér havde pligt til at



Byrådet i Kolding efter valget i 1930. I forreste række ses fra venstre: Aage Bennike, borgmester Valdemar Juhl, N.P. Nielsen og Knud Hansen.

benytte rutebilstationen, og ikke engang måtte lave en afstikker for at hente og aflevere post på posthuset. Politiet standsede helt bogstaveligt de rutebiler, der ikke overholdt dette. Pressen rapporterede flere gange om episoder fra det, man omtalte som "rutebilkriegen i Horsens". Denne sag sluttede i øvrigt langt senere i Højesteret, som underkendte kommunens ret til at tvinge en koncessioneret rutebil til at benytte og vel at mærke skulle betale for at benytte en bestemt holdeplads, hvis den var privatejet.

Kolding byråds beslutning kom næppe helt overraskende for rutebilejere og bank, idet banken allerede dagen efter byrådsmø-

det sendte et nyt forslag til vilkår, der var mere spiselige for byrådet.

Nu kunne banken nøjes med pant i den del af grund eller bygning, der ikke tilhørte kommunen. Derudover måtte lejekontrakten ikke ændres uden bankens samtykke, og banken kunne i givet fald indtræde som lejer og skulle have et varsel på otte dage, hvis kommunen ville opsig lejemålet på grund af misligholdelse. Derudover skulle kommunen garantere for, at den ville henvise samtlige rutebiler til at benytte rutebilstationen som holdeplads – kravet om eneret til holdepladser var dermed frafaldet. Hvis der var rutebiler, der faktisk begyndte at benytte andre holdepladser og dermed udhulede det økonomiske grundlag for rutebilstationen, skulle kommunen stå inde for lånets forrentning og afdrag. Endelig ville kommunen få et skadesløshedsbrev med prioritet lige efter banken i bygningerne ejet af rutebilejerne, således at kommunen derved havde en sikkerhed for lejens betaling. Sikkerheden var ganske vist meget lille i begyndelsen på grund af banklånets størrelse; men ville gradvist stige i takt med afdraget på lånet.

Kommunen svarede meget hurtigt, idet der allerede 11. maj blev holdt et ekstraordinært byrådsmøde med denne ene sag på dagsordenen. Denne gang vedtog man med 11 stemmer for, 6 imod og 2, som undlod at stemme (2 var fraværende) at tiltræde forslaget. Ja-stemmerne bestod af socialdemokraterne, radikale samt tre Konservative, deriblandt borgmesteren, medens nej-stemmerne bestod af to Konservative, fire Venstre og én fra Indre Missions liste, medens én Konservativ og én Venstre undlod at stemme. Sagen var behandlet for lukkede døre,

og vi kender derfor ikke debatten. Men da sagen havde økonomisk rækkevidde for kommunen, skulle den behandles to gange, og andenbehandlingen 18. maj skete for åbne døre, hvor forslaget blev vedtaget med 11 stemmer for (samme som før) og 7 imod, 2 var fraværende. Imod var denne gang fire fra Venstre og tre Konservative, medens én fra Indre Mission undlod at stemme. Denne gang rapporterede aviserne fyldigt fra mødet.

Venstres ordfører N. P. Nielsen begrundede sin modstand med, at byrådet kom til at kautionere for tredjemands kapital til at starte en forretning, hvis drift og rentabilitet man ikke havde indflydelse på. Miseren var efter hans opfattelse opstået ved, at projektet ikke længere ville koste 50.000 kr. til indretning af ekspeditionslokaler i nederste etage af fattiggården sammen med garager og pladsregulering, men var udvidet til en ny stor plan med bygninger indrettet til butikker, "udkastet af et par byggelystne herrer, en arkitekt fra fremmed by og en sagfører her fra byen". Desuden kritiserede han, at byrådet var blevet indkaldt til møde mandag den 11. maj ved telefonisk indkaldelse lørdag d. 9. om aftenen med mundtlig forelæggelse. Den konservative Oluf Rasmussen støttede forslaget og henviste til, at man stillede krav til rutebilejerne om at opfylde garantier over for banken, inden kommunen skulle træde til med garanti, som man tilmed havde grund og bygninger som sikkerhed for. Den socialdemokratiske Knud Hansen erindrede om, at alle havde støttet etableringen af rutebilstationen, som nu manglede kaution til at låne pengene. Den radikale Aage Bennike støttede forslaget, ikke for rutebilejernes, men for forretningslivets skyld.

Borgmesteren besvarede kritikken om mødeindkaldelsen med, at det var Kasse- og Regnskabsudvalgets beslutning, og at planen for stationens indretning jo var godkendt af Gade- og Vejudvalget med N. P. Nielsen som formand. Også for ham var der tale om et hensyn til byens næringsdrivende. Endvidere påtalte han N. P. Nielsens bemærkninger om "to byggelystne herrer".

På grund af lånegarantien skulle Indrigsministeriet godkende kommunens beslutning. Godkendelsen forelå 17. juli 1931, hvor ministeriet konstaterede, at politiet i henhold til politivedtægten kunne bestemme, at rutebiler skulle ankomme til og afgang fra en holdeplads, der var anvist af politiet efter forhandling med byrådet. Det er vist ikke helt det samme, som Højesteret senere når frem til i "Horsens-sagen".

#### RUTEBILEJERNE ORGANISERER SIG FORMELT

I mellemtiden havde rutebilejerne organiseret sig mere formaliseret, idet de 13. maj 1931 oprettede "Interessentskabet Kolding Rutebilstation". Ret til medlemskab havde de rutebilejere (enkeltperson eller selskab), der drev en personbilrute, som berørte Kolding. Medlemskabet var bindende for den periode, hvor selskabet havde lejeforpligtelsen over for kommunen – i første omgang indtil 1941, senere forlænget flere gange. Udtræden kunne kun ske, hvis ruten blev nedlagt. Blev den overtaget af andre, uanset om det skyldtes dødsfald eller overdragelse, var efterfølgeren forpligtet til at overtage medlemskabet med dertil hørende økonomiske forpligtelser.



Ved oprettelsen bestod medlemskredsen/interessenterne af V. Brændekilde, Jels; Dam og Sønnen, Egtved; J. C. Pedersen, Bybæk pr. Vejle; M. P. Tranholm, Kolding; A. Rudolph, Kolding; Vald. Mikkelsen, Smidstrup; P. V. Bruun, Brørup; K. Henningsen, Kolding; Chr. Christensen, Bække; Hans Kaad, Gravens; A. Knudsen, Kolding; M. Nielsen, Fredericia, og J. W. Darr, Silkeborg. Den første bestyrelse bestod af K. Henningsen, A. Knudsen, M. P. Tranholm, J. C. Pedersen og V. Brændekilde (formand).

Det fremgik endvidere af det stiftende møde, at man havde optaget forhandlinger med kommunen om at overtage nabogrunden på 479 kvadratmeter mod en lejestigning på 1.000 kr. pr. år. Det oprindelige areal ville nemlig blive fyldt fra starten, og der var dermed ikke plads til eventuelle nye ruter eller større vogne. Blandt andet var flere af de kommuner, der dækkede Sydbanernes underskud, begyndt at springe fra. Hvis banerne blev nedlagt, ville der komme flere rutebiler til byen. Sydbanerne omfattede banelinierne Kolding-Sdr. Stenderup-Hejlsminde og Kolding-Taps-Vamdrup, som begge blev nedlagt i 1948. Nabogrunden, der lå i Skolegade, tilhørte egentlig læge Axel Hansen, der solgte den til kommunen, som derefter udlejede den til rutebilstationen.

Desuden blev en strimmel grund til overs langs med den side af stationen, der lå over for gymnasiet. Det var her, de fire butikker skulle placeres. Byrådet vedtog 28. september 1931 med 12 stemmer mod 4, at overlade grundstykket vederlagsfrit til rutebilstationen på betingelse af, at bygningerne førtes helt ud til fortovskanten. Det kunne rutebil-

folket kun være tilfreds med, idet dette gav mere parkeringsplads til rutebilerne.

## LICITATION MED PROBLEMER

Så snart aftalen mellem kommunen, banken og rutebilstationen om finansieringen var faldet på plads, gik byggeriet igang, og i annoncer 6. august 1931 i lokalaviserne blev arbejderne udbudt i licitation. Dagbladet Børsen gengav desuden på eget initiativ licitationsannoncen. Derved blev den kendt udenbys, hvilket blev kritiseret i byrådet af murermester Carl Olling, der også beklagede, at tegningerne skulle udføres af en arkitekt i Århus, men borgmesteren udtalte, at denne var valgt, fordi han havde en del ekspertise i etablering af rutebilstationer.

Sagen blev ikke mindre kontroversiel af, at licitationen over murerentreprisen viste, at billigste tilbud var udenbys, nemlig fra bygmester Fuglsang, Jels, på 48.450 kr. Nu var gode råd dyre! Efter at have tygget på det et par uger vedtog bestyrelsen 8. september 1931 efter afstemning at tildele opgaven til næstlavest bydende, Andersen og Grøn, Kolding. Alle øvrige entrepriser tildeltes lavest bydende. Da afgørelsen var kendt, kommenterede Kolding Socialdemokrat det med overskriften "Alt arbejde på rutebilstationen bliver i Kolding", og Kolding Folkeblad konstaterede, at det så ud til, at murermester Ollings henstilling i byrådet havde virket. Hvis nogen offentlig myndighed i 2006 kom med tilsvarende synspunkter om at forbeholde byggeopgaverne for de lokale håndværkere, ville man hurtigt få konkurrencemyndighederne på nakken!

Med det samlede resultat af licitationen

lød den endelige byggesum på 91.169 kr., hvilket var meget tæt på Klemanns overslag fire måneder tidligere på 92.000 kr., så man var nu klar til at gå i gang med selve byggeriet.

#### FRILÆGGELSE AF OMRÅDET FORAN KIRKEN

Årsagen til, at kommunen overdrog grundstrimlen overfor gymnasiet til rutebilstationen, var næppe udelukkende et spørgsmål om godgørenhed, idet man samtidig afslog en ansøgning fra et konsortium, der ønskede at købe et område på nordsiden af den nye gade udfør kirken for at opføre en række basarbutikker. Hvis rutebilstationen fik det nævnte grundstykke, skulle gaden forskydes så meget mod nord, at der ikke blev plads til basarbutikker. I virkeligheden havde borgmester Valdemar Juhl i længere tid arbejdet for, at man frilagde hele området mellem den nye gade og kirken for at skabe en egentlig kirkeplads. I løbet af sommeren gjorde både han og socialdemokraten Knud Hansen ikke mindre end tre forsøg på at føre det ud i livet. Senere prøvede Knud Hansen en fjerde gang.

I annoncer i aviserne i juli måned havde borgmesteren stået i spidsen for en komite, der opfordrede "alle borgere i Kolding" til at yde bidrag til, at man kunne erhverve de fire ejendomme, der var tale om, rive dem ned og skabe en plads syd for kirken. Komiteen havde 9 medlemmer: Udover borgmester Juhl bestod den af de fire lokale avisers redaktører: Knud Hansen (Kolding Socialdemokrat, folketingsmand og byrådsmedlem), S. M. Sørensen (Venstrebladet), Helge Knudsen (Jydske Tidende), N. E. Therkilsen



*I forbindelse med borgmester Valdemar Juhs kampagne i sommeren 1931 for at skaffe økonomisk støtte til at frilægge kirken ved at nedrive husene mellem Torvegade og kirken bragte Jydske Tidende d. 12. juli 1931 denne tegning af kunstneren Anton Schrøder, som viser, hvordan pladsen kunne tage sig ud.*

(Kolding Folkeblad), brandinspektør Johannes Bach (formand for Kolding Grundejerforening), sognepræst Benedikt Nordentoft, O. C. L. Espersen (formand for turistforeningen) og Aage Petersen (formand for Arbejdernes Fællesorganisation). Ejendommene ville koste ca. 165.000 kr.

Det indgik i sagen, at den østligste af ejendommene, kaldet I. A. Hansens ejendom og en periode beboet af hans enke, så at sige lænede sig op ad en af de ejendomme, der skulle rives ned som led i gadegennemføringen, nemlig det gamle posthus i Vestergade overfor Torvegades udmunding. Enten skulle gavlen på I. A. Hansens ejendom forstærkes kraftigt, eller også skulle ejendommen rives ned.



*De to huse i Vestergade, der blev revet ned for at forlænge Torvegade fra rådhuset mod Katrinegade. Billedet er taget fra Torvegade med ryggen mod Akseltorv. Rådhuset ligger til højre for fotografen. Bygningen til venstre er det gamle posthus, der under alle omstændigheder skulle væk. Bygningen til højre er I. A. Hansens ejendom, der "læned" sig op ad posthuset og enten skulle forstærkes eller rives ned. Kommunen endte med at overtage og rive ejendommen ned. Huserne ser smalle ud; men ved at fjerne blot et af dem får man et "hul", der er bredere end kørebane og fortov i den eksisterende del af Torvegade i forgrunden. Dengang var det bredde nok for en hovedvej. Kørebane og fortov på Lillebæltsbroen fra 1935 er endnu smallere. Foto 1931.*

Det er karakteristisk for samtidens byråds-politik, at borgmesteren og et andet byråds-medlem stod bag en opfordring til at finansiere sagen som en indsamling blandt borgerne frem for at foreslå deres eget byråd at bevilge pengene. Borgmesteren forklarer selv dette i en samtale 12. juli med Jydske Tidende med, at arbejdet med at bringe ligningsprocenten og dermed kommuneskat-

ten ned forhindrede dette! Sandheden skal nok snarere søges i forhistorien omkring finansieringen af rutebilstationen, hvor der, som vi husker, var intern uenighed i den konservative byrådsgruppe, og hvor Venstre, som var den anden del af det borgerlige flertal, også var imod. Komiteen må hurtigt være blevet skuffet over manglende opbakning, idet den allerede efter godt et par uger lod forstå i aviserne, at den havde opgivet, idet der kun var kommet meget få bidrag ind.

Borgmester V. Juhl kunne i øvrigt 13. august fortælle Jydske Tidende, at han endnu engang havde forsøgt sig med en privat løsning, ved at et konsortium skulle erhverve ejendommene for 80.000 kr. plus et tilskud fra kommunen, som han forventede, ville være villig til at bidrage med et beløb for at gøre vejen et par meter bredere. Den private del skulle forrentes ved at bygge og udleje en række basarbutikker på sydsiden af gaden mellem Vestergade og rutebilstationen. Også dette forsøg måtte borgmesteren erkende som kuldsejlet.

Ved et møde 26. august på Hotel Royal lykkedes det tilsyneladende ved flere private bidrag at skaffe nødvendig kapital til et reduceret projekt om anskaffelse af I. A. Hansens ejendom, idet man nu spurgte, om kommunen ville deltage i en løsning, hvor et aktieselskab for 35.000 kr. erhvervede ejendommen for at give en bedre linieføring, mod at kommunen forpligtede sig til at indskyde 10.000 kr. som lån mod pant i basarbygningerne næstefter et lån i Kolding Sparekasse.

Byrådet behandlede forslaget 7. september 1931. Denne gang gik Venstres N. P. Nielsen imod tilbuddet. Den socialdemokratiske J. P. Jensen foreslog, at kommunen

erhvervede I. A. Hansens ejendom og i øvrigt afhændede de arealer, der blev tilovers ved gadeanlægget.

Resten af behandlingen foregik efter anmodning fra Knud Hansen for lukkede døre. Her vedtoges med 17 stemmer mod 3 (2 fra Venstre og 1 konservativ) og en, der undlod at stemme (N. E. Therkilsen, Venstre), et forslag fra borgmesteren om, at kommunen skulle forhandle om at erhverve I. A. Hansens ejendom for at få det bedst mulige gadeforløb fra Katrinegade til Vestergade, samt at det tiloversblevne areal enten skulle udnyttes og overdrages, som foreslået af konsortiet, eller bebygges på anden måde, uden at dette blev dyrere for kommunen.

Bag de lukkede døre blev der således skabt et gunstigt forhandlingsklima for en flertalsløsning, som Knud Hansen og borgmesteren måske kunne se som et første skridt til en frilægning, som da også kom senere; men først i 1973.

Venstres N. E. Therkilsen, der undlod at stemme, var ganske vist også med i komiteen, men deltog ikke i forliget, og Kolding Folkeblad kom et par dage senere med en kommentar med en kraftig kritik af løsningen, som man fandt dyr og en unødigt fløthed. Man priste i stedet fortsat den komite af borgere, der forsøgte at rejse privat kapital til projektet. Åbenbart var der en form for støtte til grundideen om en frilægning, men ikke for kommunale midler. Ved den efterfølgende behandling 14. september af det endelige købstilbud, der lød på 55.000 kr. plus fraflytningsudgifter, stemte N. E. Therkilsen også imod.

Planen om basarbutikker blev imidlertid ikke til noget. I stedet vedtog byrådet 28.

september at sælge det overskydende areal til tømrermester Damgaard for 15.000 kr. bl.a. på betingelse af, at han opførte et ligkapel og vedligeholdte det i 50 år. I det oprindelige projekt fra 1928 om en rutebilstation indgik også et ligkapel i en del af ekspeditionsbygningen. Basarplanen var ifølge borgmesteren helt opgivet.

Havde borgmesteren en uheldig dobbeltrolle ved at optræde både som borgmester og som drivende kraft i et privat initiativ med sammenfaldende formål? I dag ville denne dobbeltrolle formentlig være utænkelig. Hvis en så betydningsfuld offentlig person markerer sig i en debat, har han/hun altid sin offentlige kasket på, hvad enten man er borgmester eller minister. Men vi skal tænke på, at dengang var borgmesterhvervet ikke nødvendigvis en fuldtidsbeskæftigelse, og desuden var netop Juhl en af byens meget fremtrædende erhvervsadvokater og drev virksomheden ved siden af borgmesterhvervet.

Endelig kan man ikke komme uden om, at borgmesteren havde flertal imod sig indenfor egne rækker ved sagens start, men dette flertal skiftede til sidst, således at han fik flertal for, at kommunen erhvervede I. A. Hansens ejendom, og forslaget om basarbutikker på sydsiden har formentlig udelukkende skullet sikre finansieringen. Da den kom på plads uden basarerne, blev de lagt til side igen.

Sagen var ikke slut hermed, idet Knud Hansen 19. april 1932, dvs. blot to måneder før gadens åbning, i Kolding Socialdemokrat foreslog, at kommunen købte hjørneejendommen i Kirkestræde overfor gymnasiet, således at gaden mellem gymnasiet og kirken

kunne føres frem til den nye del af Katrinegade i hele sin bredde. Borgmesteren afviste dog at bruge flere penge på den gamle karré. Han erindrede desuden endnu engang om, at den yderste sparsommelighed i den offentlige husholdning var strengt nødvendig.

Da det ikke lykkedes at frilægge hele området, stod kommunen tilbage med et andet problem: Gaden kom nu til at forløbe langs bagsiden af husrækken i Kirkestræde, så at sige igennem dens baggårde, og det var

jo ikke den bedste udsigt. Byrådet vedtog derfor 4. juli 1932, dvs. tre uger efter, at gaden var taget i brug, at bevilge 1.650 kr. til etablering af en 2,85 m høj plankeværksmur langs husene, et flisebelagt fortov udenpå samt, at vaskehuset på hjørnebygningen ved gymnasiet blev ombygget til fladt tag. Byrådets vedtagelse var enstemmig.

I øvrigt var det først ret sent, at gaden fik et navn, idet byrådet den 4. juli 1932 også vedtog at kalde den Torvegade, der således



*Rutebilstationens ekspeditionsbygning. Den nye gadeforbindelse mellem Katrinegade og Torvegade ses tydeligt til venstre. I kælderen lå kontorer, chaufførstue og varmeanlæg. I stueetagen var der ventesal og restaurant. På førstesalen var køkkenet samt restauratørens lejlighed. Det var en overgang planen at indrette køkkenet i kælderen og lave kombineret komfur og centralvarmeanlæg; men "Industriens" restauratør frarådede, at køkkenet blev placeret i kælderen. Foto fra begyndelsen af 1930'erne.*

kom til at løbe fra Akseltorv til Skolegade. Åbningen af gaden midt i juni skete i øvrigt meget formløst. Man gemte festlighederne til åbningen af rutebilstationen en måneds tid senere, 14. juli 1932.

#### OPFØRELSEN AF DEN NYE RUTEBILSTATION

Men der kom alligevel nye butikker i forbindelse med rutebilstationens åbning, idet der i fløjen langs med gymnasiet blev indrettet fire butikker, der alle havde 2 indgange: én fra gaden og en fra pladsen. Der har i tidens løb været hhv. rulleforretning, tobakshandel, herrefrisør, chokoladehandel og bladkiosk.

Nedrivningen af de bygninger der skulle væk, startede i september 1931, hvorefter ombygningen kunne gå i gang. Der opstod undervejs fire større problemer, nemlig placeringen af restaurantens køkken, installation af centralvarme, nødvendigheden af fundering samt adgangen til frk. Zahns ejendom.

Allerede i august 1931 indgik man kontrakt med Det Danske Petroleums Aktieselskab, DDPA, om benzinsalget. DDPA blev senere overtaget af ESSO. Benzinstationen skulle opføres som særskilt entreprise, og et indhentet tilbud på 20.000 kr. blev i april sendt til benzinselskabet til godkendelse.

#### RESTAURANTENS SPIRITUSBEVILLING KOMMER I FARE

Restauranten skulle have spiritusbevilling, hvilket også skabte komplikationer. Ansøgningen blev indsendt i november 1931 til byrådet, som efter indstilling fra det såkaldte bevillingsnævn skulle anbefale sagen over-

for overbevillingsnævnet, der havde den endelige afgørelse. Et flertal i nævnet gik imod tildeling af spiritusbevilling, medens et mindretal gik ind for det; men hele nævnet kunne dog anbefale, at restauranten fik en afholdsbevilling! Byrådet var også delt, men i en anden retning, idet 8 medlemmer stemte for mindretalsindstillingen, og 7 stemte for en afholdsbevilling.

Dette affødte en læserbrevsdebat i Jydske Tidende. Første gang i form af et brev underskrevet af Gunnar Køster, der protesterede mod, at der blev givet spiritusbevilling til et sted, hvor der kom så mange rutebilchauffører, kunder og sælgere fra grønttorvet, ungdom fra nærliggende gymnastiksale og biler fra parkeringspladsen og brandstationen. Tranholm besvarede 8. februar kritikken ved at henvise til, at mange rutebiler indtil da havde holdt udenfor et hotel, så han kunne ikke se, at der skulle være større fare for berusede chauffører på den nye rutebilstation. Når rutebilejerne overhovedet havde søgt om bevilling, var det for selv at have kontrol med, hvordan restaurationen blev drevet (man kunne også have antaget en forpagter, der i forvejen havde en personlig bevilling). Han kendte til de fleste rutebilstationer, og de havde alle restauration med spiritusbevilling, uden at det havde givet anledning til klager. Han kunne ikke undlade at gøre opmærksom på, at to af Koldings lillebilstationer (lillebil var dengang en af betegnelserne for hyrevogne) havde kontorer og chaufførværelser i "intim nærhed" af restaurationer, uden at nogen turde påstå, at deres chauffører ikke var ædru.

Løsningen blev, at man tilbød at afkøbe en eksisterende bevilling af fru Fallesen,

Slotsstræde, for at imødekomme byrådets krav om, at der skulle nedlægges én for at få en ny. Medens læserbrevskrigen rasede, var bestyrelsen i fuld gang med at forhandle kontrakt om restaurationen med restauratør Møller, der hidtil drev restauranten på Løve-roddepavillonen.

## REJSEGILDE

Den 2. maj 1932 var man klar til rejsegilde. Aviserne kunne næste dag rapportere om talerne af V. Brændekilde, byggeudvalgets formand, arkitekt Klemann, og murermester A. Andersen, der håbede, at ejerne måtte få fred til at drive deres ruter under det private initiativ, rutebilejer Tranholm og borgmester Juhl, der ønskede, at den nye bygning måtte bidrage til yderligere at knytte omegnens befolkning til byen.

Det viste sig senere, at murermester Andersens profetiske håb hurtigt brast. Mindre end to år senere, var 8 ud af rutebilstationsselskabets 13 stiftere ikke længere aktive rutevognmænd i Kolding. Rudolph døde 22. oktober 1932, Valdemar Mikkelsen solgte 1. marts 1934 sin rute til Willy Hansen, medens DSB 1. januar 1934 overtog ruterne til Vejle, Fredericia og Haderslev, dvs. dem, der tilhørte J. C. Pedersen, M. P. Tranholm, J. W. Darr, K. Henningsen, A. Knudsen og M. Nielsen. J. C. Pedersen fortsatte dog som driftsleder for DSB's rutebiler med udgangspunkt i Vejle.

## STATIONENS INDVIELSE

Indvielsesdatoen blev som nævnt fastsat til 14. juli 1932, og Jydske Tidende rapportere-

de meget fyldigt fra begivenheden. Festlighederne startede ved middagstid med, at man indviede en fane, som grosserer Conrad Andersen havde skænket til Landsforeningen Danmarks Bilruters 8. kreds. Kl. 18 samledes et optog på Banegårdspladsen, og med Rudolph vandrende i spidsen som fanebærer sammen med et orkester startede en procession på 12 rutebiler ad Jernbanegade – Adelgade – ned bag rådhuset og hen ad den nye del af Torvegade, der var kranset af en mængde flag.

Ved ankomsten til rutebilstationen sprængtes det røde bånd foran indgangen af den første rutebil ført af chauffør Jørgensen, Kolding-Haderslev-ruten. Da de 12 rutebiler var kommet ind, var der almindelig adgang for alle til at myldre ind på pladsen, hvorefter Brændekilde bød velkommen og gav ordet til borgmester Juhl, som holdt åbningstalen. Ifølge avisens referat var mange hundrede mødt for at overvære begivenheden.

Borgmester Juhl omtalte de mange forsøg, der i tidens løb havde været gjort for at oprette en rutebilstation, inden det nuværende resultat forelå i form af en moderne station, der ville fjerne den forvirring, som de forskellige bilpladser havde medført. Desuden fremhævede han rutebilejernes energi og initiativ, byrådets forståelse, stadsingeniør Lassens gode råd og komplimenterede arkitekter og håndværkere. Med håbet om at rutebilejerne under de nye forhold ville være i stand til at knytte Kolding endnu bedre til nabobyerne og det store opland, erklærede han stationen for åben.

Bagefter samledes rutebilejerne med en indbudt kreds til festmiddag på Hotel Kolding med ikke mindre end 19 talere, kort



*Fra Rutebilstationens indvielse. Optoget fra banegården er ved at ankomme og dreje ind på pladsen fra Torvegade. Benzintanken lå til højre. I baggrunden ses gymnasiet.*

gengivet nedenfor med brug af avisens superlativer: Brændekilde omtalte forhistorien, Tranholm talte smukt for Kolding, Henningsen talte for gæsterne, folketingsmand Hedelund talte om vejenes udbygning og truslerne omkring Statsbanernes overtagelse af ruterne, arkitekt Klemann udbragte et leve for rutebilstationen, rutebilejer Mikkelsen talte fikst for damerne, postmester Baastrup talte om det gode samarbejde mellem postvæsenet og rutebilerne, amtsfuldmægtig Studnitz talte for rutebilstationen, muremester Andersen udbragte et leve for arkitekten, folketingsmand Knud Hansen fremhævede rutebilernes betydning for køb-

stæderne og sluttede med et leve for rutebilejer Rudolph, borgmester Juhl talte for de mest pågående personer i sagen, postmesterinde Baastrup holdt en meget elegant tale for chaufførerne, fru Eriksen-Nielsen holdt en smuk og vittig tale for rutebilejerne, assistent Buhl bragte en tak fra stadsingeniøren, landsretssagfører Lynæs talte for byrådet, rutebilejer Dam talte for damerne, redaktør Therkildsen talte for Tranholm, kalkulator Bennike talte for forretningslivet, journalist Gram talte for en hyldest til det private initiativ hos rutebilsagens pionerer og togfører Larsen talte for samfærdselsmidlernes samarbejde. Ind i mellem underholdt rutebilejer



Mikkelsen dels med at læse et eventyr for børn, og "i sin troskyldige tone indeholdt det bidende snerter" og dels under stor jubel at synge en "Mads Brakker"-sang.

## DEN DAGLIGE DRIFT GÅR I GANG

Inden den daglige drift startede, havde man ansat personalet. Efter ca. halvandet år viste det sig nødvendigt at afskedige bestyreren på grund af økonomiske uregelmæssigheder. I stedet blev Emil Juel Knudsen udnævnt til inspektør, og han varetog denne stilling indtil 1975, hvor han i en alder af 63 år fratrådte på grund af sygdom.

Alle byens rutebiltruter var nu samlet på rutebilstationen. Trafikken havde også et helt andet omfang, end da man midt i tyverne begyndte på diskussionen om rutebilstation.

I alt var der nu 261 afgang om ugen mod 169 i 1925, altså 92 ture mere eller en stigning på ca. 60%. Samtidig var vognenes kapacitet også vokset fra omkring 10 passagerer i begyndelsen af tyverne til typisk 16-18 passagerer i trediverne. P. K. Pedersen og Brændekilde havde derfor været forudseende, da de i 1927 advarede mod at placere stationen i Søndergade, fordi de allerede dengang anså pladsen som for trang.

For sammenligningens skyld: I 2006 er der 1007 ugentlige afgang fra rutebilstationen fordelt på 12 ruter, vognene har 50 siddepladser eller mere og findes også som ledbusser med op til 75 siddepladser. Til gengæld er pakketransporten næsten ophørt.

Bybusserne kom som nævnt ikke med over på rutebilstationen. De blev på Kirkefortvet, og først da rutebilerne i 1955 flyttede

til Mazantigade, rykkede de over på rutebilstationen, der samtidig omdøbtes til Bybuscentralen,

For Låsbygade betød åbningen, at rutebilerne fra nord og vest ikke længere kørte den vej til deres hidtidige holdepladser, men ad Katrinegade. Det var Låsbygades forretninger ikke glade for, og 1. august 1932 anmodede Gadeforeningen byrådet om, at bilerne af hensyn til næringslivet fortsat skulle køre igennem Låsbygade, i det mindste i indadgående retning. Det er ikke muligt at finde byrådets svar; men bilerne blev ikke flyttet tilbage.

## ØKONOMIEN

Byggeregnskabet var klar til generalforsamlingen 22. marts 1933 og viste en samlet udgift på 115.000 kr., hvilket var en stigning på 26.000 kr. i forhold til det oprindelige overslag fra marts 1931. Pengene var som nævnt lånt i Kolding Folkebank, og skulle nu afdrages gennem driftsindtægterne. Kommunens samlede udgifter ved gadenembruddet blev opgjort til 181.900 kr.

## STATIONENS DRIFTSØKONOMI

Nu forestod den daglige drift af stationen. De faste udgifter bestod af renter og afdrag på banklånet til at finansiere byggeriet, som skulle afdrages over de kommende år, samt af huslejen til kommunen. Derudover var der lønninger til personalet og de egentlige driftsudgifter på bygningen. På indtægtssiden var der lejeindtægter fra forretninger, restaurant og benzinstation, gebyrer for ekspeditionen af pakker og stadepladsafgift. Det

Til	Antal afgange pr. dag	
	Hverdage	Søn. og hldg.
Viuf-Vejle	8	8
Haderslev	8	9
Snoghøj-Fredericia	5 (lørdag dog 6)	6
Brørup-Vejen	1	3
Egtved	4	5
Starup-Brakker	1 (tirsdag dog 2)	2
Gravens-Ødsted	3	6
Vilstrup-Smidstrup	2	3
Lejrskov-Bække-Lindknud	1 (tirsdag dog 2)	2
Vamdrup-Jels	2 (tirsdag dog 3)	3

Oversigt over ruter, der udgik fra Rutebilstationen i 1934/35, efter "Den Lille Røde".

sidste blev betalt af de enkelte ruter efter antal daglige afgangene uanset passagertal. Beregningsmåden gav flere gange anledning til nogen uenighed blandt rutebilejerne.

De enkelte interessenters indflydelse og stemmeret var et andet diskussionsemne. Her skal man så tænke på, at interessenterne hæftede for bankgælden, og hvis nogen faldt fra, blev de tilbageværendes byrde større. Samtidig ønskede de enkelte interessenter også at have størst mulig indflydelse på driften.

Forholdet blev ikke mindre kompliceret af, at der var tre vognmænd og interessenter bag Vejle-ruten, to bag Haderslev-ruten og to bag Fredericia-ruten. På generalforsamlingen i 1932 ankede Chr. Dam over, at hver af disse ruters interessenter havde stemmeret, medens Tranholm forsvarede det med, at de personligt hæftede for bankgælden. Chr. Dam drev sammen med sine sønner Egtved-ruten; men var altså kun én interessent i rutebilstationen.

Et andet problem opstod i forbindelse med Statsbanernes overtagelse 1. januar 1934 af ruterne til Vejle, Haderslev og Fredericia. Økonomisk betød det ikke noget, idet forpligtelsen overfor stationens gæld automatisk fulgte med over. Alligevel var der både et organisatorisk og økonomisk problem, idet M. P. Tranholm på generalforsamlingen i 1933 var blevet valgt til formand, og i 1934 var en af de rutebilejere, der måtte overdrage sin rute til DSB.

I første omgang indføjedes på generalforsamlingen i 1934 en bestemmelse om, at tidligere interessenter kunne vælges til bestyrelsen uden at pådrage sig noget økonomisk ansvar overfor kommunen eller Kolding Folkebank. Efter krav fra DSB om, at man ikke ville acceptere, at tidligere interessenter kunne nyvælges til bestyrelsen, blev denne bestemmelse på generalforsamlingen i 1937 ændret til "Bortset fra den nuværende formand hr. M. P. Tranholm kan

udenforstående ikke vælges til medlem af bestyrelsen.”!

Enigheden bag denne beslutning var næppe ment som en særlig gunst til Tranholm; men snarere nødvendiggjort af, at han i 1934 personligt havde ydet selskabet et lån på 5.500 kr. Tranholm havde i årene 1929-33 samtidig været landsformand for Danmarks Bilruter, og dermed en af hovedfigurerne i kampen mellem de private vognmænd og DSB om de store rutebilruter, for-

uden at han var bestyrelsesmedlem i Grenå-Hundested Færgefart, der var oprettet i 1934 som konkurrent til DSB's færger!

### DE FØLGENDE ÅRS DRIFT

Som nævnt skete der en kraftig ekspansion i rutebildriften, og der foretoges også igennem årene udvidelser af stationen; men den blev alligevel snart for lille, og helt galt blev det lige efter krigen, da Sydbanerne lukkede i



Rutebilstationen med omgivelser set fra rådhusets tårn med Torvegade i forgrunden. Frk. A. M. Zahn, Vestergade, havde som betingelse for at afgive grundareal til stationen forlangt, at hun i dagtimerne altid skulle have adgang til sin gård fra rutebilstationen. Hendes gård lå lige bag bygningen i forgrunden med det savtakkede tag, og havde en bagudgang til en af garagerne, som skulle stå tom i dagtimerne. Foto fra 1959 efter at stationen var blevet til bybuscentral.

1948. Man startede derfor hurtigt på diskussionen om en egentlig udvidelse eller eventuel flytning af stationen. Men den historie vil jeg vende tilbage til en anden gang, idet den også blev kompliceret, både organisatorisk, trafikalt og økonomisk, idet der udover problemerne med gennemfartstrafikken igennem byen også diskuteredes placeringen af politistationen.

En stor tak til Ole Bøglund for råd og bistand omkring rutebilstationens organisatoriske forhold.

#### ANVENDTE KILDER

Kolding Folkeblad.

Kolding Avis/Jydske Tidende.

Kolding Socialdemokrat.

Forhandlingsprotokoller for Kolding Byråd, Kasse- og Regnskabsudvalg og Gade- og Vejudvalg.

Kommunens arkiv omkring Kolding Rutebilstation, rutebil drift og gadegennemføringen ved Katrinegade.

Kolding Rutebilstations og Kolding Omnibusselskabs arkiv i Stadsarkivet.

Nicolaj Hurup: Dansk Person- og Rutebiltrafik, 1936.

Kolding Vejviser.

Den Lille Røde.

Busbladet, udgivet af Bushistorisk Selskab.

Trap Danmark, 5. udgave.

Martin Gubi, Jens Åge S. Petersen og Birgitte Dedenroth-Schou, Teknisk Forvaltning 1898-1998, 1998.

Stadsarkivets billedsamling.

#### PERSONREGISTER

Oversigt over de personer, der optræder flere steder i artiklen.

Aage Bennike, kalkulator, byrådsmedlem, Radikale.

Chr. Bramsen, vognmand, Kolding-Sdr. Stenderup-ruten.

V. Brændekilde, vognmand, Kolding-Jelsruten, formand 8. kreds i Landsforeningen Danmarks Bilruter, formand for Byggeudvalget bag Kolding Rutebilstation

Chr. Dam, vognmand, Kolding-Egtved-ruten.

Chr. Eff, konsul, formand for Kolding Handelsstandsforening, byrådsmedlem, egen liste. Knud Hansen, redaktør, byrådsmedlem og medlem af Folketinget, Socialdemokratiet.

K. Henningsen, vognmand, Kolding-Haderslev-ruten.

Valdemar Juhl, landsretssagfører, borgmester, Konservative.

Hans Kaad, vognmand, Kolding-Gravensruten.

Johannes Larsen, smedemester, byrådsmedlem, formand for Gade- og Vejudvalget indtil 1930, Konservative.

Vald. Mikkelsen, vognmand, Kolding-Tiufkær(-Smidstrup)-ruten.

N. P. Nielsen, direktør, byrådsmedlem, formand for Gade- og Vejudvalget fra 1930, Venstre.

P. K. Pedersen, vognmand, Kolding-Snoghøj (-Fredericia)-ruten.

Oluf Rasmussen, tømrermester, byrådsmedlem, formand for Boligudvalget, Konservative.

A. Rudolph, vognmand, Kolding-Haderslev-ruten.

N. E. Therkilsen, redaktør, byrådsmedlem, Venstre.

M. P. Tranholm, vognmand, Kolding-Vejleruten, landsformand Danmarks Bilruter, formand for Kolding Rutebilstation.