

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2008
FORFATTER:	Søren Agerskov
TITEL:	Flytningen af Rutebilstationen – fra Torvegade til Mazantigade.
KORT RESUME:	Forhandlinger mellem vognmænd, kommunen, DSB, Post og Telegrafvæsnet om en ny busterminal, der tages i brug i 1954

FLYTNINGEN AF RUTEBILSTATIONEN – FRA TORVEGADE TIL MAZANTIGADE

AF SØREN AGERSKOV

I Koldingbogen 2006 fortalte jeg om etableringen af den første rutebilstation, der åbnede i 1932 i den gamle fattiggård på hjørnet af Torvegade og Skolegade. Åbningen var resultatet af mange og lange diskussioner om både placering, størrelse og finansieringen af den.

Dengang var der uenighed mellem rutebilejerne om, hvor den skulle ligge, hvis man i det hele taget skulle have en fælles station. Stationens placering indgik også i en løsning af, hvor den nord-sydgående gennemfartsvej skulle placeres, og endelig kom den til at indgå i et landspolitisk spil omkring DSB's overtagelse af de store rutebilruter mellem købstæderne.

Efter flere forsøg blev den placeret i den gamle fattiggård på hjørnet af Torvegade og Skolegade, lige over for Kolding højere Almenskole (gymnasiet) og Sct. Nicolai Skole.

UDVIDELSER I SKOLEGADE

Knap var den åbnet, førend pladsproblemerne meldte sig, både indendøre og ude på bilernes holdeplads. Det sidste ses af trafikudviklingen. Da de første planer kom frem i 1925, var der 169 rutebilafgange om ugen. Efter åbningen i 1932 var det steget til 261. I sommeren 1939 var man nået op på 302 afgange. Det blev selvfølgelig indskrænket

kraftigt under krigen. Men i 1951 var tallet 575, dvs. at det 3-4 doblede, siden planerne var kommet frem. Samtidig var vognenes kapacitet også steget med det 3-4 dobbelte, fra omkring 10 passagerer i begyndelsen af 1920'erne til omkring 35-40 omkring 1950.

Desuden ankom og afgik alle ruterne omkring de samme tidspunkter, så det betød, at der flere gange om dagen var fyldt godt op på holdepladsen. F.eks. afgik alle ruter mellem kl. 15.55 og 17.00. Da der dengang var mange pakkeforsendelser, stod bilerne på pladsen et stykke tid i forvejen for at blive læsset med pakker, der forinden fyldte op i pakkeekspeditionen. Det var klart, at noget måtte der gøres.

Hertil kom, at Kolding Sydbaners økonomiske vanskeligheder blev så store, at flere kommuner truede med at stoppe dækningen af banernes underskud. På en ekstraordinær generalforsamling den 29. marts 1940 vedtog baneselskabet at indstille driften fra 1. juli 1940. Den tyske besættelse blot 11 dage efter generalforsamlingen ændrede dog fuldstændigt på trafikforholdene, så banerne fortsatte driften indtil videre, hvilket kom til at vare indtil 1948. Nedlæggelsesplanerne resulterede i en del koncessionsansøgninger til myndighederne fra rutebilejere. Kolding Kommune modtog i 1940 ansøgninger fra 6 vognmænd, som trods overlappning ville



I takt med at der kom flere bilruter til, og vognene blev større, blev pladsforholdene på rutebilstationen for trange, som billedet viser. Nogle af garagepladserne er blevet inddraget til holdpladser. I 1948 søgte man kommunen om tilladelse til at parkere reservevogne på Svietorvet. Billede fra 1955. Foto: Jens Birchs arkiv.

have givet grundlag for i hvert fald 3 nye ruter.

I 1934 blev caféen udvidet ud i venteværelset dog uden købetvang for de rejsende. Men det var ikke nok. I 1937 sattes en ekstra etage på basarbutikfløjen ud mod Torvegade for at udvide caféen med en mødesal til 150 personer. Ombygningen kostede 20.000 kr., finansieret gennem banklån mod en forhøjelse af caféens husleje med 2.000 kr. årligt. DSB's repræsentanter i bestyrelsen var imod låneoptagelsen, fordi tilbagebetalingen ville løbe ud over 1952, hvor kommunen kunne opsigte lejemålet. Man besluttede derfor dels at forlænge interessenternes egen bindingsperiode i rutebilstationsselskabet fra 1942 til 1950 og dels at søge kommunen om uopsigelighed indtil 1962. Endelig ændredes vedtægterne efter DSB's krav, således at alle

større økonomiske dispositioner fremover krævede enstemmighed blandt interessenterne. Kommunen imødekom anmodningen om forlængelse af uopsigeligheden, så den først udløb i 1962. Dette skulle sidenhen vise sig at blive en af knasterne ved flytningen af rutebilstationen.

TRAFIKKEN FLYTTES TIL BREDGADE

Krigen og knapheden på specielt brændstof udsatte indtil videre overvejelserne om at skaffe mere plads. Dog skete der alligevel en væsentlig trafikal ændring, idet man besluttede at føre en ny gennemfartsvej gennem byen.

Jernbaneoverskæringen i Søndergade havde længe været et problem, idet både stigende togtrafik og stigende biltrafik gav lange køer, når bommene var nede. Alle var derfor enige om at erstatte den med en viadukt. Ligesom ved Torvegades gennemførelse i 1932 kunne en væsentlig del finansieres af Vejfonden, der bestod af indtægterne fra motorafgifterne.

En viadukt i Søndergade forudsatte imidlertid, at jernbanen blev løftet, og/eller at gaden blev sænket. De to eksisterende viadukter ved Buen og Vesterbrogade (nu Warmingsgade) udgjorde den tekniske grænse for, hvor meget banen kunne løftes. Desuden var Søndergade efterhånden for smal til den stigende biltrafik.

På et borgermøde den 12. april 1937 for grundejere og lejere i Søndergade fremlagde kommunen ikke mindre end fire løsningsforslag. Tre gik ud på at anlægge en ny gade (Bredgade) fra Haderslevvej ved hjørnet af Tøndervej til Rendebanen, så den passerede

banen ca. 100 meter vest for Søndergade – enten med nedrivning af Sønderbro Apotekbygningen (i dag Dyringhus) eller ved afskæring af et hjørne af Den gamle Kirkegård og en bro under banen i Søndergade for fodgængere og cyklister. Det fjerde forslag gik ud på at beholde bilerne i Søndergade ved at forlægge åen mod nord, så gaden kunne nå

så langt under banen, at bilerne også kunne komme igennem. Samtidig skulle husene på vestsiden rives ned, så gaden blev 15 meter bred.

På borgermødet var der stemning for at fortsat at give personbilerne adgang til at køre igennem Søndergade, medens lastbiltrafikken blev ledt hen til den nye bro i



Luftfoto fra 1936 med Den Gamle Kirkegård i forgrunden. Haderslevvej ses i højre side og går direkte over i Søndergade ind i den indre by. Midt i billedet skærer banelinien igennem. Sct. Nicolai Kirke og gymnasiet ses i baggrunden. Bredgade er endnu ikke anlagt, men kom til at skære et hjørne af kirkegården og forløbe under banelinien ca. 100 meter vest for og parallelt med Søndergade.

Vesterbrogade. Gadens repræsentanter var bange for, at en gade uden biltrafik blev for rolig.

De indkaldte til et nyt borgermøde den 10. maj 1937, hvor de præsenterede et konkret forslag om, at Søndergade blev ført under banen gennem en 2,25 m høj underføring, således at personbilerne kunne blive i Søndergade. Borgmester Knud Hansen (Socialdemokraterne) havde på mødet forståel-

se for synspunkterne; men han tvivlede på, at vejmyndighederne ville gå med til en løsning med en smal gade og lav gennemføring, og mente personligt ikke, at biltrafik nødvendigvis var af det gode.

Borgmesteren fik ret i sin tvivl, idet både vejmyndigheder og DSB gik imod, og da Vejfonden ville betale 90% af udgifterne på 1,9 mio. kr., var det afgørende for projektet. Ved det endelige byrådsmøde om planen den



Billedet fra 1939 giver et godt billede af, at Søndergade dengang var en tæt trafikeret gade, som skulle klare både den lokale trafik og hovedvejstrafikken mellem Sønderjylland og resten af landet. Jernbanen med bommene midt i billedet var samtidig en af de mest trafikerede jernbanestrækninger. Man forstår godt, at der nemt kunne opstå trafikpropper her.

16. januar 1939 vedtog byrådet med alle stemmer mod to den af Bredgadeløsningerne, som skar et hjørne af Den gamle Kirkegård.

Men hermed var sagen ikke afgjort, idet ingeniør G. Thomsen på vegne af gadens forretningsfolk, og søn af en af dem, havde udarbejdet et alternativt forslag med en 2,50 meter høj gennemføring, så personbiler fortsat kunne komme igennem Søndergade. Byrådet behandlede sagen igen den 17. april 1939, hvor et flertal efter halvanden times debat nu vedtog at ændre beslutningen og foreslå DSB, at der blev lavet en 2,5 meter høj og i alt 12 meter bred underføring. Hvis staten ikke ville betale merudgiften, var kommunen indstillet på selv at gøre det. Borgmesteren gik ifølge avisreferaterne nølende med til at rejse til København sammen med en deputation af byrådsmedlemmer og gaderepræsentanter for at forsøge at overbevise trafikministeren om forslaget. Ministeren viste sig imidlertid lydør og bad om at få et konkret forslag tilsendt, hvilket blev udarbejdet i al hast og godkendt af et enigt byråd den 2. maj 1939.

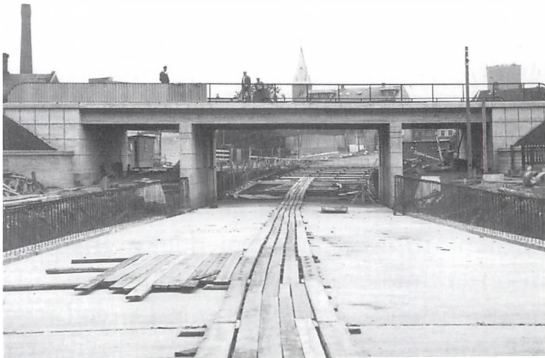
Ved besigtigelsesforretningen i juni, hvor man udpegede de ejendomme, der skulle rives ned, kom det dog frem, at ministeriet havde fastholdt en gennemkørselshøjde på kun 2,30 meter. Da borgmesteren ved forretningen ikke havde protesteret mod dette, måtte han stå skoleret på det næste byrådsmøde den 3. juli. Han svarede, at de sidste 20 centimeter ville koste kommunen ekstraudgifter på ca. 100.000 kr. i gadeomlægninger, hvilket han ifølge Jydske Tidende "anså for en luksusforanstaltning". Byrådet var ikke enigt og vedtog med alle stemmer mod

borgmesterens at sende en ny deputation af sted til København for at få gennemført en større højde.

Efter et møde den 17. august 1939 med trafikminister N. P. Fisker og banechef H. Flensborg fik deputationen indtryk af velvilje fra statens side til at forhøje gennemkørslen. To uger senere meddelte Trafikministeriet imidlertid kommunen, at man fastholdt en højde på 2,30 meter, Derved blev det. Anlægsarbejderne gik i gang i efteråret 1940, og den nye Bredgadeforbindelse blev indviet den 22. december 1942. De samlede udgifter blev på 2,6 mio. kr., hvoraf kommunen dækkede 600.000 kr. Kommunens større andel skyldtes, at der blev lavet en bedre indførsel af Dalbygade i krydset ved Haderslevvej-Tøndervej-Søndergade.



Søndergade efter at jernbanebroen er blevet færdig. Den stejle bakke viser udfordringen i inden for en kort afstand at føre Søndergade over åen og under banen, der samtidig er løftet mest muligt. Dateringen af billedet er usikker; men afspærringen og de hvide striber på cykelskærmene kunne tyde på, at det er omkring færdiggørelsen af omlægningen i 1942/43.



Bredgade under anlæg i ca. 1942 med den nye underføring under jernbanen. Den længere afstand mellem banen og åen gjorde det muligt at føre vejen længere ned under banen, så den fik standardhøjde. Det kraftige fald med stigning på begge sider af broen førte dog til, at mange meget lange lastbiler i tidens løb alligevel har siddet fast under broen. Først med motorvejen udenom byen i 1975 blev trafikproblemerne løst. Foto: Boilesen, Kolding.

Den sydlige del af Bredgadegennembruddet gav således anledning til megen debat. Derimod gik det mere stille af med den nordlige del mellem Rendebanen og Torvegade, som var budgetteret til 344.000 kr. også støttet af Vejfonden. Anlægsarbejderne gik i gang i foråret 1943 og afsluttedes senere samme år. Den længe planlagte forbindelse fra Katri-negade ad Torvegade og den nye Bredgade til Haderslevvej var dermed færdig; men det var på et tidspunkt, hvor biltrafikken var næsten ikke eksisterende på grund af krigens benzinrationering.

NYE BUSRUTER EFTER KRIGEN

Under krigen blev busdriften indskrænket kraftigt, og var i den allersidste tid næsten helt indstillet. Og selvom brændstof- og bil-dæksituationen kun langsomt tillod fuld genopretning af bilkørslen, opstod der flere nye ruter.

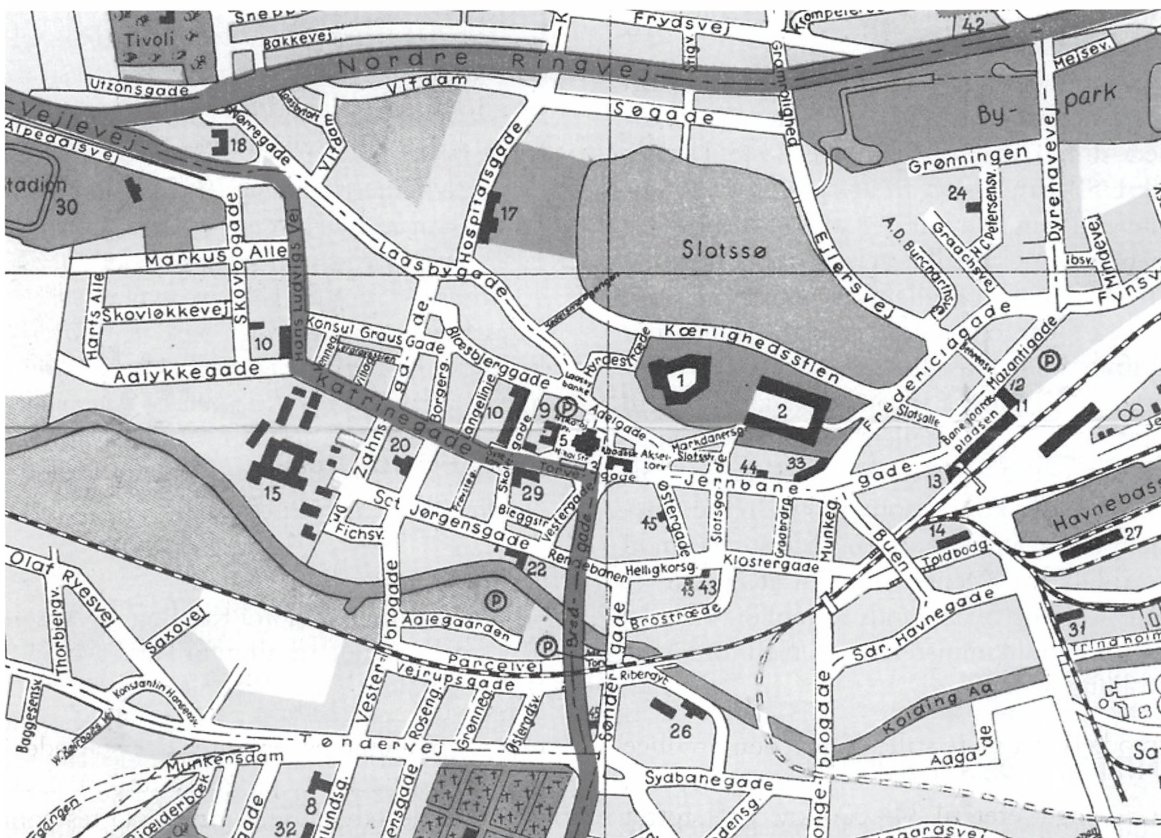
I 1947 etablerede DSB en lynbusrute mellem Kolding og Sønderborg (kun med stop i byerne) med forbindelse til lyntogene til/fra København. Samtidig startede et konsortium med bl.a. Villiam Brændekilde i Jels som deltager en rute mellem Tønder og Kolding. Desuden udvidede Brændekilde året efter sin egen Jels-rute til også at omfatte Skod-borg som et modspil til, at Ruteautomobil-selskabet for Haderslev Amt og By også i 1948 åbnede en rute fra Gram over Rødding til Kolding med Haderslev Amts accept og trods Koldings protest.

Det skal erindres, at vognmændene skulle have koncession fra de bevilgende myndigheder for at kunne etablere og omlægge ruterne. Det førte dog til lidt "rutebilkrig" mellem myndighederne, idet Haderslev Amt eksempelvis havde givet "sit eget" selskab ret til at udvide driften på en delstrækning inden for amtet på en rute, der startede i Ribe Amt, uden at spørge dette amt. Den pågældende udvidelse kunne opfattes som konkurrence over for Jels-Kolding og Tøn-der-Kolding-ruterne, idet den gik ud på at trække trafik fra oplandet til Haderslev i stedet for til Kolding. Hvis der var uenighed mellem myndighederne, skulle trafikmini-steren afgøre sagen.

DSB søgte også koncession på andre lang-tursruter, bl.a. Kolding-Esbjerg og Kolding-

Ribe. Ifølge ansøgningen til byrådet i marts 1949 var man på det rene med, at behovet ikke var stort; men ruterne kunne alligevel være et supplement til togene på strækningen. DSB erkendte også, at der allerede var

en privat rutebilrute mellem Kolding og Brørup; men man formodede, at denne rute fortrinsvis ville lægge sin kørsel, hvor trafikken var størst og dermed i konkurrence med togene. Fra byrådets borgerlige side blev



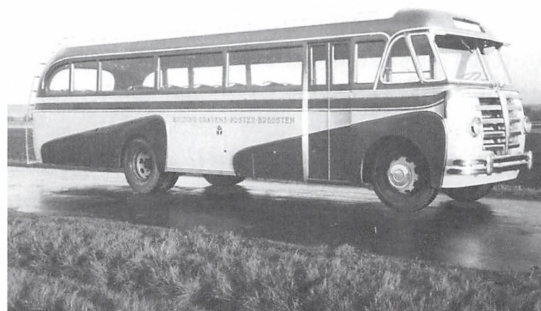
Bykortet fra 1950 viser den endelige udformning af hovedvejen gennem byen. Indtil 1924 var ruten Vejlevej-Låsbygade-Adelgade-Akseltorv-Østergade-Helligkorsgade-Søndergade-Haderslevvej. 1924-1932 gik den Vejlevej-Hans Ludvigsvej-Katrinegade-Vesterbrogade (nu Warmingsgade)-Ottosgade-Haderslevvej. I 1932 blev den fra Katrinegade ført ad Torvegade-Østergade-Helligkorsgade til Søndergade. I 1943 blev Bredgade færdig, og gennemfartsvejen fik den linieføring, der fremgik af kortet. Den daværende rutebilstation er markeret som nr. 29 på hjørnet af Torvegade og Skolegade, medens den nye blev placeret, hvor der på kortet er markeret et "P" mellem Mazantigade og jernbanen. Kort i Kolding Vejviser 1950.

DSB beskyldt for strandhugst, medens socialdemokraterne plus kommunisterne, som havde flertallet, støttede DSB's ansøgning. Brøruprutens ejer, P. V. Bruun fortalte indigneret i januar 1950 til Jydske Tidende om, hvorledes han, efter at have opbygget og udvidet ruten efter befolkningens behov, nu havde haft besøg af Statsbanerne, som ville vurdere værdien af hans vognpark.

Derudover blussede drøftelserne om Kolding Sydbaner op igen, og banerne indstillede driften den 30. september 1948. I stedet fik DSB koncession til at oprette ikke mindre end fem nye bilruter som erstatning for banelinierne. Nedlæggelsen gav anledning til en del strid mellem kommunerne, idet man i første omgang overvejede, om bane driften skulle indstilles etapevis, og selskabet gradvis omdannes til et busselskab. Senere opstod der strid mellem Kolding og landkommunerne, idet Kolding ønskede, at DSB skulle have koncession på bilruterne, medens landkommunerne ønskede at tage imod et tilbud fra Brændekilde om at oprette et A/S Kolding Sydoplands Rutebiler. Til sidst afgjorde trafikministeren sagen til fordel for Kolding og DSB.

INTERNATIONALE BUSLINIER

Endelig opstod der efter krigen en helt ny trafikform nemlig internationale fjernbusruter. Dengang havde de dagsetaper med stop for spisning og overnatning med passende mellemrum. Fra København eller Hålsingborg til det sydlige udland var Kolding et velplaceret stop. Det svenske Liniebus A.B. lod i sommeren 1947 90 ture passere med middagspause i Kolding i sydgående retning



Da de første rutebiler kom frem omkring 1910, kunne de medtage omkring 10 passagerer, hvilket var standarden langt op i tyverne. Omkring 1950, hvor billedet er fra, var der plads til 35-40 passagerer. Vognen blev leveret til rutebilejer Hans Kaad, der drev ruten Kolding-Gravens-Bredsten. Den er i øvrigt meget dansk. Chassis'et var fremstillet på De forenede Automobilfabrikker i Odense, mens karrosseriet var fremstillet på J. Ørum-Petersens Karrosserifabrik i Herning. Foto: Jens Birchs arkiv.

og overnatning på Hotel Kolding på Akseltorv i nordgående retning fra Paris, Milano, Basel og Prag.

Busserne parkerede først ved Sct. Nicolai Kirke eller Låsbybanke; men byrådet gav senere tilladelse til, at busserne parkerede på Akseltorv lige ud for hotellet. Byrådet valgte dermed at overse sit eget løfte fra 1931 til långiverne bag Rutebilstationens anlægslån om at henvise alle busser til rutebilstationen for at skaffe tilstrækkelige indtægter som sikkerhed for lånet.

I 1948 kom både selskabet Europabus og selskabet Schweitzerbus til med hver deres rute til Basel, og Vikingkontinentalbus kom

med en rute fra København over Kolding til Hamburg, Hengelo, Bruxelles og Paris. Under fællesnavnet Europabus havde alle disse ruter ekspedition på rutebilstationen om formiddagen og om aftenen.

Senere oprettede flere europæiske statsbaner, herunder DSB, et fælles net af turistbuslinier blandt andet en rute København-Hamburg med afgang fire gange om ugen. Denne havde dog spiseophold på DSB's egen restaurant ved Lillebæltsbroen. Dette busnet blev drevet under navnet EUROPA-BUS ikke at forveksle med Europabus ovenfor. DSB drev i perioder desuden en forbindelsesbus mellem Kolding og Aalborg-Frederikshavn.

PLAN FOR POSTHUS OG RUTEBILSTATION I MAZANTIGADE

De nye ruter gav selvsagt pladsproblemer, og i 1948 opsigte man de private lejere af garagepladser (gav ganske vist færre indtægter), idet garagerne om dagen kunne anvendes som holdepladser. Ved Sydbanernes nedlæggelse senere samme år blev 6 garager nedlagt og omdannet til 5 holdepladser.

Til gengæld var de gamle planer om en rutebilstation i Mazantigade på Egtvedbanens gamle areal ved Kolding Banegård dukket op igen. Arealet havde ligget ubenyttet hen siden 1930, og i 1946 henvendte kommunen sig til DSB om at måtte leje det til offentlig parkeringsplads. Til Jydske Tidende oplyste borgmester Søren M. Jensen (S) 20. august 1946, at man derudover kunne overveje også at flytte rutebilstationen derhen, når lejekontrakten for den nuværende station udløb i 1951. Han må i skyndingen

have glemt, at lejekontrakten 9 år tidligere var blevet forlænget til 1962.

Samtidig viste det sig, at det nye posthus fra 1930 til højre for stationsbygningen allerede var ved at være for lille.

På et møde 22. april 1947 mellem borgmesteren, DSB og Post- og Telegrafvæsenet aftaltes en fælles løsning af posthus-, parkeringsplads- og rutebilstationsspørgsmålet, hvor der opføres et posthus på den østlige side af Banegårdspladsen med adgang for postbiler fra DSB's areal i Mazantigade samt placering af en ny rutebilstation med indkørsel fra Mazantigade og udkørsel til Fynsvej, samt at arealet indtil videre kunne anvendes til parkeringsplads. Benzintanken, der lå på Banegårdspladsen, flyttedes i stedet hen i Mazantigade ud for indkørslen til parkeringspladsen.

Projekteringen af det nye posthus gik derefter i gang. Byggeriet startede i sommeren 1948 med ekspropriation af de nødvendige arealer, og det nye posthus blev taget i brug 1951.

Derimod gik det lidt langsommere med en rutebilstation. Den var tænkt indrettet med 12 holdepladser med mulighed for senere udvidelse med 4 pladser, hvilket godt nok var lidt i underkanten, såfremt der også skulle være plads til nye ruter, hvis Sydbanerne blev nedlagt. Et avisforlydende ville da også vide, at DSB i første omgang var interesseret i at flytte i hvert fald sine egne ruter. Det er dog tvivlsomt, om kommunen ville gå med til en aftale, der kun omfattede flytning af en del af rutebilstationen. De private rutebilejere var ikke interesserede i at flytte væk fra bycentrum, ligesom de så en økonomisk fordel i at blive på det sted, hvor de om et par



Banegården med posthuset fra 1930 i forgrunden. Posthuset var allerede efter få år for lille, og i 1951 blev det erstattet af en ny bygning på den anden side af banegårdsbygningen. Det gamle posthus fungerede derefter videre som telegrafbygning. I dag rummer den bl.a. Det Internationale Frisørakademi. Foto: "Aero" Dansk Luftfotografering, København.

år ville have indfriet gælden fra byggelånet. Endelig ville DSB's eventuelle fraflytning være en økonomisk ruin for den eksisterende station, idet DSB stod for ca. halvdelen af afgangene vel at mærke på de største af ruterne.

Efter kommunens anmodning fremkom DSB i august 1948 med et forslag med 17 holdepladser, 5 reservepladser og både ind- og udkørsel fra Mazantigade samt såvel ventesalsbygning som pakrumsbygning. Konsekvenserne af Sydbanernes nedlæggelse var nu indarbejdet. Anlægsudgiften blev anslået

til 200.000 kr., og DSB ville stille arealet til rådighed for en årlig leje af 2.000 kr., mod at kommunen eller rutebilejerne anlagde stationen.

De private rutebilejere var betænkelige, idet det nu skulle vise sig, at uopsigelighe- den det nuværende sted var en stor knast. Rutebilejerne ville være gældsfrie fra 1951. Hvis de flyttede, begyndte de forfra på nyt byggelån. Borgmesteren lovede at overveje, om kommunen enten kunne købe den gamle rutebilstation eller at opføre den nye station. Rutebilejernes bestyrelse vedtog, at de kun



Luftfotoet giver en forståelse af, hvorfor rutebilejerne protesterede mod flytningen af rutebilstationen. Den hidtidige station ses nederst i billedet lige under Sct. Nicolai Kirke ved siden af Sct. Nicolai Skole og gymnasiet (begge på venstre side) og med hele forretningscentrum omkring Adelgade, Østergade, Helligkorsgade og den smalle del af Jernbanegade lige i nærheden. Den nye station blev placeret ved banegården. På billedet er det ovenfor til højre for den fjerneste ende af Slotssøen. Det var et stykke fra centrum, navnlig hvis rutebilerne ikke fik lov til at optage eller afsætte passagerer ved den gamle station. Foto: "Aero" Dansk Luftfotografering, København.

ville flytte, hvis kommunen både finansierede byggeriet af en ny station og overtog den nuværende station for en overtagelsessum på 255.000 kr., som dækning for tabet ved at fraflytte en gældfri station 12 år før lejemålets ophør. Kasse- og Regnskabsudvalget svarede, at på de betingelser kunne rutebilstationen forblive på det nuværende sted indtil lejemålets udløb.

På rutebilstationselskabets ordinære ge-

neralforsamling den 8. marts 1949 afviste M. P. Tranholm som formand en påstand fra borgmesteren om, at det var rutebilejerne, der havde ønsket flytningen. Pladsproblemerne ønskede man løst ved at udvide den eksisterende station, f. eks. med parkering på Sviatorvet og overtagelse af det ubebyggede naboareal mod Vestergade. DSB's repræsentanter gav udtryk for, at man stod solidarisk med de private rutebilejere, men opfordrede

alligevel til at genoptage forhandlingerne. Sagen syntes dermed at være gået i hårdknude, hvor alle ventede på alle, eller som Jydsk Tidende udtrykte det: "Alle parter giver sorteper videre". Rutebilejerne ville gerne have mere plads; men de private ville ikke flytte væk fra Torvegade, dels på grund af den centrale beliggenhed og dels på grund af driftstabet ved at fraflytte de gunstige lejevilkår. Kommunen ville gerne skaffe rutebilerne mere plads og mente, at dette kun kunne lade sig gøre ved at flytte til Mazantigade; men prisen for at købe rutebilejerne fri af Torvegade-stationen var for høj, og man havde formentlig ventet, at DSB ville have finansieret i hvert fald en del af den nye station. DSB anerkendte, at man som storebror havde et medansvar for pladsproblemerne, der ikke blev mindre af, at man havde overtaget rutebildriften i det gamle sydbaneopland. På den anden side mente DSB ikke, at man var forpligtet til at betale for de private rutebilejeres flytning. Endelig kan man fortsat mærke et modsætningsforhold mellem DSB og de private rutebilejere, der formentlig udsprang dels af striden om overtagelsen af driften af sydbaneoplandet, dels af kampen om nye busruter, og dels var en udløber af striden fra 1930'erne om DSB's overtagelse af de private ruter til Haderslev, Vejle og Fredericia. Tranholm, der jo måtte afgive Vejleruten til DSB, var stadig formand for rutebilstationen og en markant talsmand for de private rutebilejere også på landsplan.

Den eneste part, der talte varmt for en Mazantigade-løsning, var DSB. Hverken de private rutebilejere eller kommunen havde en egentlig interesse i den løsning, idet beg-

ge parter udelukkende talte for at skaffe mere plads. Rutebilejerne ville helst blive i Torvegade, og kommunen havde heller ikke behov for at få rutebilerne væk derfra, idet man ikke havde andre konkrete planer med området. DSB manglede dog garageplads til de efterhånden mange rutebiler, der var stationeret i Kolding. Efter at kommunen i slutningen af 1948 havde afslået at udleje sydbanernes gamle remise, lejede DSB sig ind på Fynsvej, hvor automobilforhandler Holger Svendsen i foråret 1950 opførte et garageanlæg med plads til 16 rutebiler på det areal, der i dag er parkeringsplads ud for Parkskolen. DSB havde garage her, indtil man med overtagelsen af omnibusselskabet i 1974 fik et større og mere moderne garage- og værkstedsanlæg i Vesterbrogade (nu Warminsgade).

PLANER OM EN "SKYSKRABER" I MIDTBYEN

Øst for den eksisterende rutebilstation lå et ubebygget areal, som staten havde erhvervet i 1943 til en politistation. Bortset fra fire beskyttelsesrum fra krigens tid var det ubebygget. Rutebilejerne havde flere gange kig på det til mulig udvidelse af rutebilstationen. Efter at det var opgivet at flytte stationen til Mazantigade, havde man i samarbejde med entreprenør Kildehøj og arkitekt Noes-Pedersen fået udarbejdet et projekt for arealet, som omfattede hotel med 120 værelser, restaurant, selskabslokaler, forretninger og rutebilstation med 22 holdepladser, eller en syv-etages "skyskraber til 3 millioner kroner", som pressen omtalte det.

Planerne kom frem i efteråret 1950 og



Øverst: Facadetegning af syv-etagers kombineret hotell/rutebilstation/forretningsejendom, som arkitekt Noes-Pedersen udarbejdede på initiativ af rutebilejerne. Tegning i Jyske Tidende 8. oktober 1950.
 Nederst: Arealet mellem rutebilstationen (i højre side) og Vestergade (længst til venstre), som staten havde købt i 1941 til politistation. Der kunne dog kun skabes plads til politistationen, hvis staten enten erhvervede nabohuset i Vestergade eller en del af rutebilstationen.

blev præsenteret på et møde den 5. oktober for DSB, de private rutebilejere og Gade- og Vejudvalget. Sidstnævnte afviste projektet af trafikale årsager. DSB afviste det også og foretrak en flytning til Mazantigade. De private rutebilejere støttede forslaget og meddelte samtidig, at hvis rutebilstationen skulle flytte til Mazantigade, måtte DSB betale, da deres nye ruter i Sydbaneoplandet var en væsentlig årsag til pladsproblemerne. DSB svarede hertil, at man jo ikke vidste, hvem der fik koncessionerne efter 1. april 1951. Borgmester Peter Beirholm (Konservative) ville forelægge projektet for det samlede byråd, men var selv afvisende over for tanken om at udvide rutebilstationens areal på det nuværende sted.

På byrådsmødet den 16. oktober orienterede borgmesteren om mødet og projektet. Det officielle byrådsreferat siger blot, at "Borgmesterens redegørelse og de faldne udtalelser toges til efterretning". Af avisreferaterne fremgik, at ingen i byrådet kunne støtte projektet, der endda af tidligere borgmester Søren M. Jensen (S) betegnedes som "tegnebordsfilosofi, som ikke har med virkeligheden at gøre". Tilsigtet eller ej, så var der i byrådet nu et meget stort flertal for en flytning til Mazantigade, og borgmesteren gav udtryk for, at kommunen ikke kunne holde sig økonomisk uden for projektet, og tilføjede, at DSB havde halveret sit krav til kommunen om dens medfinansiering. Søren M. Jensen tilføjede dog også, at der kunne gå en rum tid endnu, før man kunne komme videre, idet rutebilejerne og DSB afventede resultatet af fornyelserne af rutebilkoncessionerne, der alle sammen udløb i 1951. DSB var ikke helt sikre på, at man efter slaget i

1948 om koncessionerne for Sydbaneoplandet kunne genvinde dem.

TRAFIK- OG POLITIPROBLEMER

Yderligere en part var nu ved at komme på banen, nemlig politimesteren, som ønskede trafikken mindsket i den indre by. Mange rutebiler kørte ad Torvegade og den smalle del af Jernbanegade forbi banegården på vej til eller fra rutebilstationen. Men det skabte trafikproblemer, og fra 6. november 1950 var der på hverdage mellem kl. 8 og 18 forbud mod rutebilkørsel på den strækning. I stedet skulle rutebilerne køre ad Bredgade-Sydbanegade-Kongebrogade-Buen og den brede del af Jernbanegade. Retur skulle køres ad Slotsalle-Fredericiagade-Buen osv.

Fra den 14. januar 1952 strammedes trafikken yderligere, idet der indførtes ensretning i den indre by. Jernbanegade blev ensrettet fra Buen mod Bredgade, medens trafikken den modsatte vej skulle køre ad de ensrettede gader, Helligkorsgade-Klostergade-Munkegade.

På dette tidspunkt ekspanderede personbilantallet nærmest eksplosivt. I 1925 var der i hele landet indregistreret ca. 35.000 personbiler. Ved rutebilstationens indvielse i 1932 var det fordoblet til ca. 75.000. I 1939 var det vokset til 109.000, men faldt lidt på grund af krigen og var i 1950 nået op på 111.000. Derefter gik det stærkt. I 1955 var det næsten fordoblet til ca. 211.000, og i 1960 passeredes 400.000 indregistrerede personbiler.

Politimesteren havde imidlertid også en anden interesse end den stigende biltrafik, nemlig politistationens pladsproblemer. Ved

retsreformen i 1937 overgik politiet fra kommune til stat. Politivagten og dommerkontoret havde fra gammel tid haft til huse på rådhuset. I forbindelse med opførelsen af Domhuset i 1918-21 ved arkitekt Ernst Petersen flyttede by- og landsrettens lokaler derop. I 1937 fulgte politimesteren og andre afdelinger efter. Ordenspolitiet med politivagt flyttede i stedet i 1943 hen i Rendebanen 10, som tidligere havde rummet biblioteket, der i 1939 flyttede hen til den nyopførte bygning på hjørnet af Fredericiagade og Jernbanegade.

Justitsministeriet havde i 1941 erhvervet det ubebyggede område i Torvegade øst for rutebilstationen for at bygge en fælles politigård. Krigen forhindrede dog, at man kunne komme i gang med byggeriet. Efter krigen erkendte ministeriet imidlertid, at arealet var for lille, og man var interesseret i en anden placering, f.eks. på Sydjysk Trælasthandels grund i Bredgade (hvor Nytorv ligger i dag).

Rutebilejerne og Justitsministeriet havde her konkurrerende interesser. Rutebilejerne foreslog flere gange, at arealet blev inddraget til rutebilstation, enten ved at kommunen eller de selv købte det. Kommunen tog henvendelserne til efterretning, medens Justitsministeriet i stedet foreslog, at rutebilstationen blev flyttet, således at begge arealer kunne indgå i en politistation.

I sommeren 1952 kom det også frem, at kommunen selv kunne være interesseret i arealet til en udvidelse af rådhuset, hvis planerne om at forlænge Bredgade frem til en ny forbindelse langs Slotssøen blev ført ud i livet. Men politiet holdt længe mulighederne åbne og havde flere grunde hertil. På et



Den nordlige del af Bredgade 1963. Fotografen står med ryggen til Sct. Nicolai Kirke. Postbuddet i forgrunden kommer fra Torvegade langs med Rådhuset og er tilsyneladende på vej over i Vestergade skråt til højre. Selvom den glade husmoder med sit nye LK Safir elkomfur liver godt op, har man en følelse af en lidt kedelig og trist Bredgade, der ser ud som om, at den er ført igennem byens baggårde. Foto: Gudrun Hechmann.

møde den 16. april 1953 mellem kommunen, rutebilejerne og politimesteren gjorde sidstnævnte det klart, at den stigende hovedvejstrafik kunne føre til, at han benyttede sin myndighed til snart at få rutebilerne væk fra Torvegade. Han erkendte dog også ifølge mødereferatet, at politiet havde en "privat interesse" i eventuelt at kunne placere politistationen her. Politimesterens kraftige trussel var nok den endelige årsag til, at man blev enige om at flytte rutebilstationen til Mazantigade.

Ved nye drøftelser i 1954 gentog Justitsministeriet sit pladsønske, eventuelt ved i stedet at overtage en naboejendom i Vestergade, som tilhørte fornikler Kjær Jensen.

Tilkørselsforholdene var dog bedst ved rutebilstationen. Kommunen ønskede ikke at opdele rutebilstationen i mindre bidder. Man arbejdede derfor videre med overtagelse af Vestergade-løsningen.

Enden blev imidlertid, at man opgav at bygge en politistation i bycentrum. I stedet erhvervede staten Domhuset, der dengang tilhørte Vejle Amt, Ribe Amt og Kolding Kommune i fællesskab. Staten var eneste beboer, og det var derfor naturligt at overveje, at staten købte Domhuset, hvilket skete i 1958 for 776.000 kr., idet det kunne udvides med en fløj til politistation (indviet i 1967). I handelen indgik, at kommunen købte Torvegadearealet for 125.000 kr.

MAZANTIGADE BLIVER LØSNINGEN

Tilsyneladende var planerne for flytning af rutebilstationen for en tid gået helt i sig selv. Først på rutebilstationsselskabets generalforsamling den 18. marts 1952 kom sagen i gang igen, idet man på initiativ af kontorchef P. E. N. Skov fra DSB's generaldirektorat enedes om at skrive til kommunen for at få genoptaget forhandlingerne. DSB og de private rutebilejere var enige i, at man foretrak at forblive i Torvegade; men DSB erindrede om, at borgmesteren havde udtalt, at man ikke kunne forvente at blive her udover 1962.

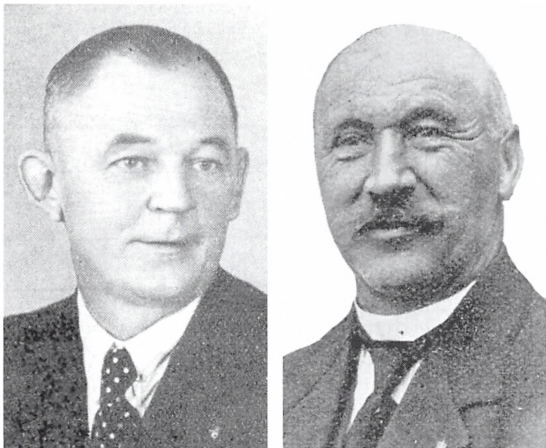
Et møde den 2. oktober 1952 mellem kommunen, rutebilstationens bestyrelse, DSB og politimesteren skulle vise sig at blive gennembruddet til en løsning. Kontorchef Skov lagde ud med at få kommunen til tydeligt at erklære, at af trafikale årsager (ind- og udkørsel mod hovedvejen) forventede den, at

rutebilstationen skulle væk fra den eksisterende plads inden 1962. DSB foreslog i stedet, at kommunen overtog rutebilejernes rettigheder og pligter på den gamle station herunder ansvaret for genudlejning mod, at lejeindtægten tilfaldt rutebilejerne minus 8.000 kr. årligt, som var den husleje, rutebilejerne betalte til kommunen. Tranholm mente, at på de økonomiske betingelser kunne man godt få de private rutebilejere til at gå med til en flytning. Borgmesteren var også positiv over for denne løsning.

Helt konkret gik løsningen i Mazantigade ud på, at

1. kommunen anlægger og bekoster holdepladsen med perroner, lys m.v. og stiller den vederlagsfrit til rådighed
2. DSB udlejer arealet til kommunen for 100 kr. årligt (hvilket var 1.900 kr. mindre end hidtidig leje som parkeringsplads, jf. ovenfor og var dermed DSB's tilskud til anlægget). DSB opfører stationsbygningen, der udlejes til rutebilstationsselskabet for en årlig leje på 5% af byggesummen, skønnet til 6.000 kr. årligt.
3. Rutebilejerne overdrager den gamle station til kommunen, slipper for en husleje på 8.000 kr. samt får en forventet nettolejeindtægt for den gamle station på 14.000 kr. om året.

Når Tranholm nu kunne meddele, at der kunne forventes positiv tilslutning fra de private rutebilejere, var det ikke udtryk for en holdningsændring. Man foretrak fortsat at blive i bycentrum; men han erkendte i både Jydske Tidende og Kolding Folkeblad, at det nødtvungent blev accepteret som et krav, at man skulle flytte til Mazantigade, og det herefter var et spørgsmål om at få



T.v. Villiam Brændekilde (1893-1961). Født i Fjelstrup, kom i 1920 til Jels, hvor han startede Jels-Kolding-bilruten. I 1947 partner i den nyoprettede Tønder-Kolding-rute. Var i 1927 en af initiativtagerne til planerne om at oprette en rutebilstation. 1931-1933 og igen fra 1958 bestyrelsesformand for I/S Kolding Rutebilstation. Bestyrelsesmedlem i Landsforeningen Danmarks Bilruter i en årrække, og formand for foreningens sydjyske kreds 1926-1947. Foto: Arkiv Jens Birch.

T.h. Mads Peter Tranholm (1874-1955), født i Jordrup, kom til Kolding 1899. Uddannet som karetmager, oprettede i 1919 bilrute Vejle-Kolding, som i 1934 blev overtaget af DSB. 1929-1933 var han formand for Landsforeningen Danmarks Bilruter. Fra 1933 til sin død var han formand for I/S Kolding Rutebilstation og var også i en årrække bestyrelsesmedlem i Vejle Rutebilstation. Var i 1934 medstifter og derefter bestyrelsesmedlem i A/S Grenå-Hundested Færgefart, der blev oprettet af en kreds af rutebilejere som konkurrent til DSB's færger, og finansieret gennem de afståelsesbeløb, de modtog ved DSB's overtagelse af deres ruter. Foto: Arkiv Jens Birch.

kommunens hjælp til komme ud af lejemålet for den eksisterende station uden under-skud.

Byrådet tiltrådte allerede den 20. oktober 1952, at rutebilejerne kunne afstå den hidtidige rutebilstation før 1962 mod, at kommunen genudlejede bygningen og betalte lejeindtægten minus 8.000 kr. videre til rutebilejerne.

ENIGHED OM FLYTNING

På et nyt møde den 26. november 1952 mellem kommunen, DSB's rutebiltjeneste og de private rutebilejere opnåedes enighed om kommunens betaling til rutebilejerne for genudlejningen af den gamle rutebilstation. Skulle betalingen afhænge af lejeindtægten, hvilket kommunen foretrak, eller skulle man straks aftale et fast beløb fra kommunen til rutebilejerne, som dermed reelt var helt ude af den gamle station? De foretrak naturligt det sidste og gik så vidt, at det kunne blive afgørende for, om der var tilstrækkeligt flertal blandt rutebilejerne for at flytte. Det krævede nemlig to tredjedele flertal. Det blev gjort klart, at der var enighed mellem de private rutebilejere og DSB bag forslaget om, at kommunen helt overtog den økonomiske risiko, hvilket kommunens repræsentanter ikke undlod at blive højlydt irriterede over. Som Søren M. Jensen (S) udtrykte det "fandt han det upraktisk, at kontorchef Skov (DSB) ved mødet den 2. oktober stiller et forslag, som derefter på ordinær måde behandles i byrådet, medens man intet hører fra rutebilejerne om deres stilling til forslaget. Nu kommer man med et nyt forslag, som man så skal til byrådet med". Faktisk havde

Skov sagt det samme på mødet den 2. oktober, så det var nok snarere den uventede enighed mellem de private rutebilejere og DSB, der kom bag på kommunen.

Alle parter enedes dog om, at kommunen ved rutebilstationens flytning overtog den gamle station for en fast årlig leje af 8.000 kr. indtil 1962, at rutebilejerne betalte en årlig leje for den nye station på 5% af byggeudgifterne, at DSB opførte stationsbygningen, og kommunen anlagde og vedligeholdte pladsen, rutebilejerne grusede og rengjorde pladsen, vedligeholdte stationsbygningen og betalte for brandforsikring, vand og indendørs lys, medens kommunen betalte for udendørs lys. Reklameindtægterne indgik i en fond til forbedring af stationen – først og fremmest perontag; kommunen skulle godkende reklamen. Derudover finansierede kommunen udvidelse og istandsættelse af Mazantigade.

HVILKEN VEJ MÅ BILERNE KØRE TIL MAZANTIGADE?

Når aftalen var blevet bekræftet både af byrådet og alle rutebilejerne, skulle man kunne gå i gang med selve byggesagen. Men så let kom det ikke til at gå. Faktisk kom der til at gå 10 måneder, før rutebilejerne godkendte aftalen på en generalforsamling. Den ene årsag var, at rutebilejerne først ville tage stilling, når der forelå et endeligt budget for byggeriet, som viste, hvor stor den fremtidige husleje blev. Den anden var, at de ville sikre sig, at de trods flytningen til Mazantigade, der lå langt væk fra bycentrum, fik lov til fortsat at køre igennem bycentrum med stoppesteder på strategiske steder.

På den ordinære generalforsamling den



Borgmester Søren M. Jensen.

27. marts 1953 nægtede man at tage stilling til forslaget, førend der forelå endelige planer og forslag. Tranholm henstillede dog, at man ud fra de givne forhold gik ind for flytningen trods den uheldige beliggenhed. Kontorchef Skov fra DSB omtalte forhandlingerne med kommunen og udtalte sin beundring for de opnåede resultater, som han for størstepartens vedkommende tillagde Tranholms forhandlingsevner. Samtidig fandt

Skov, at DSB havde strakt sig så langt som muligt. Det væsentligste spørgsmål var beliggenheden og om man fortsat kunne få lov til at køre igennem bycentrum for at kunne optage og afsætte passagerer der, eller om rutebilerne skulle forvises til at køre ad ringgaderne til Mazantigade. Man besluttede at udskyde spørgsmålet til en ekstraordinær generalforsamling, og det var en betingelse, at bilruterne mod nord og nordvest kunne beholde et stoppested ved den nuværende station, medens ankommende rutebiler fra øst ad Fynsvej fik lov til at køre helt frem til krydset Fredericiagade-Jernbanegade-Buen inden de kørte til stationen i Mazantigade.

Dette var sagens status, da der blev holdt det ovenfor nævnte møde den 16. april 1953 mellem kommunen, rutebilejerne og politimesteren, hvor sidstnævnte gjorde det meget klart, at det snart var nødvendigt at få rutebilerne væk fra Torvegade. På mødet fastholdt han kravet om, at rutebilerne fra nord og vest skulle køre ad Nordre Ringvej til Mazantigade, medens rutebilerne fra syd skulle køre ad Sydbanegade og Buen og således alle sammen udenom bycentrum. Tranholm lod forstå, at rutebilejerne ikke var interesseret i en flytning; men at man opfattede det som et hårdt pres fra myndighederne. Driftsleder Larsen, DSB, påpegede, at ruten sydpå dels gav vanskelig udkørsel på hovedvejen fra Sydbanegade, og dels at bilerne ikke kunne passere rundkørslen ved Buen (Jernbanegade/Fredericiagade-krydset). Man aftalte, at rutebilejerne skulle komme med en fortegnelse over ønsket linieføring for de enkelte ruter, som politimesteren og Gade- og Vejudvalget derefter ville tage stilling til.

PROTESTER MOD FLYTNING

Som det fremgik af en kommentar dagen efter i Kolding Folkeblad, var det ikke udelukkende et spørgsmål om, at passagererne fik en god service ved at blive kørt helt ind til bycentrum. Spørgsmålet var også, om oplandets beboere følte, at adgangen til Koldings bycentrum blev så besværlig, at de i stedet tog rutebilerne til de andre storbyer Vejle, Fredericia og Haderslev og handlede der i stedet. Den frygt kunne være reel nok, idet flere af de store ruter jo var gennemgående til de store nabobyer, ligesom oplandsbyer som Vejen, Brørup, Vamdrup, Egtved, Gravens, Hejls og Smidstrup også havde rutebilforbindelse til nabobyerne.

Frygten blev endvidere bekræftet af, at der var en underskriftsindsamling i gang som protest mod flytningen. Protesten havde tre temaer. For det første havde angiveligt 90% af passagererne ærinde i den indre by enten som skoleelever til Realskolen eller gymnasiet, på indkøb eller på sygehuset, medens kun ca. 10% skulle videre med tog. For det andet lå pakkeekspeditionen mere centralt i Torvegade end i Mazantigade. Dengang sendtes dagligt ca. 500 pakker med rutebilerne fortrinsvis fra byens forretninger. Endelig foretrak underskriverne, at man udbyggede ved at overtage naboarealet til den nuværende station.

Protesten, der blev afleveret til borgmesteren i begyndelsen af maj 1953, havde 671 underskrifter fordelt ligeligt i tre grupper. En tredjedel var byens forretningsdrivende, en tredjedel var byens beboere, og den sidste tredjedel var fra oplandet og overvejende private. Den var sandsynligvis igang-

sat af Handelsstandsforeningen, og formanden, konsul Johs. Grønberg, var blandt underskriverne.

M. P. Tranholm understregede i Jydske Tidende den 6. maj, at hverken han eller den øvrige rutebilstationsbestyrelse var initiativtagere eller blandt underskriverne. Det skyldtes ikke, at de ønskede stationen flyttet, men de igangværende forhandlinger med kommunen og politiet. Han ville dog "ikke stå inde for, om muligt en enkelt rutebilejer fra oplandet havde skrevet under". Det sidste var klogt udtrykt, idet rutebilejer Steffen Dam, Egtved, var blandt underskriverne.

Protesten kom ikke til at gøre stort indtryk på byrådets medlemmer, idet den udelukkende optrådte i "spørgetimen" på byrådsmødet den 24. august 1953, hvor Th. Nielsen (V) spurgte til den. Borgmester P. Beirholm (K) svarede ifølge Kolding Folkeblad lakonisk, at der ikke var gjort noget ved den, idet der var kommet andre henvendelser også, og at sagen gik sin gang. Man var ved at se på de færdselsmæssige forhold samt skitserne for stationens udformning. Søren M. Jensen (S) supplerede, at han var blevet kontaktet af driftsleder Larsen fra DSB om muligheden for at have et stoppested i nærheden af den hidtidige station, hvilket han ikke kunne se noget til hinder for. Borgmesteren var enig heri.

Dermed sluttede i realiteten behandlingen af underskriftsindsamlingen; men med løftet om stoppested foregreb både Søren M. Jensen og borgmesteren de igangværende forhandlinger med rutebilejerne og politimesteren om bilernes kørsel til og fra den nye station.

ENIGHED OM KØRSELSVEJENE TIL STATIONEN

Efter at rutebilselskabets liste over bilruter var blevet gennemgået af politimesteren, blev den endelige beslutning om linieføringen truffet på et møde den 9. september i Gade- og Vejudvalget, hvor politimesteren, rutebilejerne Tranholm og Brændekilde samt driftsleder Larsen, DSB, også deltog. For ruterne ind og ud ad Vejlevej og Esbjergvej var der enighed om, at de kunne køre gennem byen med stoppested ved den gamle rutebilstation. Ruterne ind/ud ad Fynsvej skulle trods rutebilfolkenes protester køre direkte ad Fynsvej og Mazantigade, og måtte ikke slå et sving ad Fredericiagade/Buen-Jernbanegade. Ruterne ad Tøndervej og Haderslevvej skulle i indadgående retning køre ad Sydbanegade og Buen, medens de i udadgående retning fik lov til igen at køre ad Jernbanegade-Torvegade til Bredgade med stoppested på hjørnet af Bredgade og Rende-banen. Politimesteren havde ellers ønsket, at disse ruter i begge retninger fortsat kørte ad Sydbanegade. Den smalle del af Jernbanegade fik dermed igen rutebiltrafik i dagtimerne, hvilket ellers var ophørt i 1950. Med denne beslutning var rutebilfolket parat til at holde generalforsamlingen, der blev berammet til den 29. september 1953.

Forhandlingsresultatet blev på generalforsamlingen forelagt af Tranholm, og affødte en del diskussion, der tydeligt viste, at man nødtvungent og uden glæde accepterede tingenes tilstand. Brændekilde fandt således fortsat pladsen i Mazantigade for lille, og Georg Hansen, Smidstrupruten, foreslog i stedet pladsen på den nuværende station

udvidet ved at fjerne garagerne. Kontorchef Skov, DSB, henviste dog til, at det opnåede forhandlingsresultat var meget favorabelt sammenlignet med løsningen i andre byer. Landsretssagfører Valdemar Juhl, der som borgmester i sin tid var primus motor bag placeringen af den eksisterende station i 1932, opfordrede til at modtage tilbudet. Tilsvarende gjorde Quist, Løgumkloster, idet han frygtede, at en afvisning nu ville føre til dyrere løsning senere. Det endte også med, at man i enighed uden afstemning tilsluttede sig forhandlingsresultatet.

DE ENDELIG LEJEVILKÅR

Lejemålet for området var uopsigeligt i 25 år, hvorefter kommunen havde ret til at for-

længe det med en ny 25 års-periode, medmindre DSB skulle anvende det til jernbaneformål. Når den næste 25 års periode udløb, kunne begge parter opsige det med ét års varsel. Der måtte ikke uden DSB's tilladelse indrettes kiosk, butik eller anden erhvervs-virksomhed. I overenskomsten mellem kommunen og rutebilstationsselskabet overdrog man lejepligtelser og -rettigheder til selskabet med den modifikation, at kommunen vedligeholdte pladsen og perronen mod et årligt beløb på 500 kr., første gang fra 1962, medens selskabet selv stod for bygningens udvendige og indvendige vedligehold. Desuden var opsigelsesvarslet efter udløbet af de to gange 25 år blot 6 måneder. Desuden skulle selskabet selv sørge for opførelsen af læmuren ud mod baneterrænet.



Den nye rutebilstation i Mazantigade. Foto fra 1961.

Der var nogle naboforhold, der også skulle tilgodeses. Rutebilstationens areal begyndte helt ude ved Mazantigade, og der skulle sikres adgangsvej til Shelltanken, ligesom Post- og Telegrafvæsenet mod et engangsbeløb skulle have adgangsret til gårdspladsen bag postbygningen. Senere kom Hans Hansen Sølvsmiede også med i denne adgangsret. Ejeren af Mazantigade 18 beholdt retten til adgang til sin garage ud for rutebilernes holdeplads. Endelig forudsattes Trolldhedebanens spor omlagt. Omkostningerne var en sag mellem DSB og Trolldhedebanen.

De enkelte ruter skulle have faste holdepladser, nogle endda to, i modsætning til den gamle, hvor man parkerede, som forholdene tillod. Oprindeligt regnede man med, at der skulle etableres 22 faste pladser. Ved den endelige projektering blev tallet 27.

Den nye stationsbygning blev noget mindre end den gamle. Der blev udelukkende indrettet pakkeekspedition, chaufførstue, ventesal med kiosk samt toiletter. Derimod blev der hverken indrettet café eller andre butikker. Dels var tiden en anden, og dels var der næppe det samme kundeunderlag som i Torvegade. Der blev heller ikke indrettet garager til rutebilerne, idet der i østenden af pladsen udelukkende blev indrettet en vaskeplads og plads til brændstoftøpfyldning. DSB havde få år forinden taget sin nye garage på Fynsvej i brug, og de øvrige rutebilejere var alle sammen nu udenbys, og deres vogne overnattede i hjembyen.

ANLÆGGET GÅR IGANG

Kommunen var allerede i efteråret 1953 gået i gang med at udvide Behrensvej og Mazan-

tigade og erstatte brolægningen med asfalt. Det fik andre også glæde af, idet der senere blev rapporteret om, at Mazantigade nu blev brugt til natlig racerkørsel med knallerter.

Det aftaltes mellem parterne, at Trolldhedebanens spor skulle være flyttet inden 1. juli 1954. Pælefundering til stationsbygningen, der skulle opføres på gammel fjordbund, skulle afsluttes 1. oktober 1954, hvorefter opførelsen af bygningen gik i gang. Samtidig skulle holdepladserne etableres. Stationen skulle være færdig til at kunne tages i brug inden sommeren 1955.

Arbejderne kom imidlertid senere i gang, og flytningen af Trolldhedebanens spor blev først færdig i løbet af eftersommeren 1954. Samtidig var efteråret særdeles regnfuldt og vinteren hård, hvilket forsinkede pælefunderingen så meget, at man først kunne gå i gang med stationsbygningen i foråret 1955. Ved licitationen den 14. april 1955 kom 6 tilbud, og lavestbydende var tømrermester Alfred B. Juhl, Kolding, med 117.522 kr. Dermed overholdtes budgettet på 120.000 kr. Ny afslutningsdato for byggeriet blev samtidig sat til 1. oktober 1955.

Den 19. maj 1955 døde M. P. Tranholm 80 år gammel efter at have været formand for rutebilstationen siden 1933. På en ekstraordinær generalforsamling den 2. juni valgtes driftsleder Chr. Pedersen, DSB i Vejle, til ny formand. Valget var enstemmigt, selvom de private rutebilejere havde ønsket fortsat at beholde formandsposten og havde peget på V. Brændekilde. DSB var imidlertid nu den største bruger og havde dermed det afgørende ord. Brændekilde havde været den første bestyrelsesformand 1931-1933.

Selve byggeriet forløb planmæssigt, og

den 23. juni 1955 kunne der holdes rejsegilde. Et særligt problem var, at et af de ledefyr, der viste sejlruten for skibene ind gennem fjorden, stod på rutebilernes kørevej, og en flytning ville være ret bekostelig. Man endes med havnen om i første omgang at sikre fyrmasten mod påkørsel og lade den blive stående. Hvis den skulle flyttes, ville havnen bekoste det. Masten står dog den dag i dag.

Taxa anmodede i sommeren 1955 om tilladelse til at oprette såkaldte radioholdepladser, dvs. holdepladser, som ikke altid var besat af ledige vogne; men hvor der var en særlig telefonboks, hvorfra kunder kunne ringe gratis efter en taxa. Kommunen godkendte etableringen af sådanne pladser 9 steder bl.a. ved den nye rutebilstation.

INDVIELSEN AF RUTEBILSTATIONEN

Selve byggeriet af stationen skred planmæssigt frem, således at den planlagte åbningsdato 1. oktober 1955 kom til at holde stik med indvielse dagen før. Også denne gang foregik indvielsen som en buskortege med en bus fra hver rute. I 1932 kørte kortegen fra banegården til den dengang nye rutebilstation i Torvegade. Denne gang fra den nu gamle station i Torvegade til den nye i Mazantigade. Begge gange blev første vogn, som sprængte snoren ved indkørslen, ført af chauffør Chr. Jørgensen, Haderslevruten.

Da busserne var kommet ind og havde fundet deres respektive holdepladser, kunne publikum tage stationen i øjesyn, medens de indbudte gæster samledes til den officielle del inde i den nye stationsbygning. Rammerne og talerrækken var dog mindre pompøse end ved indvielsen i 1932. Bestyrelses-

formanden, Chr. Pedersen, indledte med at byde gæsterne velkommen, hvorefter borgmester Peter Beirholm holdt indvielsestalen og takkede Chr. Pedersen for samarbejdet, hvorefter de to i fællesskab underskrev dokumentet med den formelle overdragelse af den færdige station. To af de øvrige talere undlod ikke at dryppe lidt malurt i glæden. Handelstandsforeningens formand, Johs. Grønberg, ønskede tillykke, men fandt, at den nye station lå for langt ude i byens udkant og endda mod den del, hvorfra Kolding havde færrest kunder, og selvom politimester Sten H. Clausen kunne glæde sig over, at den rigtige placering af stationen løste politiets dårlige samvittighed med parkerede rutebiler i Torvegade, mente han, at antallet af stoppesteder på ruterne igennem byen var for højt. Derefter blev gæsterne vist rundt i den nye bygning, hvorefter festen sluttede,



Fra rutebilstationens indvielse den 30. september 1955. Kortege fra den gamle rutebilstation til den nye station holder klar i Skolegade. I den lyse bygning i baggrunden bor i dag Stadsarkivet. Foto: Arkiv Jens Birch.



Indvielseskortegen er ved at nå frem til den nye station. Forreste vogn førtes af chauffør Chr. Jørgensen, Haderslev-ruten, der også førte den forreste vogn ved indvielsen af den gamle station i 1932. Dengang var han ansat hos de private rutebilejere Rudolph og Henningsen, der oprindelige var modstandere af en fælles rutebilstation, og nu var han ansat hos DSB, der overtog ruten i 1934. Foto: Arkiv Jens Birch.

og driften næste dag kunne begynde fra den nye station.

HVAD BLEV TORVEGADE-STATIONEN DEREFTER BRUGT TIL?

Der gik faktisk lang tid med at få endeligt afklaret, hvad den gamle station fremover skulle benyttes til. I forbindelse med de første flytteplaner var området i kommuneplanen i 1947 udlagt som møde- og festplads. Der havde også været henvendelser om at indrette auktionshus, biograf eller garage med værksted for Liniebuss AB, der var et af de busselskaber, hvis busser overnattede i Kolding på vejen syd på. Desuden havde Taxa overvejelser om at oprette hovedkvar-

ter. Som allerede omtalt var Justitsministeriet også interesseret i grunden for at kunne lægge den sammen med nabogrunden og bygge en ny politistation. Desuden havde kommunen nu selv planer for området. Der var flere gange planer fremme om at forlænge Bredgade op til Slotssøen og lave en vej langs med søen, både mod øst til Fynsvej og mod vest til Vejlevej som beskrevet i byplanen fra 1947. Hvis Bredgade blev forlænget, var det nødvendigt at rive en del af rådhuset ned. Kommunen havde derfor Justitsministeriets areal i kikkerten til et nyt rådhus.

Den gamle rutebilstation fortsatte dog indtil videre som trafikterminal, fremover for bybusserne og omdøbt til Bybuscentralen.

Kolding Omnibusselskab var indtil 1954 ejet halvvejs af kommunen og halvvejs privat. Ved en reorganisering udvidedes aktiekapitalen med private midler fra 20.000 kr. til 100.000 kr. Initiativet hertil kom fra redaktør Vilhelm Behrens, Kolding Folkeblad, der kom i byrådet ved valget i 1954 og blev den ene af kommunens repræsentanter i selskabets bestyrelse. Han lagde op til en kraftig fornyelse af busparken og udvidelse af driften. Han blev senere selskabets direktør.

Bybusserne havde hidtil haft fælles holdeplads på Kirketorvet; men driftsudvidelsen krævede mere plads. Selskabet ansøgte derfor kommunen om mere holdeplads på Kirketorvet, hvilket Gade- og Vejudvalget imødekom på sit møde den 20. maj 1954, selvom stadsingeniøren havde indstillet, at man flyttede bybussernes holdeplads hen på arealet reserveret til politistation.

Byrådet vedtog den 11. oktober 1954 efter forslag fra kommunens repræsentanter i selskabets bestyrelse at arbejde videre med en reorganisering af selskabet og herunder overtage den gamle rutebilstation med kontorer og garager. Dette var dog ikke uden sværdslag, idet kommunen i første omgang udelukkende var indstillet på at lade omnibusselskabet indtræde i den eksisterende uopsigelsesperiode indtil 1962, hvorefter begge parter kunne opsige lejemålet med ½ års varsel. Det var efter selskabets mening for kort afskrivningstid på ombygninger i forbindelse med indflytningen. På et tidspunkt truede selskabet med at afbryde flytteforhandlingerne og forblive på Kirketorvet eller flytte til Banegårdspladsen. Enden på det blev, at uopsigeligheden forblev uændret, dog med en automatisk forlængelse i yderli-

gere 5 år til 1967. I den sidste periode kunne kommunen dog opsige lejemålet med 2 års varsel, hvis ejendommen skulle bruges til offentligt formål. På den ene side havde kommunen behov for at få området udnyttet her og nu, og på den anden side var der spørgsmålet om gadegennembruddet til Slotssøen og rådhusflytningen samt byggeri af politistation.

Tranholms krav om, at kommunen skulle overtage den økonomiske risiko ved genudlejningen af den gamle station, viste sig at være et klogt træk, idet lejeindtægten gik ned. De små butiksejere indgik på at fortsætte lejemålene på uændrede vilkår mod frafald af en husleje-forhøjelse. Derimod forlangte både restauratøren og Dansk Esso, at forpagtningsafgiften blev sat ned, hvilket byrådet måtte acceptere. To dage efter, at den nye rutebilstation kunne tages i brug, godkendte Kasse- og Regnskabsudvalget den 3. oktober 1955 alle vilkårene for både omnibusselskabets overtagelse af den gamle station og fremlejeaftalerne med lejerne.

SAMMENFATNING

Efter 30 års indsats fik byen den rutebilstation, som nu har ligget på samme sted i mere end 50 år.

Det blev også til en historie om indsatsen fra et par ildsjæle blandt rutebilejerne, nemlig Villiam Brændekilde og ikke mindst M. P. Tranholm, som dels havde held til at forene de meget egenrådige rutebilejere i en fælles sag og dels var dygtige til at manøvrere i et politisk spil, som kunne få store økonomiske konsekvenser. På et tidspunkt kom en tredje vigtig person ind på scenen, nem-



Medens ideerne for områdets anvendelse florerede, blev arealet mellem Torvegade, Bredgade, Rende-banen og Skolegade gradvist frilagt, og fra sidst i 1960'erne og ca. 20 år frem så det ud som på luftfotoet fra 1985. Bybusserne holder på Bybuscentralen i områdets øverste venstre hjørne på rutebilstationens gamle areal, medens resten af området var udlagt til parkeringsplads. Ovenfor Bybuscentralen kan foran gymnasiet ses læskurene ved rutebilernes holdeplads. Politistationen og "Skyskraberhotellet" skulle have ligget overfor kirken. Der var i tresserne en arkitektkonkurrence om bygning af nyt rådhus på arealet. Desuden havde olieselskabet BP planer om at bygge et stort hotel med parkeringskælder og benzinstation. Til højre i billedet ses Borchs Gård, hvor redaktør Vilhelm Behrens i 1929/30 havde planer om at opføre en privat ejet rutebilstation. Foto: Ludvig Dittmann, Bjert.

lig kontorchef og senere generaldirektør P.E.N. Skov, DSB. Det lykkedes for dem alle tre at gemme gammelt nag fra trediverne af vejen (DSB's overtagelse af private rutebiler mod ejernes protest) og danne en fælles front mod kommunen i kampen om, hvem der skulle betale for flytningen.

Et spørgsmål var, om placeringen i Mazantigade var for langt væk fra bycentrum med skoler, forretninger, sygehus m.v. Der er ingen tvivl om, at en forbliven i Torvegade dengang havde været mere central. Mazantigade ligger i den ene ende af byen. Men dette blev for de fleste ruters vedkommende opvejet af, at de i det mindste i afgående retning kørte igennem bycentrum med stoppesteder i nærheden af den gamle station. Her blev ruterne til Smidstrup, Fredericia og Fyn som de eneste væsentligt dårligere stillet ved flytningen.

I dag ligger mange af de institutioner, der var årsagen til modstanden mod flytningen, ikke længere i centrum. Det gælder gymnasiet og sygehuset, ligesom mange betydningsfulde forretninger nu ligger i Storcentret. Desuden er pakketransport med rutebil stort set ophørt. Før eller siden ville rutebilstationen under alle omstændigheder være blevet flyttet væk fra Torvegade, og adgang til at køre igennem bycentrum er ikke lige så vigtig for konkurrenceevnen i dag, som det var dengang.

En stor tak til driftsleder og tidligere overtrafikkontrollør ved bybusserne i Kolding Ole Bøglund for råd og bistand omkring rutebilstationens organisatoriske forhold.

ANVENDTE KILDER

Arkivalier i Kolding Stadsarkiv:

Kolding Kommunes arkiv:

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

Borgmesterkontorets journalsager vedr. Kolding Rutebilstation, rutebildrift og gadegenføringen ved Katrinegade.

Kolding Rutebilstations arkiv.

Kolding Omnibusselskabs arkiv.

Vilhelm Behrens' erindringer i Stadarkivet.

Fotos

Stadsarkivets billedsamling.

Jens Birchs billedsamling.

Bøger og andre tryksager:

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

Ib V. Andersen, Kolding Sydbaner 1911-1948, Ynico 1963.

Michael Sinding, Busserne fra Herning, J-bog 2004.

Danmarks Statistik.

Trap Danmark, 5. udgave.

Rutebiltrafik i 75 år, Landsforeningen af Danmarks Bilruter, 1998.

Den Lille Røde.

Busbladet, udgivet af Bushistorisk Selskab.

Aviser:

Kolding Folkeblad.

Jydske Tidende.