

«TAXI – overalt, alltid!»  
i by og bygd

AV ROGER PRANG



Drosjeeier Arne Andersen på 1950-tallet med sin 1946-modell Ford.  
(Foto utlånt av Arild Roger Andersen)

## «TAXI – overalt, alltid!» i by og bygd

AV ROGER PRANG

Norges Taxiforbund kan i 2019 markere sine første 100 år. Et sekel er gått siden drosjeeiere fra Bergen, Drammen, Kristiania, Stavanger og Trondheim kom sammen og dannet et landsforbund. Allerede i 1908 hadde de første drosjene startet ordinær trafikk i hovedstaden. I alle år siden har de sørget for «TAXI – overalt, alltid!» i by og bygd.

**D**rosjenæringen roser seg av å være «limet i kollektivtrafikken» som binder de andre kommunikasjonsmidlene sammen. Fly, buss, båt og tog er bra, men det er bare drosjene som bringer deg helt hjem.

Drosjene har beredskap 365 dager i året og rykker ut uansett vær- og føreforhold. Det er dette som er drosjenæringens samfunnskontrakt. Myndighetene regulerer antallet bevilninger slik at det er mulig å leve av å være drosjeeier. Til gjengjeld har drosjeeierne kjøreplikt og stiller bil og sjåfør til rådighet når publikum trenger dem.

**FORBUNDET ET SAMLINGSPUNKT**  
Forbundet har gjennom alle år hatt stor betydning for medlemmene og utviklingen av drosjenæringen. I forbindelse med 100-årsjubileet sørger Norges Taxiforbund for å oppdatere sin historie, noe det har gjort to ganger tidligere – i 1979 og 1999. Jubileumsboka lanseres under landsmøtet i september 2019. Det er forfatteren av denne artikkelen som har ansvaret for utarbeidelsen av forbundets historie.

*Roger Prang (f. 1949) er lokalhistoriker fra Halden og har skrevet en rekke bøker de seneste 30 årene. I 2017 skrev han boka "TAXI – overalt, alltid!" om drosjenæringen i Halden gjennom 107 år. Deretter ble han bedt om å skrive 100 års jubileumsboka for Norsk Taxiforbund. Denne kommer ut i september 2019.*



Jubileet finner sted i en tid da det gjøres alvorlige anslag mot drosjenæringen og dens eksistens. Framtida er mer usikker enn på lenge. Piratdrosjer, politikere og ulike myndigheter bidrar til å gjøre tilværelsen vanskelig for landets drosjeeiere, og hele næringen er satt i spill. EFTA-organet ESA har gjort innsigelser mot hvordan norske myndigheter utøver reguleringen av drosjenæringen, og utfallet av saken er åpent.



Leiesjåfør Gudbrand Lier bak rattet i Kristianias første drosjebil, en Clément fra 1908. (Foto fra Norsk Teknisk Museum)

Allerede har en rekke drosjeeiere i grise-grendte deler av landet sett seg nødsaget til å levere inn sitt løyve, og det innebærer at det på disse stedene ikke finnes drosjer. Da blir veien til nærmeste sentral lang og prisen for kundene høy. Og da gjelder ikke lenger slagordet «Taxi – overalt, alltid!» Snarere vil folk oppleve at det er «Taxi – i tettbebygde strøk, når det passer!» som blir regelen.

På slike småsteder forsvinner beredskapen som den lokale drosjeeieren bestandig har sørget for i akutte tilfeller. Alvorlig syke har kommet seg til sykehus, mange ganger i siste øyeblikk. Fødende kvinner har rukket fram til klinikken i tide, og mange andre med presserende behov har kunnet ty til drosjene.

#### DE FØRSTE DROSJEBILENE I 1908

Det er vanlig å regne starten på automobildrosjetrafikken i Norge til august 1908. To tosylindrede Clément-drosjer ble satt inn i regulær drosjetrafikk i Kristiania. Eiere var vognmennene Otto Olstad og Ole Hansen som begge hadde drevet stort med hest og vogn. Bilene deres var knallrøde og kjøpt brukt i København for omkring 8 000 kroner pr. stykk. Det tilsvarende omkring 520 000 kroner i dagens pengeverdi.

Olstad & Hansen utviklet seg til å bli de reneste «drosjebaroner» og anskaffet flere biler. I 1909 disponerte de i tillegg til de to første Clémentene ytterligere sju drosjer fordelt på merkene Clément, Hummer, Gladiator og Fiat. I pressen ble Olstad

I 1917 tok bensinen slutt. I byer hvor gassverket fortsatt var i drift, fikk noen av drosjene kjøre på husholdningsgass. Her står en Scania-Vabis 1917-modell klar med gassballong på taket. (Foto fra Bodoni forlag)

og Hansen omtalt som «Storvognmænderne», og mange var nok misunnelige på dem for suksessen de hadde.

Som en fotnote kan nevnes at forretningsmannen og aksjespekulanten Georg Walentin Hammer allerede 27. mai 1905 startet «Forsøg med Drosjetrafik» i hovedstaden. Hammer lot seg ved denne anledning intervju av Dagbladet.

Han opplyste at han hadde anskaffet en Waltham Orient Buckboard, en primitiv biltype hovedsakelig bygd av treverk og uten beskyttelse mot vær og vind.

Hammer kjøpte senere ytterligere to biler med henblikk på drosjetrafikk, men det er ingenting som tyder på at det ble «Trafik fra Holdeplads» av forsøkene. Det ble nok heller drevet leilighetskjøring mot betaling.

#### RUTEBILER OG DROSJEBILER

Årene 1908–10 var gjennombruddsår ikke bare for drosjebilene, men også for rutebilene. Biltypene som ble benyttet til personbefordring, enten det nå dreide seg



om drosje- eller rutebiltrafikk, var ganske like. Den vesentligste forskjellen var at rutebilene hadde faste rutetider. Drosjene derimot sto til disposisjon hele døgnet og tok turene som kom.

Etter hvert ble det lettere å se forskjell på drosjebiler og rutebiler, ikke minst som rutebilene ble større i takt med den økende passasjermengden. Drosjebilene ble spesialisert til å transportere fem–seks passasjerer med mye bagasje.

Gjennom mange år pågikk det en hard kamp om kundene mellom drosjebiler og rutebiler, og det hendte rett som det var at de beveget seg inn på konkurrentens enemerker. Rutebiler møtte opp



Herrerne som kom sammen 29. juli 1919 og stiftet Norske Autodroschers Landsforbund. Fra venstre: Carl G. Larson og Olaf Schive Berg fra Trondheim, Gerdt Wick, Sverre Hilland og Erik Elster Jordan fra Bergen, Hans Jacob Johansen, Kristian Thoresen, Christoffer Enger, Hans Kristiansen, Ole Andresen, Sigurd Olsen og Viggo Olsen fra Kristiania, Martin Lenes fra Stavanger, og Olav Moen, Karl Thoresen og Helmer Aahlander fra Drammen. (Foto fra Norges Taxiforbund)

på jernbanestasjonen eller utenfor idrettsarenaer og tok leilighetskjøring som etter gjeldende bestemmelser var forbeholdt drosjer.

På den anen side gikk en rekke drosjeeierforeninger til anskaffelse av såkalte «solskinnsbusser» som havnet i skarp konkurranse med rutebilnæringen når større grupper skulle på tur. Disse bussene gjorde seg særlig gjeldende i byer og på steder med mye turisttrafikk. Stemningen mellom bussfolket og drosjenæringen var ikke den beste, og det kom til mange konfrontasjoner.

#### BUSSRUTENES FRAMVEKST

Selv i en artikkel om drosjenæringens historie kan det være på sin plass å minne om bilrutenes utvikling. De første regulære rutene kom i gang i beskjedne utstrekning sommeren 1908 – samtidig med de første

automobildrosjene i Kristiania. Nokså snart ble det startet bilruter mange steder i landet, og disse bidro til en kraftig utvikling av landeveistransporten.

Atskillige av bilrutene viste seg å ha livets rett. Således kan man konstatere at flere av disse har vært direkte forløpere for noen av landets ledende rutebilselskaper. Utviklingen mot stadig større enheter har gjort seg gjeldende i rutebilnæringen som i mange andre næringer. De mange små enhetene – noen hadde bare én eller to busser i drift – er slukt av selskaper med større ambisjoner. Antallet selskaper har gått kraftig ned.

Bilhistorikeren Asbjørn Rolseth tok i en artikkel i Norsk Motorveteran i 2014 for seg de første bilrutene i Norge. Først ute var Aarø Automobilselskap som begynte med rutekjøring mellom Molde og Batnfjordsøra, en strekning på 37 kilometer.

Den første bensinpumpa i Trondheim. Nærmest står sjåfør Paul Schjetne og bak bilens eier, Tøvis Bratsberg. Bilen er en Fiat. (Foto fra Drosjemuseet i Trondheim)



Kort etter var det oppstart for ruta Stavanger - Madla - Håland - Hillevåg, og etter hvert gikk det formelig et bilruteskred over landet. Kjøretøyene ble stadig bedre og fikk større motorer, og de tekniske problemene som var vanlige i bilens barndom, ble færre.

Den store bilutstillingen på Akershus i 1909 medførte et oppsving både for rutebiler, drosjer og privatbiler. Folk kunne nå for første gang se en rekke flotte kjøretøyer utstilt og demonstrert på ett sted, og mange lot seg begeistre. Veksten i antallet bilruter skjøt ny fart.

#### AUTOMOBILDROSJER I TRAFIKKBILDET

Før 1910 var det ganske få automobiler å se på gater og veier, mange av dem drosjer. I 1906 var det 60 biler her i landet, et år senere 70. Så økte antallet raskere slik at det ved utgangen av 1908 fantes 120 biler. Da 1910 skulle oppsummeres, var bilantallet kommet opp i 320, og fra da av peker pilene bratt oppover.

Som det framgår av oversikten over automobildrosjer og hestedrosjer i Kristiania, holdt hestedrosjene stand de første

årene etter at automobildrosjene hadde gjort sin entre. Så sent som i 1913 er det langt flere hesteevipasjer enn drosjebiler i personbefordringen.

År	Antall automobildrosjer	Antall hestedrosjer
1910	52	175
1911	67	174
1912	97	169
1913	112	152
1914	127	119
1915	140	100
1916	183	98
1917	215	98
1918	202	81
1919	253	74
1920	400	81
1921	444	65
1922	429	64



I bilens barndom måtte sjåføren også være mekaniker. Her har fotografen A.B. Wilse fanget to pene herrer i aksjon mens de forsøker å få bilen til å gå. Bildet er fra 28. mai 1920, og bilen er en Dodge fra ca. 1918. (Foto fra Norsk Folkemuseum)

Under første verdenskrig opplevde automobildrosjene et kraftig tilbakeslag ettersom drivstoffmangelen tvang de fleste av dem til å parkere. De som fortsatte, gjorde det med svære gassballonger på taket. Disse ble fylt med husholdningsgass fra det lokale gassverket og ga drosja en rekkevidde på 30–40 kilometer. Når ballongen gikk tom, og det gjorde den med jevne mellomrom, måtte en vognmann med hest og vogn budsendes og taue bilen til gassverket for fylling av ballongen. Det var en forsmedelse alle drosjeeiere forsøkte å unngå.

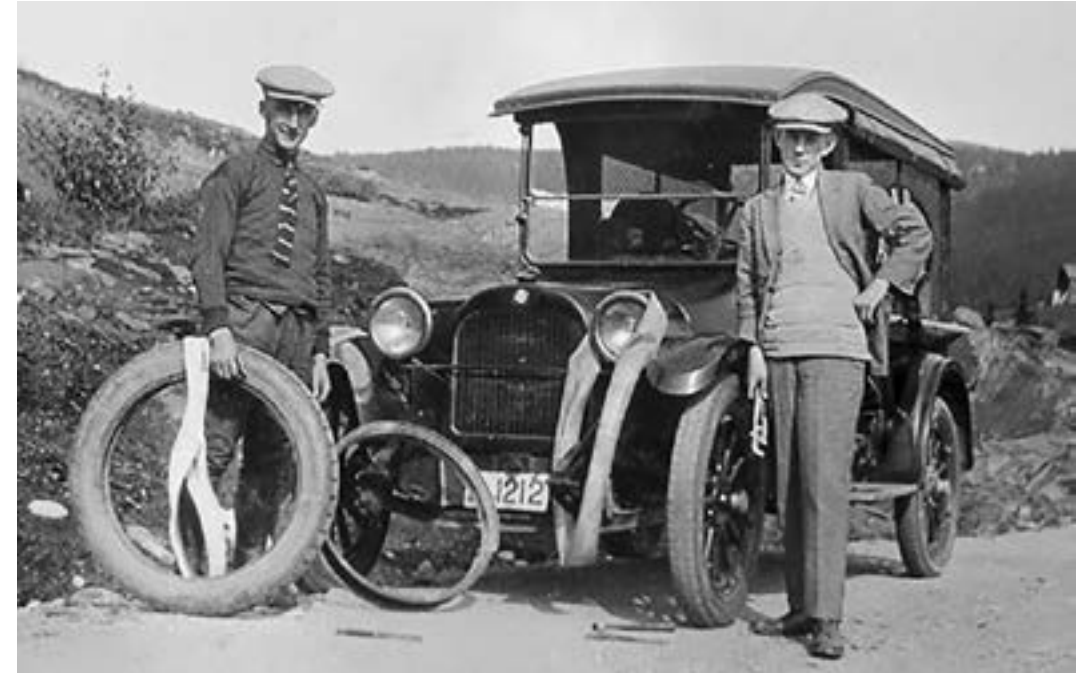
Etter krigen ble så styrkeforholdet endret i automobildrosjenes favør, og på 1920-tallet var hestedrosjene så å si borte. Mange av vognmennene og kuskene tok steget over i den motoriserte delen av transportnæringen og satset på

drosje, buss eller lastebil. Den siste hestedrosjeeier i hovedstaden la ned virksomheten i 1951.

#### **BILKJØRING VAR ET BYFENOMEN**

På landsbygda var det langt mellom motoriserte kjøretøyer, og hest og vogn dominerte innen gods- og personbefordring til inn på 1920-tallet. Vanskelighetene under den første verdenskrig med mangel på drivstoff, bilgummi og annet materiell hadde satt utviklingen på vent.

Veistandarden var en annen årsak til at biltrafikken var beskjedent utenfor byområdene. Mange bygdeveier var stengt for all motorvogntrafikk, eller ferdsele ble begrenset til enkelte ukedager. I mange kommunestyre utspant det seg heftige debatter om åpning av flere veier for biltrafikk. «Fremskrittets menn» og



Dårlig gummi ga bileierne mange problemer med hyppige punkteringer og strev med å lappe. Bildet er fra Ålen i 1927. (Foto fra Drosjemuseet i Trondheim)

«Mørkemennene» sto steilt mot hverandre, selv om de i sak ofte var enige. Veistandarden var elendig, og denne måtte man få gjort noe med.

Selv om automobilene til å begynne med var få, gjorde de mye vesen av seg. De fleste hadde små motorer og strevde i bakkene. For å få mest mulig kraft ut av motorene ble de stort sett kjørt på fri eksos, men da bråkte det til gjengjeld forferdelig. Folk som bodde langs bygatene, var inderlig lei den høylytte duringen, ikke minst nattetid.

#### **BILEN FÅR SIN INFRASTRUKTUR**

I løpet av et tiår etter at bilene var kommet til Norge, vokste det fram en ny næring – bilbransjen. Den omfattet importører, forhandlere, verksteder, oljeselskaper, bensinstasjoner, gummiverksteder og andre

typer leverandører som var nødvendige for at bilene kunne holdes i gang.

Snart sysselsatte bilbransjen hundrevis av mennesker og omsatte for millioner. I våre dager snakker vi om milliarder og titusenvise av ansatte over hele landet.

Etablering av bilforretninger, bilverksteder og bensinstasjoner var en naturlig konsekvens av, og en avgjørende forutsetning for, den økte bilomsetningen. De første vognene ankom Kristiania og ble derfra sendt videre til sine nye eiere rundt om i landet.

Bilsalg i denne tidlige perioden krevde både kapital, dristighet og framsynthet, for vognene var dyre. De litt større modellene kostet 8–10 000 kroner som tilsvarer 5–600 000 kroner i dagens pengeverdi. Kjøperne måtte overtales til å ta det avgjørende steget. Bilen skulle så



Fra 1910 var det taksameterplikt i Kristiania. Ellers i landet tok det lang tid før taksameteret kom i bruk. Svenske Halda og Record var de mest brukte.

skaper problemer i hverdagen.

Veier har vært viktige for ferdselen så lenge det har bodd mennesker i Norge. Generelt kan en si at de har vært dårlige. Forbedringene har kommet mange år etter at de var absolutt nødvendige. Slik var det i middelalderen, og slik fortsatte det lenge.

I Magnus Lagabøtes landslov fra 1274 heter det at «veien skal være som den alltid har vært». Mange bilister har ofte tenkt at veien helst burde ha vært mye bedre enn før! Det var bilens ankomst som presset fram en ny måte å tenke vei på her i landet. Trafikken økte, og de motoriserte kjøretøyene var tyngre enn hestekvipasjene. Vår og høst var det et mareritt å ta seg fram i det som mest lignet en bunnløs leirvelling. De gamle veiene «var blitt til av seg selv» uten drenering og forsvarlige grunnarbeider.

Det var de to veidirektørene Johan Kristian Skougaard (1904–18) og Andreas Baalsrud (1919–45) som tok norsk veibyggning og veivedlikehold inn i bilalderen. Vegvesenet sto foran enorme oppgaver, økonomien var begrenset, og tøffe prioriteringer hørte med til dagens orden.

Veibyggning vil bestandig være en framtidsoppgave. Gårsdagens veiløsninger holder ikke mål ettersom trafikken øker og kravene til komfort og framkommelighet skjerpes hele tiden. Det eneste som kan dempe denne utviklingen, er en massiv satsing på kollektivtransport og godsløsninger som fjerner tusenvis av tunge lastebiler fra veiene. Men dit er det et stykke fram.

bestilles hos importøren, og det tok tid før den lykkelige bileier endelig kunne sette seg bak rattet. Omtrent som i dag, med andre ord.

Dodge, Buick og Overland ble populære drosjemerker i årene omkring 1920 og hadde en prislapp på omkring 7 500 kroner. Prislisten fra Sørensen & Balchen fra 1927 forteller at en Buick Standard kostet 10 500 kroner. Masterutgaven av samme merke med sju seter hadde en prislapp på 15 825 kroner, som tilsvarer ca. 490 000 2018-kroner.

#### VEIENE ET SORGENS KAPITTEL

Veien er drosjesjåførens arbeidsplass. Det er derfor ikke underlig at drosjefolk er mer enn middels opptatt av veier og veivedlikehold. De føler veikvaliteten på kroppen daglig, og hullete og dårlig brøytede veier



Mange aktører har stjålet passasjerer fra drosjenæringen – billigbiler, piratsjåfører og Uber. Her får en flokk soldater fra Frelsesarmeen i Tistedal lastebilskys på løse trebenker. (Foto utlånt av Roger Prang)

#### PIRATDROSJER TIL ALLE TIDER

Drosjenæringen har vært utsatt for mange slags unfair konkurranse siden den ble organisert omkring 1850. Helt tilbake i hestedrosjenes tid fantes det piratdrosjer som stilte seg opp og kapret passasjerer som vognmennene skulle ha befordret. Og verre skulle det bli.

Etter den første verdenskrig kjøpte mange privatpersoner seg personbil, men hadde ikke råd til driftsutgiftene. De startet derfor ulovlig personbefordring. Disse såkalte «billigbilene» ødela for drosjenæringen gjennom to tiår før de ble forbudt. Full bevillingsplikt for drosjekjøring fikk vi først fra 1946.

Den mest hasardiøse piratdrosjetrafikken var det lastebileierne som drev, og også den fikk etter hvert et stort omfang. Lastebilenes ulovlige personbefordring ble endatil tatt opp fra Stortingets taler-

stol, men uvesenet fikk pågå i atskillige år. Grupper og foreninger tok imot tilbud fra lastebileiere om transport, til tross for dårlig sikkerhet og komfort.

Benkene passasjerene satt på, sto løst plassert på lastelanet, og ved bråstopp kunne det oppstå livsfarlige situasjoner. Passasjerene var merkelig nok mer opptatt av billig transport enn sin egen sikkerhet.

Det samme kan man si om dagens omfattende pirattaxivirksomhet. Den utøves blant annet via sosiale medier, og tusenvis av mennesker reiser jevnlig med pirattaxi istedenfor å ta en ordinær taxi. Til tross for en rekke uheldige episoder, sågar ran og voldtekter mot passasjerer som har reist med pirattaxi, later det ikke til at trafikken går ned.

Myndighetene har ikke klart å demme opp for de mange ulovlighetene drosjenæringen utsettes for, og det har

vært mangel både på ressurser og vilje. Politiet gjør punktinnsetser med jevne mellomrom, men piratene viser stor utholdenhet og kreativitet.

Fenomenet Uber, som baserte sin virksomhet på systematiske lovbrudd, fikk endatil støtte fra samfunnstopper og politikere som syntes dette var utmerket. Det var drosjenæringens vedvarende kamp som sørget for å jage Uber Pop ut av Norge i 2017.

### KAMP FOR LEVELIGE TAKSTER

«Nihil novi sub sole», sa de gamle romerne – «Intet er nytt under solen». Slik har det vært innen drosjenæringen, og mange saker fra de første årene opptar drosjeeierne også i 2018. Generelt kan man si at anstendige kjøretakster, begrensning av antall bevillinger, kampen mot piratdroser og reduksjon av statlige avgifter har vært de viktigste sakene. I perioder har også andre temaer opptatt drosjeeierne sterkt, men mange av disse har funnet sin løsning underveis.

Drosjetakstene har vært gjenstand for mange diskusjoner gjennom årene. Lave kjørepriser er en trussel mot drosjenæringens eksistens og fører til dårlig lønnsomhet, svekket kvalitet og frafall innen næringen.

Takstene har gjennom alle tider vært regulert av prismyndighetene, og Prisdirektoratet og senere Konkurransetilsynet har passet på at drosjeeierne ikke tok seg til rette og hevet prisene.

For alle drosjeeiere spiller økonomien en avgjørende rolle. Det handler om å drive med overskudd slik at renter og avdrag på billånet, verkstedregninger, drivstoffregninger, sentralavgift, løn-

ninger og sosiale utgifter kan betales ved forfall. Skal man klare dette, må takstene være tilstrekkelig høye. Erfaringene viser at drosjenæringen og myndighetene ofte har hatt ulikt syn på hva som er «riktig pris» for en drosjetur.

I dag er det langt på vei markedet som setter prisen på en drosjetur etter som maksimalprisreguleringen er opphevet i områder hvor det er to eller flere sentraler. Myndighetene mener at konkurransen mellom ulike aktører er tilstrekkelig sterk til å ivareta prisreguleringen de selv tidligere hadde ansvar for. En rekke folkerike områder er således unntatt fra forskriften: Oslo, Akershus, Drammen, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Hurum, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum, Trondheim, Bergen, Askøy, Fjell, Sund, Stavanger, Randaberg, Sola, Sandnes, Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad, Sarpsborg, Haugesund og Karmøy.

### UNIFORMSPLIKT FRA 1977

En annen sak som avstedkom mange diskusjoner, var uniformering av sjåførene. At drosjesjåfører bærer uniform, er ikke noe nytt fenomen. De første drosjekuskene, gjerne hestevognmenn som hadde konvertert til bil, visste å kle seg pent. I sine åpne biler satt de i nikkers og solid ytterjakke med lue, hansker og kjørebriller. Og så hadde de «leggings» i skinn ettersom det trakk forferdelig i de åpne bilene. «Motorfantomene» hadde inntatt veiene.

Gradvis gikk det tilbake med uniformene, og mange steder ble det klaget over «loslitte og møkkete sjåfører». Det hang også sammen med at drosjenæringen var



Mange steder var det så som så med uniformeringen. Her en gruppe drosjeeiere på Hønefoss på 1920-tallet med mange forskjellige antrekk. (Foto fra Hønefoss Taxi)

i en bølgedal og ikke kunne bruke mye penger på sjåførenes antrekk. Det besto gjerne av en utgått dress, blazer og bukse eller noe annet som tålte daglig bruk.

Sjåførene hadde en veldig slitasje av klærne der de satt i bilene sine mange timer hver dag, løftet bagasje ut og inn og kanskje måtte skru litt i tillegg. Men én ting hadde alle drosjesjåfører felles, nemlig «sjaffør lua» med det lokale drosjemerket. Lua var selve symbolet på at passasjerene sto overfor en ekte drosjesjåfører.

Diskusjonene om uniformsplikt verserte under 1950- og 60-tallet, og flere sentraler besluttet å uniformere sjåførene, både drosjeeiere og leiesjåfører. Alle diskusjoner om uniformsplikt forstummet i 1977. Dette år gikk det nemlig ut et departementalt vedtak om at alle drosjesjåfø-

rer heretter skulle bære uniform. De første uniformene var av «korpstypen» med lange jakker og blanke knapper. Etter hvert fikk «flyveruniformen» innpass. I dag kan sentralene selv bestemme hvordan uniformen skal se ut, så lenge den er godkjent av Norges Taxiforbund.

### MENNESKENE I TAXINÆRINGEN

Med over 8 000 aktive løyver trengs det omkring 25 000 personer for å holde bilene i trafikk. Foruten drosjeeierne rekrutteres det omtrent dobbelt så mange leiesjåfører. Selv om de er «i samme båt», har drosjeeiere og leiesjåfører ulike interesser å ivareta.

Eierne driver en bedrift og skal sørge for at virksomheten går med overskudd. De må svare avdrag og renter på lån, betale



Kvinnene spilte en viktig rolle i drosjetrafikken. Mimmi Møller Moe (nærmest) og de andre telefonistinnene ved Oslo Bilsentral formidlet millioner av bestillinger. (Foto fra Oslo Taxi)

visjoner og krav om bedre lønns- og arbeidsvilkår. Mange ganger utløste uenigheten streiker som kunne pågå i månedsvis. De seneste tiårene har imidlertid partene klart å komme til enighet ad forhandlingsvei.

avgifter til det offentlige og lønninger til de ansatte, dekke sentralavgift og løpende driftsutgifter og helst legge seg opp kapital til det neste bilbyttet.

Dessuten er de ansvarlig for at alle pålegg og regler etterleves. De skal ha HMS-systemer, sørge for opplæring av ansatte og rapportere til ulike myndigheter. Leiesjåførene skal på sin side sørge for at bilene er mest mulig på veien, ta godt vare på materiellet og opptre høflig og serviceorientert overfor kundene.

Når alt klaffer, går virksomheten som best. Gjennom årene har det tidvis vært konflikter mellom eiere og sjåførere, ofte i forbindelse med avtalere-



Godtfred Nikodemussen, drosjeeier i Kirkenes i 50 år. Han ble en legende, og alle i Drosje-Norge kjente «Niko». (Foto utlånt av Bjørn-Eirik Mikkola)

#### «EN SOSIAL INDIVIDUALIST»?

Det blir sagt at drosjeyrket er for individualister, og at det er en livsstil å kjøre drosje. Det passer sjelden å skjære alle over en kam, men kanskje har utsagnet noe for seg – at drosjeyrket passer for særpregede personligheter som trives med passasjerer og kolleger, og ikke minst med seg selv?

En betydelig del av drosjekjøringen foregår til tider av døgnet når rutegående kommunikasjonsmidler ikke er i drift. Det innebærer at drosjetrafikken er et typisk serviceyrke med ubekvem arbeidstid om natten og i helger da folk flest har fri. Jule- og nyttårshelgen feires sjelden sammen med familien.

Felles for de fleste som havner i drosjeyrket, er at de har kommet dit ved tilfeldigheter.

En kamerat har kanskje kjørt drosje, faren til kjæresten har vært drosjeeier, eller man har trengt å spe på inntekten i perioder av livet. Det kan være i forbindelse med studier, husbygging eller etter en skilsmisse. Da har det vært greit å kjøre

Det har hele tiden pågått en teknologiutvikling innen drosjenæringen. Datasystemer er for lengst tatt i bruk til trafikkdirigering. (Foto fra Halden Taxi)

noen skift og plusse på beholdningen på kontoen.

#### STADIG TEKNOLOGI-UTVIKLING

Fra drosjenes første år ble det ordnet telefonholdplasser i de fleste byer og tettsteder. Der satt drosjeeieren bak rattet og ventet på at telefonen skulle ringe. Etablering av drosjesentraler i årene etter krigen gjorde mange av telefonholdplassene overflødige og bedret arbeidssituasjonen for sjåførene.

Innføring av radiotelefoni i drosjene i på 1950-tallet var et stort framskritt. Horten var først ute i 1950, og drosjeeiere fra hele landet dro dit for å se hvordan det nye systemet fungerte. Det var en stor fordel for sjåførene å slippe å kjøre til sentralen etter hver tur. Nå kunne vaktene nå ut til den enkelte sjåfører med nye bestillinger. Sjåførene sparte både tid og bensin, og radiotelefonen betød også et skritt i riktig retning hva sikkerheten angikk.

Tidlig på 1980-tallet tok flere av landets taxisentraler i bruk data for å holde orden på bestillinger og turer. Store investeringer og omfattende prosessendringer måtte gjøres for å få dette til. Omkring år 2000 fulgte en ny teknologisk revolusjon med inntoget av Internett, datakommunikasjon via mobiltelefoni, tilgjengelighet til GPS og noen år senere med bruk av smarttelefoner og nettbrett.



Ved hjelp av automatisk posisjonering av drosjene, avansert kommunikasjon mellom sentral og sjåfører, automatisering av oppgaver og senere direkte dataforbindelse mellom kundene og den enkelte bil ble den norske taxibransjen enda mer effektiv.

#### NORGES TAXIFORBUND ANNO 2018

Taxinæringen, og dermed også Norges Taxiforbund, har gjennomgått store forandringer de seneste par tiårene. Hverdagen er betydelig endret, og man har blant annet måttet takle utfordringene som anbud på kjøring for offentlige aktører og økt konkurranse har medført. Også saker som framtidig regulering av næringen, konkurransesituasjonen, skatter og avgifter, takstsystemer, trafiksikkerhet og nye miljøkrav har stått høyt på dagsordenen.

Det har skjedd en profesjonalisering av næringen, og det legges stor vekt på kvalitet og service. Antallet løyver har vært fallende de seneste årene og lå ved





Tre framtrede dro-  
sjemenn fra nyere tid.  
F.v. Wiggo Korsnes, Ole  
Gabriel Ueland og Tor  
Johannessen som ledet  
forbundet gjennom  
mange år. (Foto fra  
Norges Taxiforbund)

eksistert i 95 år, er  
bransjens viktigste  
talerør. I tillegg gis  
det oppdatert infor-  
masjon om det som  
rører seg via egne  
hjemmesider og  
nyhetsbrev.

utgangen av 2017 på 8 164. Norges Taxiforbund har over 4 000 enkeltmedlemmer, og en rekke sentraler over hele landet er tilsluttet forbundet gjennom Forum for taxisentraler. Forbundet har avdelinger i alle landets fylker og er dermed det sentrale samlingspunkt for næringen.

Norges Taxiforbund ivaretar medlemsinteressene gjennom aktiv påvirkning av rammevilkårene, gir juridisk og faglig bistand, driver rådgivning om taxi-drift, sørger for gode forsikringsordninger, bistår ved lønns- og tarifforhandlinger, inngår avtaler om medlemsfordeler, sørger for faglige og sosiale aktiviteter, har etablerte diskusjonsfora og demokratiske arenaer, driver kompetanseutvikling og faglig oppdatering og arbeider for næringens lønnsomhet og omdømme.

Forbundet koordinerer arbeidet med å informere politikere og myndigheter i saker som angår næringens rammevilkår. I en tid da store endringer kan være i emning, har informasjonsarbeidet høyeste prioritet. Fagbladet «Taxi», som har

#### EN MODERNE 100-ÅRSHISTORIE

Når jubileumsboka med tittelen «Drosjenæring for fremtida» lanseres i september 2019, vil leserne få en moderne publisasjon mellom hendene.

Det er lagt ned et stort arbeid med å hente inn bilder fra hele landet, og bilder og illustrasjoner vil få en sentral plass i beretningen. Utviklingen i næringen gjennom 100 år – den har gått i bølgedaler ettersom tidene har skiftet – og forbundets bestrebelser gjennom hele dette tidsrommet vil være den røde tråd.

Jubileumsboka vil også romme masse bilhistorie. Det blir egne kapitler om utviklingen i kjøretøyparken, bilpri-senes utvikling, norskbygde amerikane-re i drosjetrafikken, de bilsakkyndiges arbeid, de første kjøreskolene og mye annet som var viktige forutsetninger for drosjenæringens framvekst. Menneskene bak rattet får også sin godt tilmålte plass.

Kort og godt blir det en historie om stort og smått, om mennesker og biler og forbundets arbeid gjennom 100 år.



Drosjene sørger for livskvaliteten til titusenvis av mennesker hver dag. Her skal Per Bjørn på tur med sjåfør Jørn Terje Westby Syversen. (Foto fra Halden Taxi)

#### LITTERATUR OG KILDER

Ved utarbeidelsen av jubileumsboka og ovenstående artikkel er det benyttet en rekke skriftlige kilder, foruten at mange ressurspersoner er intervjuet. Noen av de viktigste kildeskriftene nevnes nedenfor: Aspeli, Odd: Jubileumsskrift Hamar Taxiforening 80 år. 2001. Christiansen, Per: Bil! Hundre år bak rattet i Trondheim. 2008. Ertesvaag, Egil og Gjerstad, Jo: 100 år på veien for Bergen. 2015. Grøtness, Alf: Oslo Drosjeeierforening gjennom 50 år. 1962. Jensen, Reidar: – Taxi kommer. Drosjenæringen i Norge fra 1919 til i dag. 1979. Knudsen, Johan og Bekkevold, Kåre: Drosjebilentralen 75 år 1914–1989 Drammen og Lier Taxi. 1989. Lavold, Oddvar: Tid for taxi. Norges Taxiforbunds historie 1979–99. 1999. Leversen, Axel: Bil ledig? Stavanger-taxien i hundre. 2014. Lie Pedersen, Jan Vidar: Fra droche til taxi. Lillehammer Taxisentral 1922/1997 75 år. 1997.

Prang, Roger: TAXI – overalt, alltid! Drosjenæringen i Halden gjennom 107 år. 2017. Rolseth, Asbjørn: «Norske drosjebiler» i Norsk Motorveteran nr. 4 2005 s. 30–33 og nr. 5 2005 s. 26–30. Rolseth, Asbjørn: «Bilrutenes gjennombruddsår» i Norsk Motorveteran nr. 7 2014 s. 10–14. Skaar Borgersen, Vidar: Fra drosjebil til taxi. Kongsberg Taxisentral 1931–91. 1991. Stav, Ivar og Wyller, Torill: Kambo – Norges Detroit. Østfoldmuseets skriftserie nr. 2. 2008. Storvik, John: Drosjan i Kristiansund 1911–2011. 2011. Strande, Svein Erik: TAXI vær så go! Gjøvik Drosjeeierforening 90 år, 2016. Øy, Nils E.: Østfold Taxiforening 50 år 1931–1981. 1981. Fortegnelse over de i Norge indregistrerte Motorvogner og Motorcykler pr. 1. Mai 1916. Utarbeidet ved Kongelig Norsk Automobilklub. 1916. Bilboken for Norge. En fullstendig fortegnelse over registrerte

automobiler i Norge, deres art, hestekræfter, fabrikk og eierens navn, samt diverse andre nyttige opplysninger for bileiere og bilinteresserte. Utgaver fra 1922, 1925, 1927, 1929, 1930 og 1935. Trondhjems Drosjeeieres Forening 1916–1956 50 år. 1956. Trondhjems Drosjeeieres Forening 1916–1991 75 år. 1991. Et drosjemarked for fremtiden. Konkurransetilsynet. 2013. Limet i kollektivtransporten. Norges Taxiforbund. 2017. Lov om motorvogner av 16. juni 1912. Lov om motorvogner av 20. februar 1926. Lov om samferdsel av 11. juli 1948. Lov om samferdsel av 19. juni 1964. Årganger av «Drosjeeieren» 1926–28. Årganger av «Auto-Droschen» 1923–28. Årganger av «Norsk Drosjeeierblad»/«TAXI» 1929–2018. Årsberetninger 1919–2017 for Norsk Autodroscheeieres Landsforbund/Norges Drosjeeier-Forbund/Norges Taxiforbund.