

Fra hestetræk til GPS-styring. Hovedstadsmetropolens hyrevognstrafik, 1869-2015

AF HENNING BRO

I denne artikel belyses hovedstadsområdet hyrevognstrafik i de mere end 150 år fra midten af det 19. århundrede til begyndelsen af det 21. århundrede. Resultatet sammenfattes under artikelloverskriften: ”Fra hestetræk til GPS-styring”, men titlen kunne lige så godt have været: ”Fra planløshed til regulering”. Hermed menes, at denne vigtige del af områdets kollektive bytrafik blev styret af markedet og den teknologiske udvikling, men også af de krav til hyrevognstrafikken, der fulgte med fremvæksten af en stadig mere regulerende velfærdsstat, og regionalt af en stadig voksende og mere kompleks hovedstadsmetropol. Statslige og kommunale myndigheder anså tidligt det koncessionerede og regulerede droskevæsen som en del af metropolens kollektive trafiksystem, og det blev et interessefællesskab mellem myndigheder og hyrevognsbranchens arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer, der, trods perioder med liberaliseringsinitiativer, banede vejen for en stadig en stadig større regulering af erhvervet. Det kulminerede i starten af 1970’erne med en hyrevognslov og ét samlet hyrevognsområde med samme rettigheder og pligter for hyrevogne i den del af den daværende hovedstadsmetropol, der omfattede hovedstaden, København-Frederiksberg, og forstæderne i Københavns Amtskommune.

Indledning

Den 13. februar 2016 blokerede 300 af Hovedstadsmetropolens hyrevogne Kongens Nytorv i det indre København i protest mod Ubers samkørselsordning. Uber tilbyder en internetbaseret tjeneste til bestilling og betaling af privatkørsel mellem destinationer, som kunderne ønsker. Men hyrevognserhvervet, der er reguleret stramt af det offentlige, betragter Ubers kørselsordning som ulovlig pirattaxikørsel.

Konflikten mellem koncessionerede hyrevogne og ureguleret, erhvervsmæssig persontransport er dog ikke et nyt fænomen. Da lillebilerne begyndte at dukke op efter afslutningen af Første Verdenskrig, blev hyrevognskørsel op gennem det 20. århundrede et udtalt spændingsfelt, der fik betydelig medieopmærksomhed og skabte grundlag for ideologisk-politiske markeringer.

Med afsæt i en redegørelse for droskevæsnets organisering i den sidste halvdel af 1800-tallet, erhvervets motorisering og den forstærkede offentlige regulering efter århundredskiftet har denne artikel til formål at analysere: 1) Udviklingen i det regulerede droskeerhverv og lillebilbranchen op gennem det 20. århundredes første halvdel. 2) Hvorledes spændingsfeltet mellem de to kategorier først førte til liberaliseringsinitiativer og senere til en fuldstændig offentlig regulering af hyrevognstrafikken i efterkrigstiden.

Redegørelserne og analyserne belyser udviklingsforløbet og problematikken i hovedstadsmetropolen i forhold til både hyrevognserhvervets økonomiske og teknologiske udfordringer og de fællesløsninger indenfor bl.a bytrafik, som både den fremvoksende velfærdsstats

reguleringer og metropolens udvikling fremkaldte. Hovedstadsmetropolen, forstået som Hovedstaden, København-Frederiksberg og de forstæder i Københavns Amtskommune, der voksede op uden om, fik det suverænt største og mest forgrenede hyrevognserhverv i Danmark. Som følge af metropolens karakter af et stadig mere integreret og voksende urbant system af byer med forskellige kommunale myndigheder og jurisdiktioner var det også i hovedstadsmetropolen, der først blev udviklet regionale løsninger, der regulerede hyrevognstrafikken.¹

Hestekraft – 1900

Kraftmaskiner, drevet af damp og senere også af gas, samt stadig mere automatiserede maskiner blev også i Danmark en af de afgørende faktorer bag industrialiseringen fra midten af det 19. århundrede. Lige på nær damplokomotiverne på det hastigt voksende stambanenet vandt dampkraften aldrig rigtig indpas i den øvrige landtransport. Hesten forblev den helt afgørende trækraft op gennem den sidste halvdel af århundredet - også i den bytrafik, der udviklede sig i takt med den massive urbaniseringsproces, som industrialiseringen og arbejdskraftsindvandringen generede i hovedstaden og landet største byer.

Hestesporvogne

I takt med at Københavns brokvarterer og villabyen Frederiksberg voksede frem, og da de eksisterende hesteomnibusser var både langsomme og ubekvemme med datidens toppede stenbro, samlede interessen sig om at indføre den sporvejsdrift, som allerede med succes var blevet gennemført i andre europæiske storbyer. Efter adskillige forgæves initiativer kunne det engelske Copenhagen Railway Company Ltd endelig i 1863 åbne den første hestesporvognsline fra Frederiksberg Runddel ad Frederiksberg Allé via Trommesalen til Sankt Annæ Plads i København. Og i de følgende årtier fulgte en række nye private københavnske sporvejselskaber efter med stadig flere linjer rundt om i byen og med forbindelseslinjer gennem Frederiksberg. Her oprettedes desuden i 1872 og 1884 henholdsvis Frederiksberg Sporvejselskab og Falkoneralléens Sporvejselskab med flere linjer i byen og med forbindelse til Halmtorvet, Nørrebro og sendere Rådhuspladsen i København.

Hestesporvogne og -omnibusser blev dermed i sidste halvdel af det 19. århundrede det bærende element i Københavns og Frederiksbergs bytrafik, mens tidens store jernbaneanlæg ikke fik den store betydning – udover ved søndagsudflugterne til naturherlighederne i Nordsjælland. Allerede i 1847 var Danmarks første jernbane fra Roskilde til København ført syd om det ubebyggede Vesterbro og frem til byens første banegård nogenlunde ved den nuværendes placering. I forbindelse med jernbaneanlæggene til Nordsjælland ændredes jernbanernes linjeføring i hovedstadens opland radikalt i 1863. Fra den nye københavnske banegård ved det nuværende Vesterport Station blev hovedstrækningen til resten af Danmark ført gennem Frederiksberg til Vigerslev. Den nye nordbane blev ført gennem den nordøstlige del af byen, ind over det ubebyggede ydre Nørrebro til Hellerup og videre mod nord, dels til Hillerød og Helsingør og dels til Klampenborg, hvor Kystbanen til Helsingør blev anlagt i 1898. Fra Frederiksberg banegård blev der i 1879 desuden udlagt en sidebane til Frederikssund.²

Hestedrosker

Hyrevogne, der havde ret til at køre indenbys, opholde sig på holdepladser og senere køre lystkørsel i op til 2 mil fra staden, har været kendt i København siden 1700-tallet. Men erhvervet var presset. Borgerskabet rådede selv over kareter og vogne, håndværksmestrene benyttede arbejdsvogne til personkørsel, og de øvrige lag havde ikke råd til at tage hyrevogn - byens eneste form for kollektive

trafik. I 1820'erne introduceredes en ny type hyrevogn, drosken, der var en let og elegante fjedervogn med fast holdeplads på Amager Torv og Kgs. Nytorv. Drosken vandt indpas og udgjorde sammen med hesteomnibussen i midten af århundredet ryggraden i Københavns bytrafik.

Brokvarterer og villaby

Frem til midten af det 19. århundrede lå København med sine 130.000 indbyggere bag det fæstningsanlæg, der var lagt uden om byen i løbet af 1600-tallet, mens oplandet udenfor omfattede landsogne, der hørte til København Amt samt Søndre og Nordre birk, som siden 1842 havde været administrativt organiseret som sognekommuner under København Amtskommune. Det gjaldt det landsogn, Frederiksberg lå tættest på, og som i 1850 omfattede 2.500 beboere med landsbyen langs Allégade, Bredegade og Smallegade og ellers enkelte landsteder og gårde ude på bymarken.

Som følge af den direkte sundhedstruende overbebyggelse og overbefolkning og for at give plads til de fabriksanlæg og boliger, som industrialiseringen og urbaniseringen krævede, ophævedes den demarkationslinje, der af militære hensyn forbød permanent bebyggelse udenfor det fæstningsindespærrede København. Udenfor skød først indre Nørre- og Vesterbro op med tætbebyggede arbejder- og industrikvarterer. Siden fulgte Voldkvartererne og Østerbro - i første omgang med villaer, og i 1890 var byens folketal nået op på 313.000.

Samme år var folketallet på Frederiksberg nået op på 46.000, og byen havde bredt sig fra Sankt Jørgens Sø og ud til Allé-linjen: Falkoner Allé, Allegade og Pile Allé. Bag den eksplosive vækst lå den forvandling fra landbosamfund til villaby, som Frederiksberg undergik i 80'erne. Villakvartererne var udbredte, men også andet byggeri blandede sig bybilledet. I slutningen af århundredet havde Frederiksberg fået et differentieret erhvervsliv med et stort antal fabriksvirksomheder og andre byerhverv som håndværk, detailhandel, pengeinstitutioner og serviceerhverv. Et egentlig bycentrum med rådhus, skoler og sociale institutioner var vokset op mellem landsbyen og den nye banegård, og hertil kom store fabriksanlæg og høje lejekaserner i karrebebyggelserne i den østlige del af byen.

Udover den købstadskommunale status havde København en helt særegen kommunal og juridisk stilling i landet, og havde allerede i midten af 1800-tallet opbygget en ganske betydelig kommunal organisation. Med de udfordringer, urbaniseringen stillede, udbyggedes det kommunale administrationsapparat, og institutioner indenfor fattig- og sygehusvæsen, brandvæsen, kommunalt politi, skoleområdet, de tekniske områder samt forsyning af vand og gas skød op.

Frederiksberg startede derimod på bar bund. Da landkommunen Frederiksberg-Hvidovre ikke var gearet til at løse byens mange opgaver, blev Frederiksberg i 1858 udskilt fra det kommunale fællesskab, og fik efterhånden samme kommunalstatus som landets andre købstæder. I 1886 blev byen samtidig en selvstændig politi- og retskreds, og gennem århundredets sidste del opbyggedes efterhånden et kommunalt forvaltningsapparat med kommunale institutioner og forsyningsvirksomheder, der svarede til Københavns - bare i mindre skala.

Med hovedstadens vokseværk blev antallet af drosker efterhånden så stort, at erhvervet måtte reguleres strammere af det offentlige: Gennem særlige droskereglementer som tillæg til politivedtægterne i København i 1869 og på Frederiksberg 20 år efter.³ Efter forhandlinger med kommunerne blev politimyndigheden bemyndiget til at udstikke droskeholdepladser, udstede tilladelse til droskekørsel og bestemme antallet af drosker. Mens man på Frederiksberg fra 1889 kun opererede med en droskekategori og oprettede 15 holdepladser, fik København fra starten i 1869 66 pladser og to kategorier: Drosker med op til 500 tilladelser og hvid nummerering, der svarede til dem, man senere fik på Frederiksberg, og et ubegrænset antal drosker med gul nummerering.



Hestedrosker på Frederiksberg Runddel i Frederiksbergs gamle landsby i Allégade i 1865. Runddelen var længe Frederiksbergs første og største droskeholdeplads og samtidig endestation for flere sporvogns- og omnibuslinjer. (Frederiksberg Stadsarkiv).

Af drosker med hvide numre fik de første 200 numre de bedste pladser på Strøget og de større gader i indre by og brokvarterene, mens de resterende numre fik pladser i sidegaderne.

Hver droske med hvidt nummer måtte kun tage ind på den holdeplads, som var dem tildelt. Ellers var de frit stillet til at tage hyre på alle gader og ved dampskibe, jernbanestationer, teatre og forlystelsesetablisser. Samme ret var tildelt drosker med gul nummerering. De måtte til gengæld kun tage ophold uden for vognmandens bopæl - ikke lægge sig ind på holdepladserne for drosker med hvid nummerering. Takstsystemet for droskerne i København og på Frederiksberg var det samme – opdelt i fem takstkredse: Københavns indre by, Nørrebro, Østerbro og Vesterbro, der tillige omfattede den del af Frederiksberg, der lå øst for Alle-linjen samt den del af Frederiksberg, som lå vest for og op til Valby og Vigerslev samt Brønshøj Sogn i henholdsvis Hvidovre og Brønshøj-Rødovre Sognekommuner.

Udover at organisere og fastlægge omfanget af droskevæsenet i de to byer, angav droskerelementerne en række forholdsvis enslydende detailbestemmelser på området. Det blev fastslået, at kun de vognmænd, der havde opnået politiets tilladelse, måtte bedrive droskeerhverv. Desuden skulle vognmændene udarbejde fortegnelser over de kuske, de benyttede, da kuskene skulle have politiets tilladelse til droskekørslen. Det blev også fastsat, at både vognmænd og kuske skulle være iført passende dragt, være ædru, høflige, opholde sig konstant ved køretøjet på gader,

veje og holdepladser, opgive navn og vognnummer på passagerernes forlangende og ikke måtte ryge under kørsel eller søge hyre gennem tilkald, råb eller vink. På holdepladsen var de endvidere forpligtet til straks at efterkomme en bestilt kørsel, måtte ikke efterlade krybber på pladsen, skulle gennemføre den bestilte tur ad korteste vej med mindre passageren bestemte andet, og kunne kun afvise passagerer, der var berusede eller iført lasede og beskidte klæder.

Droskerelementer bestemte endvidere, at droskens vogn, heste og seletøj skulle godkendes af politiet og være under dettes tilbagevendende tilsyn. Vognmanden var forpligtet til at renholde og vedligeholde vognen og måtte ikke anvende afmagrede, syge eller afkræftede heste. Vognen skulle forsynes med et ”friskilt”, der blev anvendt til markering, når den var ledig. Den skulle være indrettet til 5 passagerer og medtage kufferter, kasser og rejsesække i det omfang, bagagen kunne anbringes i vognen eller på kuskensædet. Transport af møbler, vareballer og lign. skulle derimod afvises. Droskerne var dermed at regne som en del af hovedstadens offentlige persontransport og adskilte sig på den måde fra andre former for vognmandsvirksomhed.

Tabel 1. Hestedrosker, Københavns Kommune, 1870-1900

	Hvide numre	Gule numre
1870	187	27
1880	211	85
1890	232	94
1900	261	188

Kilde: Notat om droskevæsenets udvikling, Københavns Politidirektør, 1960, Journalsag, J.nr. 728, Pk III, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv].

Parallelt med hovedstadens vækst og opbygningen af et stadig mere forgrenet sporvejs- og omnibusnet forøgedes antallet af drosker kraftigt i den sidste del af det 19. århundrede: I København mellem 1869 og 1890 alene med næsten trefjerdedel (tabel 1). I 90'erne forstærkedes tendensen, og ved århundredskiftet rådede hovedstaden over 507 drosker og 133 droskeholdepladser (tabel 2). Hertil kom de muligheder, den teknologiske udvikling gav droskevæsenet. De hidtidige takstkredse blev således via montering af mekaniske taxametre i de enkelte drosker erstattet af en grundtakst og en kørselsbetaling, der var bestemt af afstand. I år 1900 blev der desuden sat telefonskabe op på Københavns to største droskeholdepladser: Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv. I stedet for at forsøge at praje en droske på gaden eller få fat i en vogn ved nærmeste holdeplads kunne passagerer nu blot ringe til telefonskabet, hvorefter drosken blev sendt til den ønskede afhentningsadresse.

Ligesom København og Frederiksberg ved århundredskiftet havde hver sine sporvejs- og omnibusselskaber med hver sit køreplans- og takstsystem var også droskevæsenet som følge af kommunale og særlig juridiske barrierer opdelt i to enheder. Da Frederiksberg i den første tid havde været afhængig af den dækning, som det større antal drosker i København kunne give byen, var der i det frederiksbergske droskerelement fri adgang for københavnske drosker til at tage hyre fra gader og holdepladser på Frederiksberg, mens droskerne fra Frederiksberg ikke fik de samme fordele, når de kørte i København. Efterhånden som Frederiksberg fik opbygget sit eget droskesystem, forsøgte kommunen flere gange i 90'erne at få ændret på misforholdet, så der kunne skabes en fælles droskeordning for hovedstaden. Men udspillet om samarbejde blev afvist af Københavns politimyndighed, fordi politiet ikke ville afgive retten til at antage og føre tilsyn med de drosker, der bedrev hyrevognskørsel i byen.⁴

Motorisering 1900-1914

Elmotoren og forbrændingsmotoren og endnu mere effektive produktionsmaskiner var en af forudsætningerne for det industrielle opsving, der kendetegnede tiårene omkring år 1900. Selv om det danske jernbanenet i modsætning til andre i Europa først sent erstattede dampmaskinen med motorlokomotiver, overflødiggjorde forbrændingsmotoren hurtigt hesten i den øvrige landstransport. Det blev også tilfældet i den bytrafik, der fulgte med den forstærkede urbanisering efter det industrielle opsving. Hertil kom den særlige betydning, elmotoren fik for bytrafikken i hovedstaden og landets to største provinsbyer.

Elektriske sporveje

Da en elektrificering af sporvejsdriften i hovedstaden krævede betydelig kapital til anlæg og indkøb af motorvogne, førte det i 1897 til en fusionering af de to private frederiksbergske selskaber til det halvkommunale Frederiksberg Sporvejs- og elektricitetsaktieselskab (FSEAS), der etablerede det første elværk og sikrede byens strømforsyning. Året efter blev de 6 københavnske sporvejs- og omnibusselskaber lagt sammen i det nystiftede aktieselskab, De københavnske Sporveje (DKS). I løbet af en kort årrække var de eksisterende sporvejslinjer elektrificeret og nye, forlængede linjer i Frederiksbergs yderdistrikter og de distrikter, der i 1901 blev indlemmet i København, blev fra starten anlagt til elektrisk drift. På ruten mellem Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv, som FSEAS havde koncession på, indførtes for første gang motoromnibusser.

Som et datterselskab under DKS dannedes desuden i 1902 A/S Tuborg-Klampenborg Elektriske Sporvej, der i 1903 anlagde linjen Hellerup – Klampenborg i villabyforstæderne i Gentofte Kommune ad Strandvejen og i 1909 med ruten Hellerup-Ordurp. Selv om DKS og Gentofte-selskabet var to selvstændige virksomheder, havde de under DKS' ledelse fælles drift, administration, personale og vognpark, således at hovedstadsmetropolens sporvejssystem i realiteten nu blev fordelt på kun to aktører – DKS og FSEAS.

I 1911 overtog Københavns Kommune DKS og fortsatte driften under navnet Københavns Sporveje (KS). Samtidig hermed udskiltes villabyernes sporvejsselskab som et selvstændigt selskab under navnet Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab (NESA), hvis aktiemajoritet Gentofte Kommune opnåede i 1915. Selv om det nye selskab fik egen administration, vognpark og personale, bibeholdtes fællesdriften med KS af linjerne mellem København og villaforstæderne i Gentofte Kommune. I 1911 blev elværker og -forsyning på Frederiksberg lagt ind under kommunen, mens sporvejsdelen af FEAS blev udskilt som det halvkommunale Frederiksberg Sporveje (FS). Kommunen beholdt adkomsten til selskabet, således at det evt. kunne bortforpagtes til KS på et tidspunkt.⁵

Udover trafikken til søndagsudflugten og den begyndende pendling fra de første forstæder i Søborg og Hellerup spillede jernbanedriften omkring århundredeskiftet forsat en begrænset rolle for hovedstadsmetropolens bytrafik. Med åbningen af Københavns nuværende hovedbanegård i 1911 ændredes jernbanernes linjeføringer i hovedstadens opland ganske gennemgribende og fik sin permanente form. Hovedstrækningen fra vest førtes på ny uden om Frederiksberg og syd om Vesterbro, mens der via boulevardbanen skabtes direkte forbindelse fra Hovedbanegården til Østerport Station og derfra ad de ældre banelinjer til Hellerup med videre forbindelse til Hillerød og Helsingør. Desuden blev Frederikssundsbanen omlagt og ført gennem den vestlige del af Frederiksberg, så der blev en ny direkte forbindelse til Hovedbanegården via Valby.

Hovedstadens to byer

Fra 1890'erne og frem til første verdenskrig genererede den fortsatte og forstærkede industrialisering yderligere væksten i København og på Frederiksberg. I 1914 nåede folketallet op på henholdsvis 490.000 og 100.000 indbyggere. Københavns indre Nørre- og Vesterbro blev udbygget og det samme gjaldt de ydre dele, hvor byggeriet var præget af randkarrebebyggelser uden baghuse og ellers ny industri på selvstændige grunde eller kvarter. Østerbro blev for alvor bebygget, og karakteren blev på mange måder den samme, som på de ydre dele af de andre brokvarter.

I 1901 var hele Brønshøjs Sogn fra Brønshøj-Rødovre Sognekommune, Valby og Vigerslev fra Hvidovre Sogne- kommune og Sundbyerne fra tidligere i Tårnby Sognekommune indlemmet i København. I Sundbyerne havde bebyggelsen samme karakter som på broerne, mens den endnu var mere spredt i de øvrige distrikter. På Frederiksberg var bydannelsen i 1914 vokset helt frem til Fasanvejslinjen. Etagebyggeriet havde nu taget over både ved udbygningen af den ældre del af byen øst for Allé-linjen og i de nye kvarterer som Svømmehalskvarteret og Mariendalskvarteret vest for. Alt i alt var Frederiksberg inden 1914 blevet en rigtig by med alle de funktioner og elementer, der hørte en by og købstad til.

Med den forstærkede vækst og tidens første velfærdsreformer måtte de to hovedstadskommuner i tiårene omkring århundredskiftet påtage sig en stadig større mængde af de opgaver, byerne havde behov for. Det krævede et omfattende anlæg af nye veje og kloaker, udvidelse af anlæg til vand- og gasforsyning, elforsyning og byggeri af nye skoler, hospital og sociale institutioner.

Svarende til mange af Europas største byer var København og Frederiksberg omkring århundredskiftet under udvikling til landets eneste metropol. To mere eller mindre integrerede byer med hver sin juridiske og kommunale myndighed, organisation og opgavevaretagelse, hver sit bycentrum og hver sine meget forskellige bydele – men med et erhvervsliv præget af store fremstillings- og servicevirksomheder, der både rettede sig mod det regionale marked, hele landet og eksport.

Motordrosker

De første automobiler, der i 1880'erne blev lanceret i først Frankrig og siden Tyskland og USA, var i realiteten hestevogne med en påmonteret forbrændingsmotor, hvorfra kraften med remtræk eller direkte forbindelse overførtes til hjulakslen. Automobil blev dog hurtigt raffineret til mere kendte modeller og sat i industriel produktion. Den første af slagsen blev indregistreret i København i 1896, og efterhånden kom der så mange til landet, at den unge Venstre-regering i 1902 følte sig foranlediget til at fremsætte Danmarks første motorlov. Regeringens forudsigtelse om, ”at i nutid og i fremtid vil automobilerne som befordringsmiddel være af aldeles underordnet betydning sammenlignet med den øvrige gade- og vejfærdsel” nærmest fra samme dag, den blev udtalt, overhalet af det hurtigt voksende antal automobiler ikke blot til personbefordring, men også til varekørsel. En udvikling, der af hensyn til vejsikkerheden for øvrige trafikanter og automobilførerne, medførte adskillige revisioner og udvidelser af motorloven.⁶

Ved de første forandringer af motorloven i 1908 og igen i 1910 blev der ikke optaget bestemmelser om drosker, hvorved lovgivningen allerede var bagud i forhold til de omfattende forandringer, droskevæsenet havde undergået lige efter århundredskiftet. Allerede i 1902 var landets første motordroske således blevet indregistreret på Frederiksberg, og året efter fulgte to vogne i København. I 1906 kom der flere motordrosker til i København, og selskaberne Automobil Kørselskompagniet A/S med 10 vogne og Continental Motor Cab's med 5 vogne blev dannet. Året efter stiftede 40 selvstændige motordroskevognmænd Københavns Automobilroskeejereforening, der fik egne telefonskabe på Kgs. Nytorv og Rådhuspladsen. Nu kunne passagerer ringe til automobilroskeforeningens skabe for at rekvirere en vogn i stedet for at ringe til den enkelte vognmands bopæl.

Tabel 2. Antal drosker og holdepladser, København og Frederiksberg kommuner, 1900-1945

	København			Frederiksberg		
	Antal drosker		Antal holdepladser	Antal drosker		Antal holdepladser
	Automobiler	Heste		Automobiler	Heste	
1900		449	91		58	42
1905		398	86		47	38
1906		384	86		45	37
1907	32	369	88		38	37
1908	70	361	88		36	24
1909	176	226	88		26	22
1910	271	166	89	21	16	20
1911	281	137	87	24	11	19
1912	351	78	85	45	5	18
1913	363	59	83	48	1	15
1914	379	43	83	60		15
1915	385	37	83	60		15
1916	387	25	83	60	23	15
1917	255	168	87	60	23	15
1918	265	175	87	60	23	15
1919	426	17	85	70		15
1920	448	5	85	68		15
1930	587			96		
1940	702			105		
1945	670			105		

Kilde: Statistiske oplysningen om staden København og Frederiksberg, 1896-1903, s. 103. 1903-1907, s. 112. 1908-1912, s. 118, 1913-1917, s. 120. Statistisk Årbog for København og Frederiksberg, 1919-1921. Statistisk Årbog for København og Frederiksberg, 1945/46, s. 113. Anm.: Efter 1920 angives i foranstående ikke antallet af holdepladser og hestebrosker. På nær besættelsesårene var antallet af sidstnævnte efter 1920 dog under 5.

Da Automobil Kørselskompagniet A/S og Continental Motor Cab's ikke tog imod telefonbestillinger og rådede over ustabile køretøjer, fik de to droskeselskaber hurtigt problemer. Kapitalen blev opbrugt, og i 1908 blev lukningen en realitet. Samme år stiftedes derimod det københavnske Taxamotorkompagniet (TM), der hurtigt skulle vise sig at blive et velkonsolideret og innovativt motordroskeselskab. Kompagniet opførte straks en garagebygning ved Glyptoteket og etablerede som noget helt nyt en telefonbestillingscentral med nummeret C 9001.

TM's central blev sat i direkte telefonforbindelse med det hastigt stigende antal telefonskabe, som kompagniet opstillede rundt om på hovedstadens holdepladser. Når den første vogn fra kompagniet ankom til holdpladserne, var det chaufførens pligt at åbne telefonskabets dør, mens føreren af den sidste vogn, der forlod pladsen, skulle lukke døren. Når det pågældende telefonskab var åben, angav nogle lamper på bestillingscentralen, hvor der var vogne ledige på holdepladser i hovedstaden. Når kontoret derefter modtog telefonbestilling på en kørsel, kunne man kalde telefonskabet på den holdeplads, der lå nærmest det sted, hvor kunden ønskede at blive afhentet af drosken.

Med dette højteknologiske bestillingssystem kom TM hurtigt til at stå meget stærkt overfor de enkelte vognmænd og de øvrige selskaber på området. Derfor kunne kompagniet øge vognparken

fra 38 drosker i 1908 til 156 i 1914 og samtidig styrke konkurrencepositionen ved i 1910 at opføre et stort, nyt garageanlæg mellem Niels Brocks Gade og Stoltenbergsgade. Her indrettede TM en endnu mere moderne bestillingscentral med såvel modtager- som afsenderborde til håndtering af telefonbestillingerne.

Men TM kom ikke til at stå alene. Allerede i 1909 havde 22 ejere af 28 større drosker dannet den københavnske forening Autotaxa (AT), der etablerede bestillingscentral i baghuset i Politikens Hus på Rådhuspladsen. Centralen fik nummer C 7770 og var af samme slags som TM's. To år efter var AT nået op på 69 medlemmer med 101 vogne og havde fået kassererkontor i Nørregade. I 1912 indgik Københavns Automobildroskeejforening i AT, og året efter samledes AT's administration og central på Vesterbro Torv.

På Frederiksberg var droskerne i 1911 nået op på 30 vogne, men her indgik man ikke i selskabskonstruktioner som i København. Konkurrencen fra TM og AT samt de københavnske droskers ret til søge hyre på Frederiksbergs gader og holdepladser, hvor de flere steder endda fik lov til at sætte telefonskabe op, pressede de frederiksbergske drosker så hårdt, at ejerne af 16 drosker med Frederiksberg Kommunes og Frederiksberg Birks politis direkte medvirken i 1912 dannede Frederiksberg Bilkompagni (FBK). I en ejendom på Frederiksberg Allé 80 blev bestillingscentral nummer C 8040 indrettet, og centralen fik et bestillings- og telefonssystem, der svarede til det, de københavnske selskaber havde. På byens droskeholdepladser fik FBK af Frederiksberg Kommune og Birk nu i langt større udstrækning end københavnske TM og AT mulighed for at opstille telefonskabe. Såvel skabe som drosker var prydet med Frederiksbergs byvåben.

Med Frederiksbergs og Københavns droskeselskaber var der i 1912 gennemført en centralisering, der på mange måder mindede om den proces, hovedstadens sporvej- og omnibusdrift havde været igennem lige før århundredskiftet. Det skete med myndighedernes mere eller mindre direkte medvirken og under indflydelse af de kapitalkrav til investeringer, som et effektiv motordroskevæsen krævede. Denne centralisering førte til, at stort set alle de enkeltstående vognmænd, der var tilbage, blev nødt til at slutte sig til et af de tre selskaber.

Men centraliseringen betød også, at hovedstadens hestedrosker frem til 1914 stort set blev aflivet i løbet af ganske få år, samtidig med at de kommunale myndigheder fik mulighed for at reducere antallet af droskeholdepladser (tabel 2). På holdepladserne, hvor droskeselskabernes telefonskabe efterhånden blev opstillet, kunne der placeres flere automobiler end hestevogne, ligesom motordrosken kunne betjente et langt større geografisk område.



En motordroske fra Taxamotor på Frederiksberg Runddel. Til højre anses den ene af runddelens tre telefonskabe, Autotaxas. (Frederiksberg Stadsarkiv).



Taxameter med friskilt i en af de ældste udgaver fra 1906. (Frederiksberg Stadsarkiv).

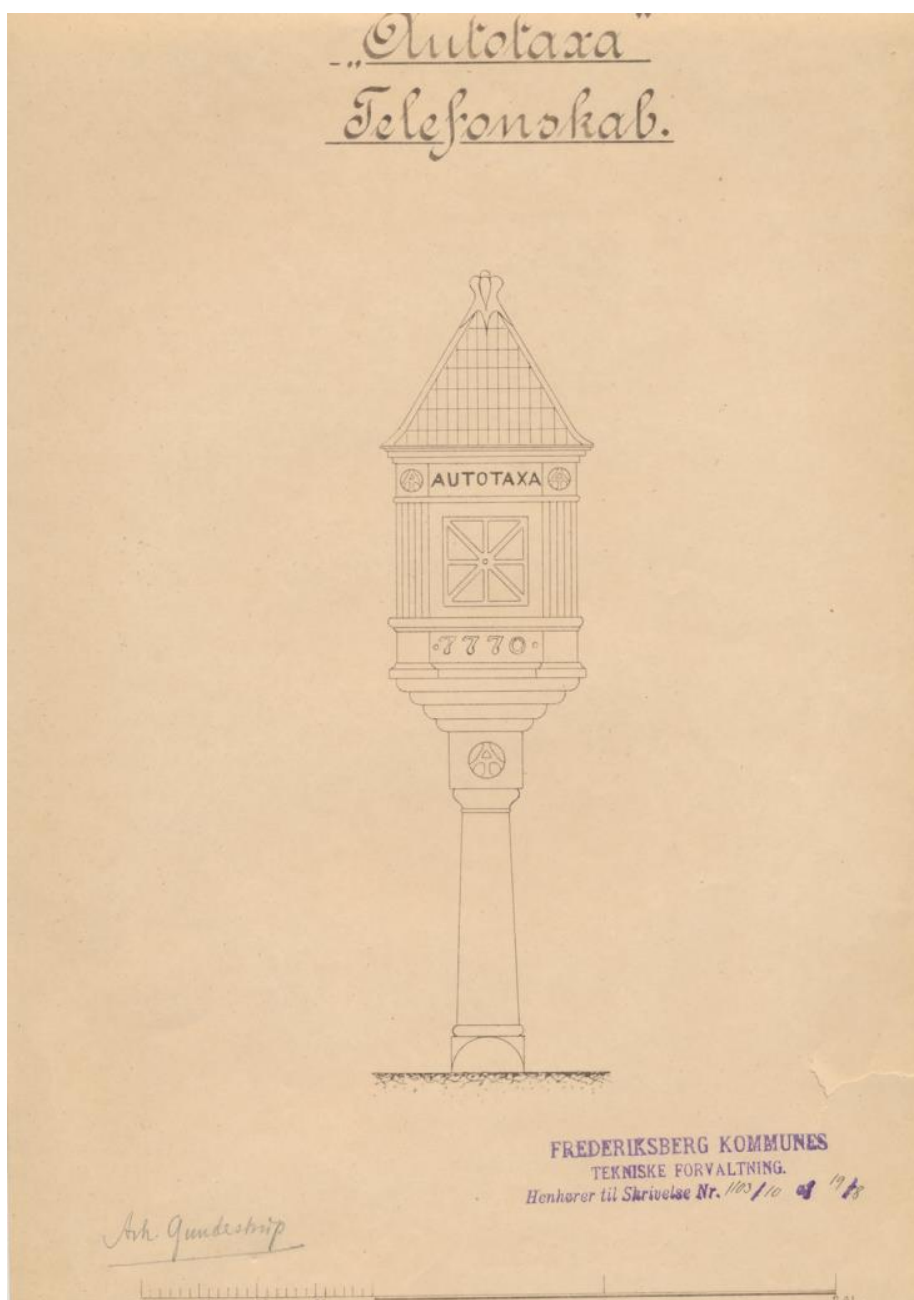
Tilpasset regulering

Ifølge revisionen af motorloven fra 1913 blev det besluttet, at politimyndigheden efter forhandling med kommunalrådet kunne fastsætte takster for drosker forstået som køretøjer, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, og som søger hyre på gade og vej og fra anviste holdepladser. Droskebegrebet blev hermed lovmæssig fastlagt; men i forhold til de reglementer, der var indført i slutningen af det forrige århundrede i København og på Frederiksberg, havde myndighedsfastsættelsen af drosketaksterne længe været praksis.

Ud over udlæggelse og inddragelse af offentlige droskeholdepladser og administration af bestemmelserne i reglementerne tilpassede myndighederne efter århundredskiftet reglementerne i forhold til de forandringer, som motoriseringen krævede. Droskerne skulle nu have påmonteret to lygter så langt fremme på vognen som muligt, hvor droskens nummer skulle angives med gennemskinnende tal. Kravet om, at man straks skulle efterkomme en kørselsbestilling, også når den var afgivet telefonisk, blev understreget. Og som noget nyt skulle droskerne være udstyret med et mekanisk taxameter, forsynet med belysning som kunne angive, om drosken var ledig eller ikke. Lygten skulle have lysegrønt glas på den ene side og klart glas på den anden. Når vognen var optaget, blev taxameteret oplyst gennem det klare glas, og når vogne var ledig, blev glasset drejet, så den grønne side lyste fremad. Taxameteret skulle desuden være udstyret med en fane af jernblik, hvor der med hvid skrift stod "Fri" på rød bund. Der blev fastsat detaljerede regler for politiets kontrol med taxametrene og for, hvordan chauffører og vognmænd under alle tænkelige situationer skulle håndtere dem.⁷

Selv om hovedstadens to kommuner og politimyndigheder fik tilpasset droskekørlens regelgrundlag til de aktuelle forhold og den teknologiske udvikling, forblev hovedstadens drosketrafik ligesom sporvejs- og omnibustrafikken to mere eller mindre adskilte systemer. Taksterne var forskellige i de to byer, og drosker fra Frederiksberg kunne forsat ikke søge hyre og

lægge sig ind på holdpladser i København, mens droskerne fra København omvendt havde disse rettigheder på Frederiksberg. Som beskrevet tidligere havde Frederiksberg Kommune i 90'erne forgæves forsøgt at få etableret en fælles droskeordning med København. Men da de nye københavnske motordrosker for alvor oversvømmede byen, mens de frederiksbergske måtte køre tomme hjem efter en tur i nabobyen, blev Frederiksbergs drosker presset så meget på indtjeningen, at kommunalbestyrelsen i 1913 truede med at udelukke de københavnske drosker fra at kunne tage gadehyre og lægge sig ind på holdepladser på Frederiksberg.⁸



Telefonskab for Autotaxa,
1910. (Frederiksberg
Stadsarkiv).

Mellemkrigstiden: Tilløb til regionale løsninger

I takt med at velfærdsstaten langsomt voksede frem, opbyggede Københavns og Frederiksbergs kommuner fra slutningen af 1800-tallet og op gennem første halvdel af det nye århundrede ganske betydelige kommunale organisationer med forvaltninger og institutioner indenfor det sociale område, uddannelses- og kultur, beredskab og det tekniske område.

Det blev også tilfældet indenfor syge- og sundhedsvæsenet og forsyningsområderne, hvor der mere rationelt kunne være udviklet fællesordninger for hele metropolten. Men Københavns Kommunes ønske om at gennemføre egne løsninger og den utilslørede målsætning om én metropolkommune under københavnsk ledelse lagde hindringer i vejen og bevirkede, at de øvrige kommuner udviklede egne løsninger for at undgå at blive afhængige af København. På nogle områder indgik man dog i forskellige samarbejder på et regionalt grundlag, som f.eks. NESA's forsyning af el i stadig større dele af Københavns amtskommune og naboamterne og fra 1940 deltagelse i interessentselskabet Isefjordsværker sammen med Frederiksberg Kommune og Nordvestsjællandss Elektricitetsaktieselskab. Eller Strandsvejsgasværkets gasforsyning af store dele af Københavns Amtskommune og tilslutning til I/S Gas med Frederiksberg Kommune i 1963.

På to områder bød første halvdel af det 20. århundrede dog på tilløb til mere regionale løsninger i hovedstadsmetropolten: Det gjaldt egnsplanlægningen, hvor Egnplanudvalget i 1936 fremlagde den grønne betænkning, der i 1940 dannede grundlag for en fredningsplan for metropolten. I 1947 fremsatte udvalget desuden Fingerplanen, hvis hovedidé blev sikret via de landzonepålæg, som byudviklingsloven gav mulighed for. Og endelig gjaldt det hovedstadsmetropolens kollektive trafik.

Metropolens bytrafik

På grund af forskellige takst- og billetordninger i KS og FS, samt et behov for fælles planlægning og linjeføring for hele hovedstaden, havde Københavns og Frederiksberg kommuner i 1919 gennemført en ordning, hvor Frederiksberg Kommune beholdt eneretten til sporvejsanlæggene, mens FS' virksomhed og driften af linjerne blev bortforpagtet til KS. De to kommuner bidrog så i forhold til folketal og fordelte ejendomsretten forholdsmeæssig. Kort efter blev enhedsdriften gennemført i hele hovedstaden, hvilket betød samme billet- og takstsystem samt nye og ændrede linjeføringer. Sporvejs- og omnibusnettet blev udbygget løbende i takt med udbygningen af Frederiksbergs vestlige ydre distrikter og Københavns indlemmede distrikter.

I mellemkrigstiden blev København desuden engageret i den kollektive trafik i de tilgrænsende sognekommuner - dels med egne linjer, dels med linjer drevet i fællesskab med NESA og Amagerbanen (AB). Allerede i 1911 havde KS og NESA indgået samarbejde om at føre to sporvognslinjer ind i Gentofte Kommune. I 1924 førte KS linje 16 frem til Søborg Torv i Gladsaxe Sognekommune, og endelig i 1938 indgik KS og NESA en aftale om fællesdrift af trolleybuslinjer fra Nørreport til henholdsvis Jægersborg i Gentofte Kommune og Lyngby/Sorgenfri i Lyngby-Taarbæk Sognekommune. I 1927 havde NESA desuden oprettet trolleybuslinjen Hellerup-Jægersborg/Gentofte, og 10 år efter kom trolleybuslinjen Hellerup-Søborg. Amagerkommunernes AB havde i 1930 desuden overtaget alle de busruter på Amager, der blev ført ind til Sundbyerne i København og fra 1947 helt ind til Københavns Rådhusplads.

Selv om mellemkrigstiden ikke bød på samme produktionsniveau indenfor kraftmotorer som under industrialiseringen, blev perioden kendetegnet af en procesinnovation, der gjorde motorerne stadig mere effektfulde. Trods tidens tilbagevendende kriser var de teknologiske landvindinger med til at fastholde og forstærke industrialiserings- og urbaniseringsprocessen op gennem første halvdel af det 20. århundrede. De bedre motorer betød større og kraftigere omnibusser og sporvogne, eldrevne busser og motortog på nærbanerne i hovedstadsmetropolten.

Efter åbningen af den firesporede boulevardbane med landets eneste undergrundstation, Nørreport, i 1917 var der blevet etableret en dobbeltsporet nærbane langs fjernbanelinjerne fra Valby over Hovedbanegården og Østerport til Hellerup med nye nærbanestationer i Valby, Nørreport og Svanemøllen. I Hellerup med videreførelse af nærbanetog helt til Holte og Klampenborg. Samtidig med åbningen af den nye ringgodsbane mellem Hellerup og Vigerslev i 1930 blev delstrækningen Hellerup-Vanløse og linjen Frederiksberg-Vanløse indrettet som nærbane med fire nye standsningsstationer – nuværende Grøndal, Fuglebakke, Nørrebro og Ryparken.

I sidste del af 30'erne og op gennem 40'erne erstattes de lokomotivtrukne nærbanetog af S-tog. Først Valby-Hellerup-Klampenborg og Frederiksberg-Hellerup i 1934, Hellerup-Holte i 1936, Valby-Vanløse i 1942 og Vanløse Ballerup i 1949. Udover DSB's nær- og S-banenet var der efter århundredskiftet opstået et antal privatbaner, som efterhånden kom til at fungere som tilslutningsbaner til statsbanerens linjer. Således jernbanen Lyngby-Vedbæk i år 1900, dog afkortet i Nærum fra 1921, og i 1906 Slangerupbanen fra Købehavn L på grænsen mellem Københavns Nørrebro og det nyligt indlemmede Brønshøjdistrikt. Og endelig fra 1907 Amagerbanen, der dog blev lukket for personbefordring i 1938.

For de fremvoksende forstæder i nord fik nær- og S-banerne stor betydning for pendlingen til arbejdspladserne i København og på Frederiksberg, og de blev en afgørende forudsætning for hovedstadsmetropolens videre forstadsdannelse. Selv om de indre nær- og S-banestationer nok tog en del af persontrafikken i København og Frederiksberg, blev persontrafikken fortsat hovedsagelig varetaget af sporvogne og omnibusser.⁹

Hovedstadens droskeordning

Med DSBs nær- og S-baner, KS' enhedsdrift i København og Frederiksberg og fællesdrift med omegnskommunernes to bus- og sporvejsselskaber var der op gennem den første halvdel af det 20. århundrede skabt et mere sammenhængende og enhedspræget kollektivt trafiksystem i det mest af den daværende hovedstadsmetropol. En tilsvarende udvikling kom til at kendetegne dele af metropolens drosketrafik.

Efter Frederiksberg kommunalbestyrelses trussel i 1913 om at udelukke københavnske drosker fra at tage hyre i byen kom der således gang i forhandlingerne med Københavns kommune, og året efter blev der indgået overenskomst om en fælles droskeordning. Herefter fik de frederiksbergske og københavnske drosker ret til at tage nye ture efter en endt tur i nabokommunen. De fik også ret til at holde på holdepladserne ved Hovedbanegården, byernes øvrige jernbanestationer, dampskibenes anløbspladser i København og på Frederiksberg Runddel samt på andre holdepladser i forhold til det antal, den københavnske og frederiksbergske skiltningen angav de forskellige steder. Ud fra fordelingen af drosker i de to byer i 1914 blev der fastsat et forholdstal, der skulle danne grundlag for en kommende forøgelse af droskeantallet efter forhandling mellem de to kommuner. Københavns og Frederiksbergs droskeordning indbefattede endelig et fælles takstsystem ud fra nogle sindrige takster for kørsel med store og små vogne, nat- og dagkørsel, kørsel indenfor Københavns og Frederiksbergs grænser og Amagerkommunerne og Gentofte Kommunes grænser og kørsel til og fra København og Frederiksberg og de tre forstadskommuner.

Med droskeordningen blev der indledt et tæt samarbejde mellem de to byers politimyndigheder og kommuner. Det resulterede i et ganske tæt parløb i forhold til udviklingen i drosketrafikken og i form af særlige fællesmøder, før der skulle træffes større beslutninger på området. I første omgang ledte samarbejdet til de reviderede droskereglementer, der i 1915 blev udarbejdet i forlængelse af beslutningen om droskeordningen året før. Udover at indarbejde de punkter, der indgik i droskeordningen, blev reglementerne mest muligt samstemt og i øvrigt tilpasset motordroskerne. Dette til trods var en betydelig del af de ældre bestemmelser fortsat aktuelle og indgik i 1915-reglementet.

Som noget nyt blev rækkedannelse på holdepladserne indskærpet i reglementet. Desuden skulle den første vogn i rækken efterkomme personlig eller telefonisk bestilling - med mindre passageren ønskede en anden vogn. Desuden blev det bestemt, at droskenummeret skulle males bag på vognen. På et skilt inde i vognen skulle det oplyses, at drosken kunne tage cykler, barnevogne og bagage med i det omfang, effekterne kunne anbringes i eller udenpå vognen. Og endelig skærpedes kravene til chaufførerne, idet de nu både skulle have et almindeligt kørekort og et droskeføre-kort, skulle være over 22 år, have en lægedokumenteret usvækket syns- og hørevne, ikke måtte være tidligere fængslet og skulle have fornøden køreevne og kendskab til veje og gader samt offentlige bygningers beliggenhed i København og på Frederiksberg.¹⁰

Selv om det nærmest som en parentes blev anført i droskereglementets sidste paragraf, at bestemmelserne også gjaldt for hestedrosker, fik de en kort genfødsel under første verdenskrig og kunne fra 1914 til 1918 notere en stigning fra 43 til 175 i København, mens antallet af motordrosker faldt tilsvarende (tabel 2). På Frederiksberg blev der samtidig indsat 23 hestedrosker til supplement for de 60 motoriserede drosker. Krigsårenes vanskelige tilførsler af og dermed stigende priser på benzin og gummi samt de stigende lønninger, der fulgte af krigsøkonomiens inflation, fik omkostningsniveauet til at stige kraftigt. Med myndighedernes rationering og øvrige varerestriktioner blev det således for en periode nødvendigt at trække hesten af stald og i et vist omfang lade den tage sig af hovedstadens droskekørsel. I modsætning til andre sider af samfundsøkonomien og den sociale krise, krigen havde skabt, kom droskekørsel sig hurtigt over de største vanskeligheder, hvorefter motordroskerne allerede i 1919 ikke blot kunne genindtage sin tidligere position, men endda udvide mængden af vogne så meget, at de sidste hestedrosker stort set blev udryddet året efter.



En af Taxas drosker ved nuværende Annexgårdsvej i 1922 i det den gang meget landlige Rødovre. Bemærk taxametret med friskilt i førerkabinen og de to droskelygter foran på vognen. Også dengang blev hyrevognsfolk udsat for vold i arbejdstiden. Chaufføren på billedet er blevet skudt. Fotoet blev taget af politiet under Københavns Amts Søndre Birk i forbindelse med dettes opklaringsarbejde af det såkaldte Damhusmord.

(Rødovre Kommunes Lokalthistoriske Samling).

Med boomet efter krigen samt freds- og valutakrisen op gennem det meste af 20'erne udeblev vanskelighederne dog ikke for droske trafikken. Overenskomstforhandlinger med de faglige organisationer betød stigende lønninger i 1919, og for nogle år vendte det høje omkostningsniveau tilbage. Det blev så erstattet af prisfald, takstnedsættelser og en ringere efterspørgsel på kørsel, der fulgte af den arbejdsløshed, som igen var stigende.

Med baggrund i disse vanskeligheder og for at styrke konkurrencestillingen smeltede TM og TA sammen i 1921 i den nystiftede droskecentral "Taxa", hvor samtlige drosker og vognmænd indgik. Taxa overtog TM's telefonanlæg og personale, AT's formue og inventar og de to selskabers telefonskabe rundt om i hovedstaden. Telefonnummeret C 9001 blev overtaget af Taxa, og samtlige vogne og telefonskabe fik bomærket "9001 Taxa 9001", der blev til det velkendte slogan: "9001, men skynd dem lidt". Men en flåde på 442 vogne, 338 fra AT og 104 fra TM, sad Taxa stort set på samtlige drosker i København, og med herredømmet over næsten alle telefonskabe i hovedstaden, 20 telefondamer, et moderniseret telefonanlæg og et administrativt personale på 5 stod Taxa uhyre stærkt overfor både FBK og de få selvstændige droskevognmænd, der var tilbage.

De tilbageværende københavnske vognmænd måtte hurtigt give op, men selv om FBK efter verdenskrigen havde opslugt Frederiksbergs resterende droskevognmænd, og kommunen var slået ind på kun at tillade telefonskabe fra kompagniet på byens droskeholdepladser, kom FBK i en stadig vanskeligere situation. Taxas størrelse, organisation og den næsten enerådende position i København gjorde det nærmest umuligt for FKB at stå imod konkurrencen i såvel København som Frederiksberg. Dels på grund af de flere vogne, der kunne søge hyre. Og dels på grund af det stigende antal telefonskabe, Taxa satte op i de københavnske bydele, der lå op til Frederiksberg, så man kunne kapre telefonbestillinger fra Frederiksberg.

På den baggrund startede drøftelser mellem Taxa og FKB i 1923, hvor repræsentanter fra politi samt København og Frederiksberg kommuner deltog. Både politik og kommuner tilskyndede parterne til at finde en hurtig fællesløsning af hensyn til hovedstadens droskeordning, og i 1926 tog man det første skridt i den retning, idet FBK underkastede sig Taxas reglement. Hermed kunne begge selskabers vogne tage ture fra hinandens telefonskabe, og der blev etableret en direkte telefonforbindelse mellem de to bestillingscentraler. Da man fra det offentliges side kun ønskede ét droskeselskab i hovedstaden, og det lå i luften, at man ville gribe ind, så resultatet ville blive en sammenlægning, blev de to droskeselskaber i oktober 1929 enige om at fusionere. Taxa overtog derefter FKB's aktive medlemmer, inventar og forpligtelse. Til gengæld skulle en vognmand fra Frederiksberg altid være medlem af Taxas bestyrelse, ligesom Taxa forpligtede sig til også at forhandle spørgsmål af betydning for hovedstadens droskevæsen med Frederiksberg Kommune og byens politimyndighed.

Ved indgangen til det nye årti, hvor droskeantallet i København og på Frederiksberg efter en ændring i reglementet nogle år før blev ansat til en vogn pr. 1100 indbyggere, rådede Taxa over samtlige 80 telefonskabe i hovedstaden og næsten alle af samtlige 683 motordrosker. Siden verdenskrigens slutning i 1918 var vognparken forøget med 528 vogne fordelt på 440 i København og 83 på Frederiksberg. Hestedroskerne var helt forsvundet, og det meste af vognparken erhvervet i løbet af 20'erne bestod hovedsageligt af europæiske fabrikater: Tyske Adler og Mercedes Benz, danske Triangel og franske Renault.

Det lille hovedstadsmetropols droskeordning

I takt med at Gentofte og Tårnbys forstæder voksede frem og fik et sporvejs- og omnibussystem med KS, begyndte politimyndighederne i Amager og Nordre Birk efter aftale med kommunerne at tildele droskebevillinger. Først i Gentofte Kommune, hvor vognmændene allerede i 1919 gik sammen i Nordre Birks Bilkompagni. Bilkompagniet, der kort efter skiftede navn til Auto, fik fra

starten en bestillingscentral og telefonskabe af samme type som i hovedstaden. Efter åbningen af lufthavnen i Kastrup i 1925 blev Amager Drosken, der senere kom til at hedde Amager Taxa, oprettet. Og helt ude i den fremvoksende villaforstad Holte tildelte Søllerød Sognekommune droskebevillinger, der betød, at syv selvstændige vognmænd i 1926 kunne oprette Holte Taxa.

Selv om Taxa og hovedstadens droskeordning på Amager omfattede Sundby-distriktet, der i 1902 var indlemmet i København, betingede øens størrelse, forstadsbebyggelser og især eneretten til at opnå hyre i lufthavnen, at Amager Taxa og Tårnby Sognekommune ikke umiddelbart havde interesse i at tilnærme sig hovedstadsordningen på droskeområdet. Men det ønskede Gentofte Kommune. Vognmændene i Auto var nemlig i samme situation som droskerne på Frederiksberg havde været i før 1914, hvor de efter endt tur i København eller på Frederiksberg ikke måtte tage hyre på gader eller holdpladser, men skulle køre tomme tilbage til hjemkommunen. Da forstæderne her allerede var ganske udbyggede, og befolkningstallet i slutningen af 20'erne nåede op i nærheden af 50.000, var København og Frederiksberg villige til at forhandle med forstadskommunen.¹¹

Hovedstadsmetropolen

Fra første verdenskrig og frem til midten det 20. århundrede blev København og Frederiksberg næsten udbygget og kunne i 1950 notere et folketal på næsten 768.000 og 120.000. Det højeste nogen sinde. Trods periodens tilbagevendende økonomiske kriser var industrialiseringen og indvandringen til hovedstaden stadig den drivende kraft. Nye fabriksvirksomheder kom til, ældre udvidede og opsvinget for de øvrige byerhverv fortsatte.

Byvæksten blev mere åben og lav som følge af den kommunale regulering og foregik fortrinsvis i de distrikter, der var indlemmet i København i 1901 og på Frederiksbergs yderdistrikter vest for Fasanvej. Her blev etagebyggeriet koncentreret til særlige kvarterer eller udlagt som kulisseyggeri med randetagebebyggelser langs de gennemgående gader med udstrakte villakvarterer, parker og anlæg bagved. Her var desuden udlagt selvstændige industrikvarterer dels i Valby, i Lygtekvarteret samt omkring Vermlandsgade og Strandlodsvej på Amager, dels på Frederiksberg mellem Fabrikvej og den østlige del af Peter Bangs Vej, vest for Vagtvej og til de kommunale værker på den yderste del af Finsensvej.

På samme tid opstod der et stadig større bælte af forstæder uden om København: Dels i Gentofte Kommune, der stort set blev helt udbygget som forstad, dels i Søborg i Gladsaxe Sognekommune, dels omkring Lyngby og Virum i Lyngby-Taarbæk Sogne. I 1950 var hovedstadsområdet for alvor blevet en metropol med godt 1,2 million i kernen København-Frederiksberg og de omkringliggende forstæder.

Med den fortsatte urbanisering og den fremvoksende velfærdsstat blev hovedstadskommunernes opgaver yderligere forøget med nye vej- og kloakanlæg, udvidelse af forsyningsvirksomheder, socialt institutionsbyggeri, hospitalsudvidelser, nye skoler, særlige sociale opgaver til skolevæsenet, moderne biblioteksbyggeri samt støtte til boligbyggeri. København og Frederiksberg var ved at blive velfærdskommuner.

Resultatet blev i første omgang en aftale i 1927 mellem de tre kommuner om, at drosker fra Gentofte Kommune efter endt tur fik ret til at søge hyre på gaderne i København og Frederiksberg. De kunne desuden lægge sig ind på holdepladserne på Østerport, i Tornebuskegade og på Christianshavns Torv i København samt på Frederiksberg Runddel. Droskerne fra hovedstaden fik samtidig ret til at søge hyre på Gentoftes Kommunens veje og holdepladser. I aftalen indgik også bestemmelser om, at droskeantallet i de tre kommuner skulle sættes i forhold til en vogn pr. 1100 indbyggere, et fælles takstsystem samt størrelsen for de to vogntyper, man stadig brugte: Henholdsvis fem- og trepersoners drosker inklusive chauffør.

Efter en række forhandlinger mellem de tre kommuner gennemførtes endelig i 1932 en samlet droskeordning for den mest urbaniserede del af hovedstadsmetropolen. Drosker fra Københavns,

Frederiksberg og Gentofte kommune kunne nu frit søge hyre på gade og vej og samtlige holdepladser i kommunerne. Der udarbejdes et fælles takstreglement, der forsat er baseret på grundtakst og løbende afstandsbestemt kørselsberegning og dag- og nattakst. Systemet gælder for hele området uden zoneinddeling og med takster for kørsel uden for det fælles droskeområde, betaling for ventetid, befordring af bagage, cykler og barnevogne samt op- eller nedbæring af bagage. Desuden udfasede man en lille drosketype, og der blev fastsat ydre og indre mål for størrelsen af drosker til fem personer, der skulle godkendes af politimyndighederne ud fra skærpede krav til trafiksikkerhed og publikumsbekvemmelighed.

Hermed var der fundet en delregional ordning for reguleringen af droskevæsenet. Et fælles udvalg, der senere blev til et syns- og takstudvalg, blev nedsat med repræsentanter fra de stedlige kommuner og politimyndigheder og fik til opgave løbende at tage stilling til antallet af drosker, regulering af takster og droskernes størrelse, type og indretning samt ændring og tilpasning til de droskereglementer, der ifølge politivedtægterne stadig skulle gælde i hver af de tre kommuner.

Efter gennemførelsen af droskeordningen var der behov for at få tilpasset reglementerne til den nye virkelighed og de revisioner, udviklingen ellers krævede. Helt i overensstemmelse med den kooperative beslutningsform i centraladministrationen, der fulgte med den øgede samfundsregulering siden første verdenskrig, nedsatte man i vinteren 1935 et særligt udvalg, der bestod af kommunernes fællesudvalg, repræsentanter fra Taxa og droskechaufførernes fagforening. Udvalget skulle udforme et københavnsk reglement, der efter en tilpasning til lokale steds- og myndighedsbetegnelser og enkelte, ubetydelige særforhold i de to øvrige kommuners regulativer, skulle være gældende for hele droskeordningens område.



Vogn 1364 fra hovedstadens Taxa i 1930. (Frederiksberg Stadsarkiv).

Sådan blev det. Efter vedtagelse og gennemførelse af regulativet i København, blev regulativerne for Frederiksberg og Gentofte vedtaget med lokale tilpasninger af kommunalbestyrelserne. Udover de forhold, der var betinget af aftalerne om det lille metropols droskeordning, og som blev indskrevet i regulativerne, blev en lang række af de hidtidige bestemmelser optaget i revideret form. Hertil kom enkelte nye regler – bl.a. at droskerne skulle gennemføre ture overalt på Sjælland med tilgrænsende øer. Dog kunne passagererne ikke kræve at blive færget over til øen i drosken.

Som følge af den udvidede droskeordning indgik Gentoftes droskeselskab Auto i 1932 i Taxa, hvis position blev yderligere styrket op gennem 30'erne. Allerede i 1930 havde Taxa fået nyt hovedsæde i en stor, nyopført ejendom på Rosenørns Allé på Frederiksberg. I midten af årtiet havde Taxa en administration på 20 personer, mens den moderniserede bestillingscentral talte 42 damer, hvoraf de 25 kunne ekspedere telefonisk. Taxa ejede samtlige telefonskabe og rådede over 99 procent af ”droske-flåden”, der repræsenterede en pæn del af den kontinentale, europæiske bilindustri; nu dog også med amerikanske mærker som Chevrolet, Ford, Chrysler og Dodge. Herudover etablerede Taxa en indkøbsforretning, Forsikringsselskabet Trafik samt en spare- og låneforening med henblik på finansiering af vognkøb.

Trods denne helt dominerende rolle i den daværende metropols drosketrafik, det centrale bestillingskontor og de nye forretningsområder var Taxa ikke blevet præget af den kapitalkoncentration, der prægede ejendomsforholdene op gennem mellemkrigstiden. Med de mange vognmænd, der ofte kun rådede over en og højst et par vogne, var droskesammenslutningen Taxa ikke et traditionelt kapitalistisk foretagende. Det mindede mest af alt om en andelslignende virksomhed, der i forhold til det organiserede danske arbejdsmarked havde ordnede forhold med overenskomst med chaufførernes faglige organisation, var medlem og meget aktiv deltager i arbejdsgiverorganisationen Foreningen af Automobildroskeejere i Danmark, der blev stiftet i 1921. Foreningen skiftede navn til Dansk Taxi Forbund i 1947.

Tabel 3. Antal drosker, Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner, 1920-1945

1920	1925	1930	1935	1940	1945
535	590	726	811	894	808

Kilde: Statistisk Årbog for København og Frederiksberg, 1945/46, s. 113.

Med hovedstadsmetropolens droskeordning og Taxa som den eneste sammenslutning på området var der op gennem mellemkrigstiden med de offentlige myndigheders medvirken opnået en samlet, regional løsning, som på mange områder lå tæt op ad metropolens øvrige bytrafik med DSB og KS som hovedaktører. Taxa var godt nok et privat selskab, men blev via droskeordning og detailregulering offentligt styret og integreret i metropolens kollektive trafik.

I takt hermed blev selskabet inddraget ved udformningen af droskereglementer og andre større beslutninger og kom således ind i den bagvedliggende politisk-administrative proces. I forhold til det hyppigt tilbagevendende spørgsmål om takster medførte det bl.a. i løbet af 30'erne og gennem besættelsesårene, at Taxa ubesværet af flere omgange fik opskrevet drosketaksterne af synings- og takstudvalget i forhold til stigning i brændstofpriser og overenskomstfastsatte lønninger. Altså en reel pristalsregulering.

I besættelsesårene, hvor Taxa blev ramt af samme vanskeligheder, som droskekørslen oplevede under første verdenskrig, resulterede det i en forhøjelse af taksterne på 120 procent i forhold til niveauet i 1932. Det skete for at sikre indtjeningen og dermed den vigtige droskekørsel i en tid, hvor den øvrige bytrafik også lå underdrejet. Med de vanskelige forsyningsforhold og rationeringer klarede Taxa i mange tilfælde situationen ved at installere generatorer på

motordroskerne eller ved at leje heste, der blev spændt for en motordroske eller brugt til at trække forskellige vogntyper.

Mens det samlede antal drosker i Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner siden 1920 havde vist en jævn stigning i forhold til befolkningstallet, førte besættelsesårenes vanskeligheder til, at antallet af drosker i befrielsesåret 1945 var reduceret med 10 procent i forhold til niveauet før krigen (tabel 3). Med normaliseringen i de allerførste efterkrigsår genvandt Taxa dog relativt hurtigt sin hidtidige position, og allerede i 1946 kunne taksterne nedsættes til 65 procent i forhold til 1932-niveauet.

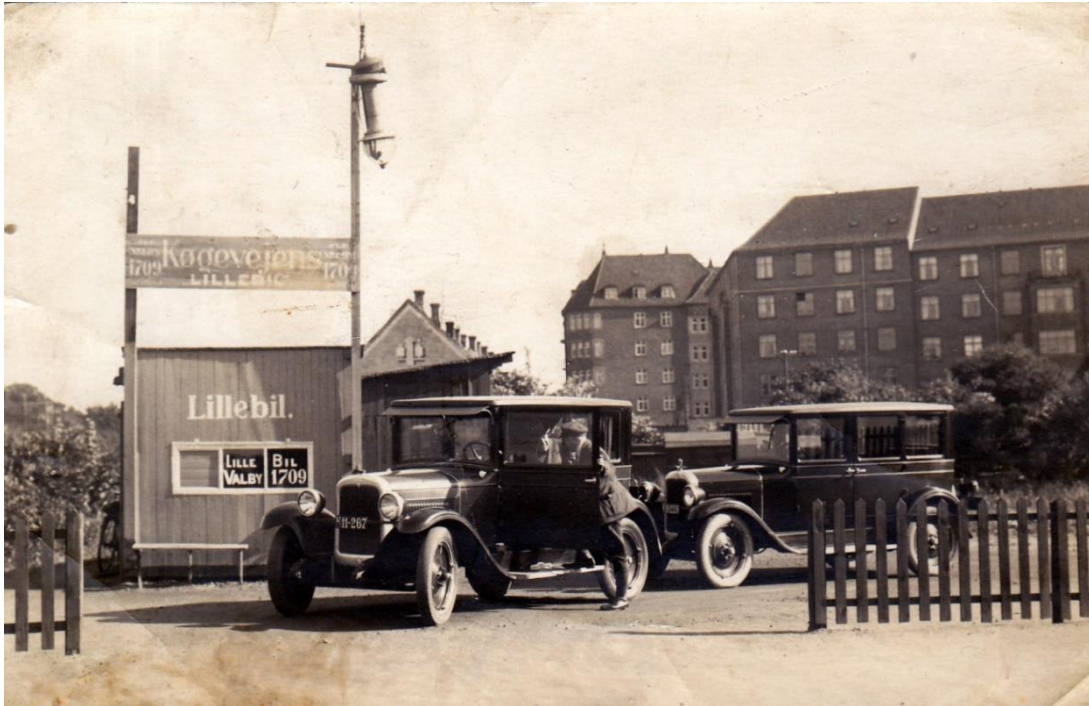
Lillebiler

Samtidig med at drosketrafikken blev stadig mere organiseret og offentligt reguleret op gennem mellemkrigstiden, opstod lige efter første verdenskrig en ny form for hyrevognskørsel. Da myndighederne i København i 1919 havde afskaffet det hidtidige system med drosker med hvid og gul nummerering og herefter alene fortsatte med en form, der svarede til den, der var tillagt vogne med hvid nummerering, opstod et marked for den kørsel, de gult nummererede drosker hidtil havde varetaget. Da det kort efter krigen blev betydelig lettere at erhverve mindre automobiler til 2-4 passagerer til en lavere pris og udbetaling, blev der samtidig basis for at gå ind på dette marked med en mindre startkapital og tilbyde hyrevognskørsel til en lavere pris end de højere og offentligt regulerede takster, som droskerne kørte efter. Med næringsfriheden kunne enhver med et automobil, der var godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, slå sig ned som vognmand og alene eller sammen med andre vognmænd med en fælles bestillingscentral og tilbyde den form for hyrevognstrafik, der nu bød sig. Disse vogntyper var mindre end droskerne, så samtiden betegnede de nye vogne og deres selskaber som lillebiler og lillebilselskaber.

Den hyreret, der gennem regulativerne var tilladt de autoriserede drosker, satte dog en grænse for lillebilernes erhvervsudøvelse i byrummet, idet de hverken kunne tage hyre på gade og vej eller fra droskernes holdepladser. Lillebilerne og lillebilselskaberne var således henvist til kun at opnå personlig eller telefonisk hyre fra privat grund, gårdsplads eller villahave, og skulle efter end kørsel vende tilbage hertil for at få ny hyre. Ikke desto mindre dukkede der på meget kort tid et stort antal lillebiler op. Skønsmæssigt ansat til 1600 i starten af 20'erne overfor de godt 550 drosker i København, Frederiksberg og Gentofte kommuner. Omkring 1930 faldt antallet ganske vist til omkring 900 lillebiler, men stadig med en overvægt af lillebiler i forhold til hovedstadsmetropolens godt 800 drosker.

I samtidens øjne var en lillebilvognmand en person, der havde anden fast beskæftigelse, men supplerede indkomsten med en bibeskæftigelse som vognmand med uorganiserede chauffører, ansat til lav løn og med lange arbejdsdage. Det var samtidig opfattelsen, at hverken vognmænd eller chauffører optrådte tilstrækkelig korrekt og hensynsfuldt overfor publikum, at de kørte hensynsløst og ikke sørgede for at vedligeholde køretøjerne, så de var forsvarlige.

At 244 enkeltstående vognmænd i 1930 var optaget i KTAS fagbog, ofrede penge på at holde telefon og afså tid til at betjene den indikerer dog, at en del af lillebilbranchen blev drevet mere professionelt og som en fuldtidsbeskæftigelse (tabel 4). På samme tid var der også opstået 32 lillebilselskaber med bestillingscentral – og nogle af dem udviklede sig med tiden til større selskaber, som eksisterede længe efter, hyrevognsloven fra 1973 blev gennemført. Det gælder f.eks. Ringbilen, Ryvang Bilen, Øbro Bilen, Gentofte Bilen, Amager og Villabyernes Taxi samt Aladdinbilen, Dybbøl-Boulevard Bilen og Sydhavns Bilen. Altså selskaber, der opbyggede et solidt kundegrundlag, som de betjente i forskellige bydele i København, på Frederiksberg og forstæderne i Gentofte. Den erhvervsmæssige seriøsitet blandt en del af lillebilfolket blev endelig understreget af, at en del af branchens vognmænd fra 1926 lod sig organisere i Lillebilernes Sammenslutning.



Holdeplads for Køgevejens Lillebil på Toftegård Allé/Lyshøjgårds Vej i 1939 i københavnske Valby. De to lillebiler holder, som de skal på en privat grund. I det lille træskur er der bestillingskontor, hvor der modtages telefonture på nummeret Valby 1709, hvorefter manden i skuret går ud og give bestillingen videre til de holdende chauffører. (Valby Lokalhistoriske Arkiv).



Lillebilen Valby Taxi-Bil på holdepladsen i indkørslen i en af de ældre ejendomme på Valby Langgade i 1930. (Valby Lokalhistoriske Arkiv).

Tabel. 4. Antal droske- og lillebilselskaber samt lillebilvognmænd i København og Frederiksberg Kommuner og kommuner i Københavns Amt 1920-1970.

	Droskeselskaber	Lillebilselskaber	Lillebilvognmænd
1920	4	1	191
1925	4	13	301
1930	4	32	244
1935	3	38	210
1940	5	36	198
1945	6	32	140
1950	7	40	302
1955	9	47	412
1960	11	45	368
1965	12	49	375
1970	13	54	397

*Lillebilvognmænd: Enkeltstående vognmænd udenfor lillebilselskaber optaget med telefon i KTAS Fagbøger.
Kilde: KTAS Fagbøger, 1920-1970*

For droskerne og senere Taxa blev lillebilerne hurtigt et stort problem, der blev opfattet som urimelig konkurrence. Ikke blot som følge af deres store antal og de telefonture, som lillebilerne tog helt legat, men også gennem den ulovlige hyresøgning, som nogle lillebiler foretog på gader og vej, ved teatre og forlystelsessteder, omkring droskernes holdepladser eller private porte, smøger og passager. Hertil kom, at lillebilerne ofte kørte til lavere takster end droskerne, stort set var et ureguleret område og dermed fritaget for den fordyrende detailstyring, som droskeområdet var underkastet.

På den baggrund gennemførte droskeejerne fra 1923 flere offentlige protestmøder, ligesom de organiserede en systematisk indrapportering af lillebilers ulovlige kaping af kunder. Lillebiler, der blev taget i ulovligheder eller hensynsløs kørsel, blev nidkært stoppet af politiet, der optog rapport, og for at forøge sikkerheden krævede man fra 1928, at lillebilerne skulle aflægge en særlig prøve for erhvervsmæssig personkørsel, ligesom der blev indført samme periodiske syn som gjaldt droskerne.

Selv om droskerelementerne tydeligt fastlagde hyreretten og dermed de forhold, lillebilerne kunne agere under, følte hovedstadskommunerne og senere også Gentofte Kommune sig foranlediget til at indskærpe dette ved revision af reglementerne op gennem mellemkrigstiden. Det blev således fastslået, at andre hyrevogne hverken måtte søge hyre på gader og vej, offentlige droskeholdepladser eller fra smøger, porte og passager. De måtte kun standse sådanne steder, såfremt de havde modtaget en bestilling derfra, og i hvert enkelt tilfælde skulle det oplyses til politiet på forlangende. Af hensyn til brand- og sundhedsfare blev det forbudt at benytte gårdrum i beboelseskvarterer til holdepladser for stærkt benyttede automobiler. En lokal politirapport fra Frederiksberg Politi inden forbuddet viste, at baggårde på 36 forskellige adresser i byen blev anvendt som holdeplads for 117 lillebiler, og at der i godt en tredjedel af tilfældene også var benzinlager eller tankstation til lillebilerne.

Trods kommunernes og politimyndighedernes markante initiativer for at modvirke det uvæsen, der var fulgt med lillebiltrafikken, forsøgte politiet alligevel i tæt samarbejde med Lillebilernes Sammenslutning at skabe mere ordnede forhold på området. Det drejede sig om de skærpede krav om anmeldelse, godkendelse og tilsyn af køretøjer til erhvervsmæssig personbefordring, der blev indføjet ved en revision af motorloven i 1927 af hensyn til trafiksikkerheden. Herudover oprettede Københavns Politi i begyndelsen af 30'erne et lillebilkontor, hvor ejerne af lillebiler frivilligt kunne til- og afmelde vogne og private holdepladser,

lade vognene underkaste et særligt tilsyn og tilmelde chauffører, der nu ikke måtte være straffede. Dette initiativ og den stærkere regelstyring bevirkede, at lillebilerne efterhånden fik samme standard som Taxas vogne, og en større del af vognmændene havde kørslen som hovedbeskæftigelse. På den måde blev der ”ryddet op” i branchen med det resultat, at det samlede antal lillebiler i 1940 var faldet til 373. En reduktion på næsten 60 procent i forhold til 1930, hvilket var langt mere, end det fald på knap 20 procent, som kendetegnede gruppen af enkeltstående lillebilvognmænd med egen telefonsbestilling. Denne yderligere professionalisering af branchen blev understreget af, at antallet af lillebilselskaber med bestillingscentral i samme periode steg med fire, og der blandt de nye var flere, der fik en ganske lang levetid. Det gjaldt f.eks. Damsø Bilen, Eva Bilen og Amager Lillebil. Desuden så både Taxa og droskeordningens kommuner gennem fingrene med, at lillebilerne ulovligt tog hyre på gade og vej, fordi der var færre drosker i de ekstraordinære tider under besættelsen.

Reguleringsforsøg

Udover tilføjelsen i 1927-motorloven kom hverken denne lovgivning eller den første færdselslov fra 1923 til at indeholde bestemmelser, der vedrørte lillebilerne. Fagbevægelsens og droskeorganisationernes repræsentanter i det udvalg, der blev nedsat til forberedelse af motorloven fra 1927, havde ellers foreslået, at amtsrådene og købstadskommunerne kunne bestemme, at erhvervsmæssige personbefordring, herunder lillebilkørsel, kun måtte udføres af dem, der havde fået politiets særlige tilladelse. Forslaget blev dog pillet ud af det endelige lovforslag, som Venstre-regeringen fremlagde i Rigsdagen. I begrundelsen henviste man til de bestemmelser, der allerede var i droskereglementet, og at man ikke ønskede en yderligere begrænsning i erhvervsfriheden for den øvrige erhvervsmæssige personbefordring – herunder lillebilerne.

I lyset af at Chaufførernes Fagforening op gennem 30’erne havde rejst ønske om at begrænse antallet af vogne, øge kontrollen med lillebilerne og deres organisation, Lillebilernes Sammenslutning, og få lillebilerne underkastet samme takstkontrol som droskerne, anedes der en politisering af spørgsmålet, da udvalget til samordning af motor- og færdselsloven fremsatte et forslag, der gik netop i den retning. Udvalget var blevet nedsat af den siddende socialdemokratiske regering i 1935.

Sideløbende med det fordelings- og sikringssystem der op gennem mellemkrigstiden og i 40’erne opbyggedes indenfor social- og sundhedsområdet, skole- og uddannelsesvæsen og på boligområdet, suppleredes den fremvoksende velfærdsstat efterhånden med en række samfundsregulerende styringsinstrumenter: Dels vækst- og konjunkturstimulerende tiltag, stadig større offentlige arbejder, støtte til landbruget og oprettelse af husmandssteder, forlængelse af overenskomster, besiddelse, kontrol og udbygning af forsyningssektoren og den kollektive trafik samt en ekspansiv finanspolitik. Og dels reguleringsinitiativer overfor de bivirkninger, som industrialiseringens urbanisering medførte: De første naturfrednings- og byplanlove fra 1917 og 1925, i 30’erne en ny byplanlov samt lovgivning om boligsyn og saneringer, en ny naturfredningslov og den første naturfredningsplan og i 40’erne en byudviklingslov og byudviklingsplaner.

På den baggrund var det naturligt, at velfærdsstaten også måtte favne den del af bytrafikken, som drosker og lillebiler udgjorde – især når der var problemer.

Det lovforberedende udvalg foreslog da også i sin betænkning, at kommunerne og politiet skulle fastsætte kørselstakster og antallet af drosker og andre køretøjer, bestemt til erhvervsmæssig personbefordring - underforstået lillebiler. Den bagvedliggende argumentation omfattede den gængse opfattelse af lillebranchen udøvere og pegede på mindre korrekt og hensynsfuld optræden fra vognmænds og chaufførers side, manglende vedligeholdelse af køretøjer og uforsvarlig og

hensynsløs kørsel. De foreslåede reguleringer og begrænsninger i antallet af køretøjer ville rydde ud blandt lillebilbranchens mest anløbne aktører og stimulere den faste kreds af vognmænd og chauffører til at opfylde de nødvendige krav med hensyn til optræden overfor publikum, ansvarlig kørsel og vedligeholdelse af vognene. For at lillebilerne ikke, ligesom droskerne, skulle udnytte den monopolagtige status, der ville opstå ved begrænsningerne til at skrue op for taksterne eller påføre droskerne billig konkurrence, anså man det for nødvendigt at lade taksterne være offentligt reguleret.

Alt i alt fastere rammer til fremme af god orden og større sikkerhed på et område af stor betydning for befolkningen.

Da forslaget tog mere hensyn til befolkningen end til erhvervsfriheden, regnede man med, at det ville blive bremsede af det borgerlige flertal, der stadig var i Landstinget. Derfor valgte regeringen foreløbig ikke at gå videre med det. Det gjorde det socialdemokratiske flertal i Københavns Kommunalbestyrelse til gengæld, da de i efteråret 1941 nedsatte Udvalg til Ordning af Droskevæsenet, hvis forslag kommunen fremlagde for Justitsministeriet i foråret 1943. Ved en ændring i motorloven fik kommunerne mulighed for at opnå fuld kontrol med drosker og lillebiler, idet det kommunale råd sammen med politiet fik beføjelse til at fastsætte kørselstaksterne, antallet af biler og bestemmelser om vognenes størrelse, indretning og betjening. Altså en fuldstændig inklusion af lillebilkørslen under droskevæsenet, dog uden at lillebilerne fik udvidet deres hyreret, hvilket på sigt ville tage livet af lillebilerne på grund af droskerne særstilling. Som baggrund for den mere vidtgående regulering af hyrevognstrafikken, der lå i Københavns Kommune hyrevognsforlag, brugte man den samme argumentation overfor Justitsministeriet, som det ministerielle udvalg fra 1935 havde brugt. Dog blev hyrevognstrafikkens samfundsmæssige betydning løftet op på et højere niveau, da man anførte, at hyrevognene var til for befolkningens skyld ligesom jernbaner, omnibusser, sporveje og rutebiler snarere end for erhvervets skyld. Derfor måtte man tilpasse sig tidens krav og befolkningens behov og dermed underkaste sig samfundsmæssig kontrol.

Inden fremlæggelsen af lovforslaget for ministeriet havde København Kommune ganske vist i 1942 drøftet det med de to andre kommuner i det lille hovedstadsmetropols droskeordning, men havde ikke fået opbakning herfra. Det mere socialkonservative flertal i Frederiksberg Kommunalbestyrelse ønskede at opretholde lillebilernes hidtidige vilkår, men var dog parat til visse kontrolforanstaltninger, mens det mere liberalt orienterede konservative flertal i Gentofte ville sætte lillebilerne fri og give dem fri hyreret på gade og veje.

I Københavns Kommune var man imidlertid ikke villige til at gå på kompromis. Kommunen pointerede overfor Justitsministeriet, at man ville gennemføre ordningen alene trods holdningerne på Frederiksberg og i Gentofte – også selv om det ville være ødelæggende for den droskeordning, som København havde indgået sammen med de to øvrige kommuner. Med risiko for en skrinlæggelse af et af de første forsøg på at skabe regionale løsninger i en del af metropolen, besættelsesårenes noget større vanskeligheder og det forhold, at regeringen trak sig tilbage i august 43, skete der foreløbig ikke videre i sagen.

Med formuleringen af lovforslaget havde Københavns Kommune ikke lagt skjul på, at det ville medvirke til dannelsen af et københavnsk, droskeorganiseret hyrevognselskab, styret af regulativer og koncessionsbetingelser og baseret på et andelsprincip under ledelse af en offentlig valgt forretningsfører. I sine bestræbelser på at nå dette mål genoptog Københavns Kommune sagen kort efter befrielsen. I august 1945 anmodede kommunen på ny Justitsministeriet om at fremsætte det forslag til ændring i motorloven, man havde indgivet i 1943. I den anledning sendte Københavns politidirektør på vegne af ministeriet i foråret 1946 lovforslaget til ny høring i de to andre kommuner, der var med i den fælles droskeordning. Selv om Frederiksberg Kommune fremførte de samme synspunkter, som man havde i 1942, afspejlede debatten i

kommunalbestyrelsen tydeligt de lands- og kommunalpolitiske skillelinjer, der var i spørgsmålet om den fremtidige tilrettelæggelse af hyrevognsområdet.¹² Det konservative flertal modsatte sig således dette indgreb i lillebilernes næringsfrihed, den frie konkurrence og den kommunalisering af den almindelige vognmandsnæring, som det københavnske lovforslag ville medføre. Der var tale om ”at socialisere hyrevognskørslen – et skridt videre ad socialiseringens vej”, som man udtrykte det.¹³ Man mente, at det var sundt, at lillebilerne skabte konkurrence om service og pris i forhold til det offentligt regulerede droskevæsen.

Det store socialdemokratiske mindretal i kommunalbestyrelsen havde samme holdning til sagen som det socialdemokratiske flertal i Københavns Kommunalbestyrelse og partiets landsorganisation. Med udgangspunkt i det kooperative beslutningssystem, som Socialdemokratiet som regeringsbærende eller -støttende parti selv havde opbygget i mellemkrigstiden, henvistes til den tilslutning, som Københavns Kommunes lovforslag nød blandt parternes organisationer: Automobildroskejerne i Danmark, Lillebil Sammenslutningen samt Droskechaufførernes Fagforening. Herudover fremførtes de samme argumenter som både det ministerielle udvalg fra 1935 og Københavns Kommune tidligere var kommet med i sagen.



Der fyres op i generatoren på en af Texas drosker på Peter Bangs Vej på Frederiksberg i sommeren 1943. (Frederiksberg Stadsarkiv).

De frederiksbergske socialdemokrater anførte i samme tråd, at droskevæsenets ejere og chauffører var proletariserede som følge af den urimelige konkurrence fra de uregulerede lillebiler. Man frygtede, at der ville ske en voldsom stigning i antallet af lillebiler, når benzinrationeringerne var ophørt med deraf følgende vanskeligheder, som man kendte fra den første mellemkrigstid. En hyrevognsordning, som ville udspringe af det københavnske lovforslag, ville skabe ordentlige levevilkår, løn og indtjening til droskernes vognmænd og chauffører og være afgørende for færdselssikkerheden og publikumsbetjeningen. Det var for Socialdemokratiet nødvendigt at standse den uhæmmede konkurrence på hyrevognsområdet gennem et offentligt droskevæsen som en del af byens øvrige offentlige trafik. De samfundsmæssige interesse må stå over erhvervsinteresserne og den fri konkurrence. Som partiets ordfører udtrykte det: ”Der skal være plan og orden i det” og ”det ønsker vi i min gruppe, at der skal være indenfor dette område, ligesom vi ønsker, der skal være plan og orden indenfor samfundets andre grene.”¹⁴

Med Frederiksberg og Gentofte kommuners forsatte afvisning af det københavnske hyrevognslovforslag havde den siddende Venstre-regering et godt argument for ikke at fremsætte et lovforslag, som i øvrigt stred mod regeringspartiet helt grundlæggende politisk-ideologiske grundlag. Det på trods af, at Københavns Kommune og de interesserede organisationer gentagne gange rejste sagen i 1946 og 1947.¹⁵

De første efterkrigsårtier: Fornyet planløshed

Med de massive forstadsdannelser i slut-40'erne og op gennem 50- og 60'erne måtte forstadskommunerne, der i øvrigt alle fra 1951 fik tildelt samme semikøbstadskommunale status som Gentofte havde opnået i 1934, opbygge forvaltningsapparater og institutioner på alle kommunalområder som følge af de udfordringer, der fulgte med urbaniseringen og den stadig mere udbyggede velfærdsstat. En proces som Københavns, Frederiksberg og de ældre forstadskommuner allerede havde været igennem, men som også her krævede nye tiltag.

Nogle af udfordringerne havde regional karakter, og dem forsøgte amterne så vidt muligt at håndtere, men udfordringerne var på en lang række områder så omfattende, at de i realiteten krævede et overregionalt politisk-administrativ organ. Bestræbelser på at skabe et sådan organ og finde de nødvendige regionale løsninger, inden det kunne træde i funktion, løb da også som en rød tråd gennem hovedstadsmetropolens udvikling i disse årtier.

Trods det manglende lovgrundlag lykkedes det at komme igennem med bæredygtige tiltag med hensyn til den fysiske, regionale planlægning. Men på ny blev hovedstadsmetropolens kollektive trafiksystem, herunder også hyrevognstrafikken, kendetegnet ved en betydelig grad af planløshed. Og det på trods af, at der i mellemkrigstiden var skabt regionale løsninger indenfor den udstrækning, metropolen havde på det tidspunkt.

Bytrafikkens mange aktører

Som følge af forstadsdannelserne og i overensstemmelse med Fingerplanens og efterfølgende planinitiativers forudsætning om pendling mellem forstædernes boligområder og arbejdspladserne i selve hovedstaden udbyggede DSB i kraft af sit statslige fundament et regionalt sammenhængende S-banenet. I 1949 med en forlængelse fra Vanløse til Ballerup, i 1953 og ti år senere forlængelserne ud af Vestbanen, først til Glostrup og siden til Tåstrup, og i 1968 forlængelsen mellem Holte og Hillerød. Endelig åbnedes i 1972 den første del af Køge Bugts ny-anlagte S-bane foreløbig til Vallensbæk.

Den øvrige kollektive trafikbetjening af København, Frederiksberg og de nærmeste forstæder forblev under KS og dets eksisterende driftssamarbejde med NESAs og AB. Udover en vis

udbygning af busnettet herunder afstikkerruter til forstæderne i Rødovre, Hvidovre og Gladsaxe kommuner forandredes rutenettet i de første årtier efter krigen ikke væsentligt. Det gjorde til gengæld driftsformen. Udenfor København blev Amagerforstæderne alene betjent af busser, og i 1953 afskaffede NESAs sporvogne og overgik udelukkende til trolleybusdrift, der 20 år efter blev erstattet af dieselbusser. Med 60'ernes stigende privatbilisme, faldende folketal i hovedstaden og dermed også et faldende passagertal og øget driftsunderskud, accelererede KS den påbegyndte udvidelse af busser med det resultat, at sporvognen i 1972 var helst erstattet af enmandsbetjente busser. En driftsform, der ikke blot reducerede lønomkostningerne, men også i samtidens optik blev anset for den mest fleksible i forhold til forandringer i linjenettet og den daglige trafik i gaderne.

Mens en betydelig del af den kollektive trafik i hovedstaden og de nærmeste forstæder således i realiteten var underlagt én aktør, nemlig KS, og var styret af fællesdrift, samme takst-, billet- og køreplanssystem og skete ud fra en overordnet plan, blev billedet op gennem efterkrigstiden stadig mere broget i hovedstadsmetropolens forstæder. Ud over de linjer, der blev drevet af KS, NESAs, AB og DSB, kom flere mere eller mindre kommunale busselskaber op til 1970 til at stå bag busdriften. Hvert selskab havde sin egen administration og sit eget billet- og takstsystem, og der var en utilstrækkelig koordination mellem de enkelte selskabers ruter, køreplaner og de videre forbindelser til S-banen og KS' linjenet. På nær KS', NESAs og AB's direkte forstadslinjer til centrale lokaliteter i det indre København blev forstædernes bussystem kun lige ført ind til det yderste af Københavns Kommune og til omstigningsstationerne på Callisensvej, Hans Knudsens Plads, Bellahøj, Husum Torv, Valby Station, Valby Langgade station, Toftegård/Ålholm Plads.



Droskeholdepladsen på Femvejen i forstadsbydelen Charlottenlund i Gentofte Kommune, var en af de yderste i Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuners fælles droskeområde. Bemærk Taxas telefonskab, der naturligvis er åbent, da der er ventende vogne på pladsen. Femvejen var også knudepunkt for først NESAs sporvogne og senere trolleybusser. Foto: Sommeren 1954. (Lokalthistorisk Arkiv i Gentofte Kommune).

Hovedstadsmetropolen udbygges

I 1950'erne og 1960'erne bebyggedes de sidste ubebyggede arealer i København og på Frederiksberg. Trods det nye boligbyggeri faldt folketallet i de to byer op gennem efterkrigstiden, og det bundede omkring 1990 med 467.000 og 85.000 indbyggere. Forstædernes moderne, almennyttige boligbyggeri og omfattende byggeri af parcel- og rækkehuse trak mange ud af byen og gjorde andelen af ældre større. På samme tid forsvandt stadig flere industrivirksomheder og arbejdspladser, således at byerne i 1990 nærmede sig en afindustrialisering. En del virksomheder var bukket under for konkurrencen fra større enheder eller 1970' og 1980'ernes økonomiske krise. Andre flyttede til forstædernes nye industrikvarterer, hvor der var plads til de større produktionsanlæg, som tiden krævede.

I 1940'erne og 1950'erne udbyggedes det meste af de ældre forstæder i Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe Kommuner samtidig med, at forstadsdannelsen fortsatte i Søllerød, Birkerød og Værløse og Farum kommuner og langs Frederikssundsbanen til Herlev, Skovlunde og Ballerup. Mod vest bebyggedes store dele af Rødovre og Hvidovre Kommuner, og forstadsdannelsen fortsatte videre mod vest ind i Brøndbyerne og Glostrup. I 1960'erne blev disse forstæder i Københavns Amt stort set udbygget, og væksten fortsatte videre mod vest til Tåstrup og især ned langs Køge Bugt. Mens de ældre forstæder var vokset op som koncentriske lag uden om metropolkernen, København og Frederiksberg, fik forstæder fra 50'erne mere karakter af radiale bebyggelser ude langs S-banelinjerne.

Mens Københavns Amt i 70-80'erne hovedsageligt kun blev udbygget ved Køge Bugt og vest for Taastrup og fik en marginal befolkningstilvækst, gennemgik de ydre hovedstadsamter, Frederiksborg og Roskilde amter, en mere udtalt befolkningstilvækst, som dog ikke nåede i nærheden af de høje vækstrater fra 60'erne.

Forstadsdannelse i Københavns Amt bredte sig således videre ind i kommunerne i de tilstødende Frederiksborg og Roskilde amtskommuner. Fortrinsvis videre ned langs Køge Bugt, vest for Høje Tåstrup, nordvest for Ballerup og nord for Birkerød, således at de gamle købstæder Køge, Roskilde, Frederikssund og Hillerød, ud over at være provinsbyer for det tilstødende opland, også blev integreret som forstæder i hovedstadsmetropolen. Hertil kom de satellitby-funktioner til metropolen, som mange af stationsbyerne i købstædernes opland længere ude på Sjælland samtidig fik.

Mens København-Frederiksberg i 1950 husede knapt 890.000 indbyggere, forstæderne "kun" 320.000 og de tre hovedstadsamter 550.000, var billedet kraftigt forrykket 40 år efter. I 1990 havde hovedstadsamterne med forstæder og satellitbyer nået knapt 1.160.000 indbyggere, mens befolkningstallet i hovedstaden var faldet til godt 552.000. Det var mere end en fordobling af hovedstadsamternes folketal, og en samlet befolkningsreduktion på mere end en tredjedel i de to hovedstadsbyer.

For at kunne håndtere de opgaver, der fulgte med forstadsdannelsen og ikke mindst den stadig voksende velfærdsstat, fik sognekommunerne i Københavns Amt og enkelte i Frederiksborg i 1951 den semi-købstadskommunale status, som Gentofte havde opnået i 1934, mens amtskommunerne måtte løse opgaven under deres daværende ressort. Efter kommunalreformen i 1970 fortsatte København og Frederiksborg som købstadskommuner, tillagt de samme nye amtskommunale opgaver, som også omfattede de tre hovedstadsamter, men hvad angår regionsplanlægning og kollektiv trafik i perioden 1973-1990 blev tillagt Hovedstadsrådet. De unge forstadskommuner måtte starte på næsten bar bund med at opbygge en bykommunal organisation med tilhørende institutioner, som man før havde været igennem på Frederiksberg, i Gentofte og de ældre forstæder. Selv om der var forskelle mellem hovedstadsmetropolens kommuner, lykkedes det op gennem efterkrigstiden som helhed at opbygge regulære velfærdskommuner med daginstitutioner og plejehjem, hospitalsudvidelser og -byggeri, et udbygget skole- og biblioteksvæsen, fortsat støtte til almennyttigt boligbyggeri og gennemførelse af fjernvarme eller naturgasprojektet, hvorved hovedparten af boligerne efterhånden kunne forsynes med de nye og mere miljøvenlige opvarmningsformer.

Planlæggerne havde dog tidligt peget på problemet. Allerede i forbindelse med Fingerplanen fra 1947 udarbejdede Københavns Amts Vejinspektorat et forslag til et busnet ud fra det synspunkt, at busdriften i ”højere grad burde tilrettelægges ud fra en samlet plan og koordineres med andre trafikmidler i egnen – først og fremmest S-banerne”. Forslaget blev i nogen grad vejledende ved kommunernes tildeling af koncessioner i de forløbne år, men i sin betænkning fra 1955 kunne den i 1950 nedsatte Samfærdselskommission fortsat pege på, at den eksisterende koncessionspraksis ”har den iøjnefaldende ulempe, at der kun sjældent vil være mulighed for at få etableret en rutebillinje, medmindre der er privatøkonomiske interesser enten i selve ruten eller de ruter, den drives sammen med”. Altså planløshed i denne del af metropolens kollektive trafikbetjening.¹⁶

Forstadstaxaer og lillebiler

Også inden for hovedstadsmetropolens hyrevogntrafik blev de første årtier efter krigen præget af planløshed. Helt parallelt med forstædernes fremvækst havde Lyngby og Gladsaxe sognekommuner under navnet Taxa fået deres egne droskeselskaber allerede i slutningen af 30’erne. I 40’erne fulgte tilsvarende selskaber efter i vestegnens forstæderne Hvidovre og Rødovre sognekommuner og i den første del af 50’erne også i Glostrup og Herlev kommuner. Alle under navnet Taxa.

Antallet af droskeselskaber kom derved i midten af 50’erne op på ni i det daværende hovedstadsmetropol: Københavns og Frederiksberg kommuner og forstadskommunerne i Københavns Amtskommune (tabel 5). Med de skønsmæssigt 950 drosker, som selskaberne her rådede over, oversteg det markant de godt 150 drosker, der på samme tidspunkt tilsammen fandtes i landets øvrige storbyer: Århus, Odense og Ålborg. Dette til trods lykkedes det ikke i 50’- og 60’erne at udvide den fælles droskeordning, som Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner havde etableret i mellemkrigstiden, til hele metropolten. Under indtryk af den tomkørsel, som de øvrige forstadsdroskeselskaber havde efter endt tur i droskeordningens område, anmodede kommunerne herfra ellers ihærdigt om, at deres taxaselskaber på hjemturen måtte tage hyre på gade og vej i området, og at der indrømmedes droskeområdets Taxa samme ret ude i forstæderne. Selv om en sådan imødekommelse ville have ført til en geografisk udvidelse af droskeordningen, som det havde været tilfældet i Gentofte Kommune i slutningen af 20’erne, blev den hver gang kategorisk afvist af de tre kommuner. Indrømmelsen blev anset som en trussel mod Taxas kørselsindtægter og som en ensidig fordel for omegnskommunerens drosker.

Tabel.5. Antal hyrevogne, Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommuner under Københavns Amtskommune, 1950-2015*

År	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980
Antal vogne	1440	2015	3224	4368	4523	3350	3188
År	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Antal vogne	2725	2583	2350	2550	2113	2225	1947

* Fra 2010 omfatter talstørrelserne Region Hovedstaden, undtagen Bornholm Regionskommune. Kilde: Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m.1950-1970 samt Beretninger, 2010-2014, www.Taxinaevn.dk

Selv om lillebilbranchen oplevede et knæk som følge af besættelsesårenes vanskeligheder, rettede erhvervet sig hurtigt og kom til at gennemgå en udvikling, som mindede meget om situationen efter den forrige verdenskrig, og som netop fortalene for en kommunal regulering af branchen forestillede sig, når benzinrestriktionerne blev ophævet. Mens antallet af drosker i femårene

omkring 1950 ikke nåede over 950, var det store og stigende antal hyrevogne udtryk for en massiv tilvækst af lillebiler, der med over 1.000 vogne oversteg hovedstadsmetropolens samlede droskeflåde (tabel 5). Da det blev mere almindeligt at om-registrere privatbiler til erhvervsmæssig personbefordring, skete en del af lillebilernes tilvækst givet vis ad den vej, og da medierne igen begyndte at udstille ulovligheder, begået af lillebiler, blev der skabt et billede af branchen, der svarede til det, der var fremherskende i den første del af mellemkrigstiden.

Alligevel blev en del af lillebiltilvæksten også skabt af et stigende antal mere professionelle aktører. Såvel antallet af enkelte lillebilvognmænd med egen telefonekspedition samt antallet af lillebilselskaber blev forøget fra 140 og 32 i 1945 til 412 og 57 ti år efter (tabel 4). Nogle blandt de nye selskaber fik en kort levetid, mens andre som Brygge Bilen og Glostrup Lillebil levede i mere end 10-20 år, og andre igen fortsatte på den anden side af gennemførelsen af hyrevognsloven fra 1973 - bl.a. Codan Bilen og Odeon Bilen.

For droskeordningens Taxa og hovedstadsmetropolens øvrige droskeselskaber blev det stigende antal lillebiler igen en meget stor udfordring. Bedre blev det ikke, da droskeordningens politimyndigheder i 1949 skred ind over for lillebilernes overtrædelse af hyreretten. Det skete, efter Taxa havde oplyst, at de igen kunne dække al hyrevognskørslen. Mange lillebilfolk kunne hverken forstå eller acceptere indskrænkningen af den reelt frie hyreret på gade og vej, som havde eksisteret siden besættelsestiden. Så de fortsatte den frie søgning efter hyre, der nu igen var gjort ulovlig. Det store og stigende antal lillebiler betød, at det blev stadig vanskeligere for politiet at skride ind overfor ulovligheden og at føre tilsyn med lillebilerne. Derfor blev konflikterne mellem Taxa og forstædernes droskeselskaber på den ene side og lillebilerne på den anden tilspidsede i en grad, at det førte til en lang række optrin og retssager.

Hyrevogntrafikkens liberalisering

Mens Venstre-regeringen havde henlagt det københavnske hyrevognslovsforslag fra starten af 40'erne, fremlagde den efterfølgende socialdemokratiske regering i 1948 et forslag, der gik i samme retning og byggede på det forslag, som det ministerielle udvalg havde fremlagt i 1935. Altså en lovhjælmet mulighed for kommunerne til i forening med politiet at fastsætte taksterne samt antallet af drosker og lillebiler. Forslaget blev ledsaget af den vanlige argumentation for denne form for regulering af hyrevognstrafikken og afvist for så vidt angår begrænsningen af antal med de lige så kendte modargumenter fra både Venstre og Det konservative Folkeparti, som endda betragtede forslaget som socialistisk og i tråd med den regulerings- og socialiseringspolitik, der i stadig højere grad havde kendetegnet det 20. århundrede.

Da Det radikale Venstre indtog samme stilling, fjernede regeringen under Rigsdagens behandling den begrænsning i antallet af lillebiler, der ikke var flertal for. Hermed gav den endelige lov kun kommunerne mulighed for sammen med politiet at bestemme antallet af biler og kørselstaksterne for drosker. Det var nyt i motorloven, men i forhold til de mere vidtgående droskereglementer, der gjaldt i hovedstadsmetropolen, rummede loven ingen nye brugbare beføjelser.¹⁷

Op gennem slutningen af 40'eren og i den første halvdel af 50'erne kom der kun mindre justeringer af reglementerne - herunder en præcisering af, hvordan første og sidste vogn skulle betjene telefon-skabene ved ankomst og frakørsel på holdepladserne. Da Københavns Kommune, hverken gennem sit eget hyrevognslovsforslag fra 1946 eller det oprindelige regeringsforslag fra 1948, havde fået de ønskede instrumenter til at regulere lillebilområdet, forsøgte kommunen gennem nye bestemmelser i Københavns droskereglement at besværliggøre vilkårene for lillebilerne. Fra foråret 1954 fik lillebilerne således forbud mod at gøre holdt på gade og vej for at modtage de radiobestillinger, der var begyndt at blive mere almindelige, efter at flere

lillebilselskaber have indført radiokommunikation mellem bestillingscentralen og vognene. Samtidig måtte lillebilerne ikke udstyres med lygter og andre anordninger, der kunne forveksle dem med Texas køretøjer.

Ændringerne i det københavnske reglement fik dog en kort levetid. I efteråret 54 fremsatte den socialdemokratiske regering forslag til en færdselslov, der integrerede de hidtidige motor- og færdselslove i ét. Efter forslaget hyrevognsparagraffer skulle kommunerne efter forhandling med politiet have mulighed for at gennemføre et regulativ om erhvervsmæssig personbefordring. Heri skulle indgå de bestemmelser, der fra Socialdemokratiets side havde været fremført siden 30'erne om kommunal fastsættelse af drosker og lillebilers antal og kørselstakster, men som noget nyt skulle der suppleres med regler for begge om rettigheder og forpligtigelser samt krav til vognenes indretning og benyttelse. Altså bestemmelser, der svarede til droskereglementerne.

I lovforslagets bemærkninger og i Folketingets debat fremkom regeringen med det vanlige argumentationssæt, ligesom Venstre og Det konservative Folkeparti på ny afviste antals- og takstreguleringen af lillebiler, som blev set som et svigt i forhold til liberalismen til fordel for socialismen. Da de radikale også i denne omgang sluttede sig til de to borgerlige partier, var der ikke blot flertal for at fjerne denne regulering fra lovforslaget, der var også flertal for at liberalisere hyrevognskørslen. I den ny færdselslov fra april 1955 fik køretøjer, godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, drosker og lillebiler således ret til frit at søge hyre på gade og vej, mens der skete en fastholdelse af den eksisterende kommunale antals- og takstfastsættelse for drosker, nu i loven alene defineret som hyrevogne, der har ret til at søge hyre fra offentligt udlagte holdepladser. Kommunernes mulighed for at udforme regler for droskers indretning og benyttelse var en nyhed i lovgivningen, men ikke i forhold til de droskereglementer, man havde i hovedstadsmetropolens kommuner og de større købstadskommuner rundt om i landet.¹⁸

Hovedstadsmetropolens mange droskeselskaber

Som følge af den nye færdselslovs liberalisering af hyrevognstrafikken måtte de yderligere forhindringer for lillebilerne fjernes i de næsten enslydende regulativer, som droskeordningens kommuner gennemførte i 1956 og siden justerede i 60'erne. Af egentlige nyskabelser var kun, at man var tvunget til at tilslutte sig Texas telefoncentral for at få tildelt en droskebevilling. Desuden stillede man udvidede krav til vognenes ydre, så de skilte sig tydeligt ud fra lillebilerne: Texas navn og droskenummer skulle anbringes bagerst på vognen på en lygte, der lyste grønt og var monteret på taget. Efter at Taxa i 1962 overgik til fuldautomatisk telefonnummer, blev det gule bånd med teksten "900 Taxa 9001" erstattet af et nyt bomærke, nemlig den grønne taxa-trekant med nummeret 3x35, der herefter også blev modellen for Texas nye taglygter.¹⁹

I slutningen af 50'erne og op gennem det følgende årti konsolideres det fælles synings- og takstudvalg på en sådan måde, at udvalget kom til at administrere stor set alle opgaver inden for Københavns, Frederiksbergs og Gentoftes droskeordning. Kun større, principielle spørgsmål skulle forelægges kommunalbestyrelserne: F.eks. antallet af drosker, der blev sat op til 1 vogn pr. 1.000 indbyggere i 1956, ændringer i taksterne med tilhørende takstreglementer, regler for vognenes indretning og betjening samt bestemmelser for de ydre og indre mål.

Af hensyn til sikkerheden og publikumsbekvemmeligheden under kørslen og ved ind- og udstigning var det for synings- og takstudvalget afgørende, at droskerne forsat havde en vis størrelse. For at stille disse bedre i konkurrencen overfor de mindre og billigere lillebiler og markedets samtidige introduktion af mere strømlinede og dermed mindre rummelige biltyper, nedsatte udvalget flere gange de gældende mindstemål og godkendte mere gængse og billigere standardmodeller. Mens amerikanske mærker som Chevrolet, Ford, Dodge og Plymouth var udbredte i den sidste del af mellemkrigstiden og den første efterkrigstid, blev europæiske mærker

stadig mere fremherskende i takt med, at kontinentets bilproduktion kom på fode: Det være sig Morris Oxford, Peugeot, Wauxhall, Mercedes Benz 403, Opel Kaptain, Simca Ariane og VW Kleinbus, også kaldet ”rugbrødet”.

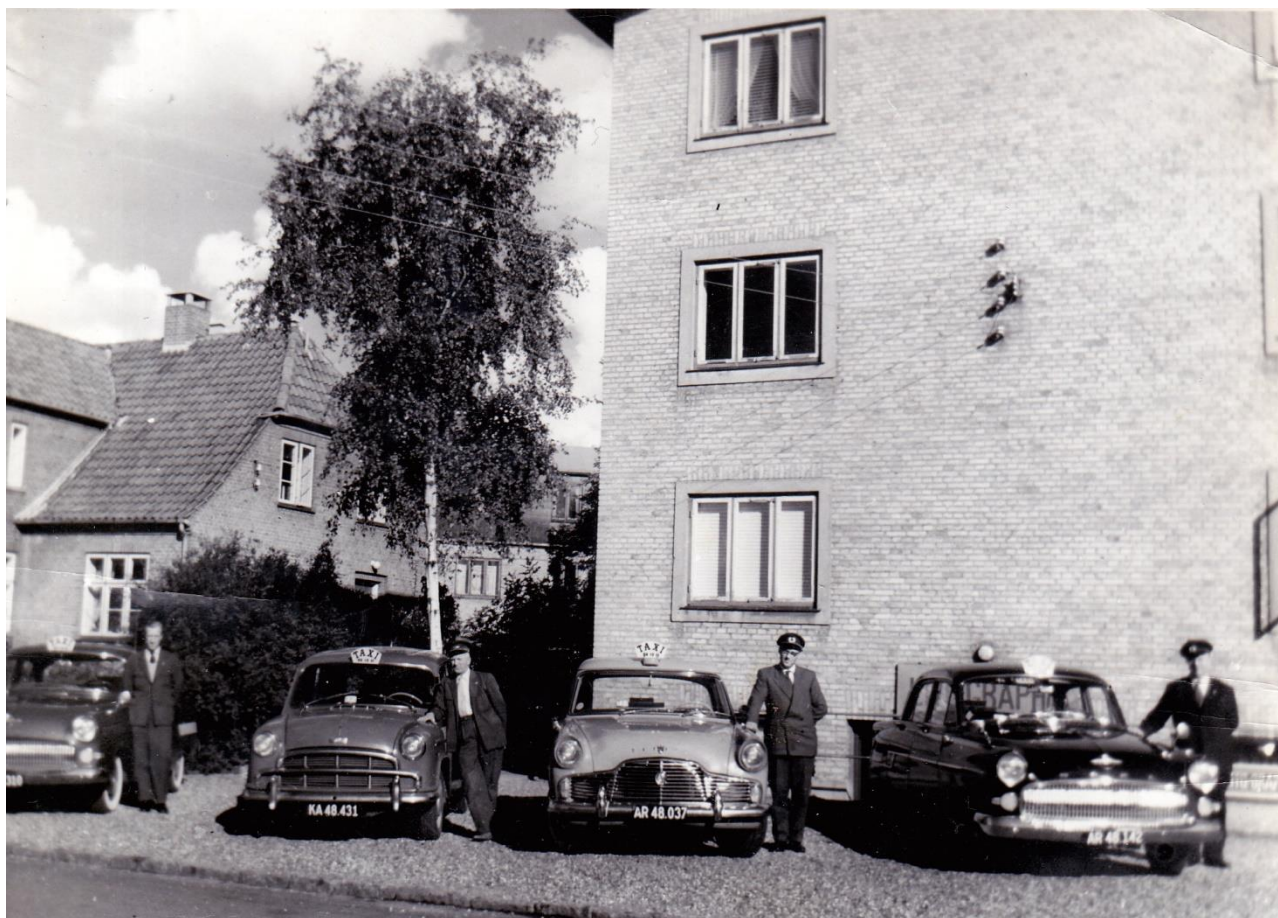
Radiokommunikation mellem kørende biler og den faste radiocentral blev en af tiden andre tekniske landvindinger, der på afgørende måde kom til at påvirke droske- og lillebiltrafikken. Allerede i 1952 havde Taxa opbygget sit eget radionet med tilhørende radiocentral på bestillingskontoret, der nu samtidig skulle betjene de traditionelle telefonskabe. Op gennem 50’erne blev stadig flere af Taxas vogne radiodirigerede, og i starten af 60’erne var der installeret radio i samtlige vogne. Både for de enkelte vogne og for bestillingscentralen førte det til en langt smidigere og hurtigere effektivering af de telefonbestillinger, der løb ind. Afhængigheden af telefonskabene blev dermed mindre med det resultat, at droskeordningens tre kommuner fra midten af 50’erne ikke oprettede yderligere droskeholdepladser, og fra 1960 begyndte man gradvist at afvikle de eksisterende holdepladser i takt med, at Taxa fjernede sine telefonskabe.

Også uden for droskeordningens område ændrede den tekniske udvikling vilkårene for drosketrafikken. Med yderligere forstadsdannelser opstod der fra 1955 til 1970 nye droskeselskaber, stadig under navnet Taxa, dels i de ydre vestegnsforstæder i Brøndby, Albertslund og Tåstrup kommuner, dels i Københavns Amtskommunes yderste forstæder mod nordvest i Ballerup og Værløse Kommuner. Selv om hver enkelt forstadskommune udgjorde et droskeområde, fulgte man de samme regler og takster, der var gældende indenfor droskeordningens område.

Med hovedstadsområdet fortsatte tilvækst i forstæderne blev det stadig mere u hensigtsmæssigt, at metropolen var opdelt i et område, som var omfattet af Københavns, Frederiksberg og Gentoftes fælles droskeordning og var dækket af fælles Taxa, og så 10 adskilte områder i de øvrige forstadskommuner, der havde oprettet drosketrafikken med hvert sit selvstændige taxaselskab. De første tilløb til en samordning blev taget, da Gladsaxe blev den fjerde kommune i den fælles droskeordning. Til en bedre betjening af hele det samlede område etablerede man en direkte telefonforbindelse mellem Taxas og Gladsaxe Taxas bestillingscentraler. Desuden etablerede man et tættere samarbejde mellem droskeordningens kommuner og synings- og takstudvalg på den ene side og Foreningen af Sognekommuner i Københavns Amt og Københavns Amts Taxaforening på den anden. Næste skridt blev taget i 1969, da synings- og taksudvalget ved forhandlinger om takster og droskeantal suppleredes med repræsentanter fra sognekommuneforeningen, amtsrådet og politikredsene indenfor Københavns Amt. Med denne udvikling lå det lige for, at droskeordningen for de fire kommune på længere sigt kunne komme til at omfatte en større og dermed betragtelig del af hovedstadsmetropolen: Nemlig Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommunerne i Københavns Amt.

Taxi og ”pirater”

Selv om den socialdemokratiske regering og folketingsgruppen tilsluttede sig den fri hyreret i færdselsloven fra 1955, som de to borgerlige partier fik gennemført sammen med Det Radikale Venstre, vurderede socialdemokraterne, at denne liberalisering i endnu højere grad talte for en regulering af lillebilernes antal, takster, indretning og betjening. Helt uventet fik dette synspunkt tilslutning fra et medlem af den konservative gruppe, nemlig Frederiksbergs borgmester, Aksel Møller. Med de erfaringer man havde på Frederiksberg i forhold til de mangeartede kommunale løsninger, som en storbys udfordringer krævede, og med sin vanlige midtsøgende og socialkonservative tilgang til politik, gik Aksel Møller mod partilinjen. Han konstaterede, at den regulering af lillebilerne, som han ligesom socialdemokraterne ønskede, ikke havde noget med liberalisme og socialisme at gøre. Aksel Møller understregede, at det ikke handlede om ”-ismer, hverken af den ene eller andens slags, men om sikkerhed.”²⁰



Holdeplads for lillebilen Vigerslev Bilen på den private holdeplads på Lundsrydvej 9 i københavnske Vigerslev i 1960. Selv om der på dette tidspunkt var fri hyreret på gade og vej og i øvrigt også samtaleradioforbindelse til bestillingskontoret, vendte man efter endt tur tilbage til den private holdeplads. Telefonturene var jo lokale og det var forbudt at tage ophold på gade og vej og derfra at søge hyre. (Valby Lokalhistoriske Arkiv).

Uden en sådan regulering af lillebilerne forudså Socialdemokratiet og Aksel Møller, at der ville opstå en endnu større gruppe af lillebiler, der uden nogen form for tilsyn ville blive ført af uerfarne chauffører med anden hovedbeskæftigelse. Uafhængige af privat holdeplads, telefon og bestillingskontor ville de drive rundt på gade og vej for at tage hyre og køre så tit og så længe som muligt, og det ville forstærke de negative erfaringer, man havde haft med lillebilerne i mellemkrigstiden. Konsekvensen ville blive en sænkning af den standard, der kendetegnede såvel drosker som den professionelle del af lillebil-erhvervet. Det ville føre til anarki, kaos og hård konkurrence med risiko for passagerer og færdselssikkerhed og til skade for taxaer og seriøse lillebilfolk i form af faldende indtjening for både vognmænd og chauffører.

Selv om den udvikling aldrig blev dokumenteret, antyder de henvisninger til omtale i dagbladene, som samtidens politikere af forskellig observans kom med, at der i den sidste del af 50'erne og op gennem 60'erne var udtalte problemer i dele af lillebilbranchen.²¹ Hyrevognskørsel betegnede som erhverv, der nu var lagt åbent ud til alle. Nogle så lillebilerne som "pirater", og der blev talt om "fri jagtret" på kunder og vognmændenes indbyrdes kamp om byttet.

Alt sammen med en øget færdselsmæssig risiko som konsekvens. Det blev underbygget af, at forsikringselskaberne kun af lillebilerne krævede 10 procent mere i præmie og en tvungen selvrisiko på op til 30 procent af skadesomkostningerne.

Under alle omstændigheder førte liberaliseringen af hyreretten i 1955 til en massiv tilvækst af hyrevogne, drosker og lillebiler. Fra 1955 til 1970 med ikke mindre end 124 procent i hovedstaden København-Frederiksberg og forstadskommunerne i København Amtskommune (tabel 5). Væksten blev særlig stærk i tiåret efter gennemførelsen af den frie hyreret med en tilvækst i antal hyrevogne på 60 procent mellem 1955 og 1960 og igen 35 procent mellem 1960 og 1965, mens den klingede af i slutningen af 60'erne. Da antallet af drosker efter droskerelementet blev sat i forhold til befolkningsudviklingen, skyldtes hovedparten af periodens tilvækst en meget stor stigning i antallet af lillebiler. I 1970 udgjorde droskerne knapt 44 procent af hovedstadsmetropolens godt 4.500 hyrevogne, mens den helt uregulerede lillebilbranche tegnede sig for de resterende 56 procent af vognparken. Med en fordeling på 11 droskeområder med hvert sit selskab, 54 lillebilselskaber med en tredjedel af vognparken og de resterende godt 20 procent på de øvrige lillebiler var hovedstadsmetropolens hyrevognstrafik præget af en planløshed, som overgik metropolens øvrige kollektive trafik.

Med en fordeling af lillebilvognparken i 1970 med 60 procent på lillebilselskaber og de resterende 40 procent på vognmænd, der i samtidens øjne var pirater, der brugte privatbilen som lillebil, tegnede der sig trods alt et billede af en vis professionalisering i erhvervet. For de lillebilvognmænd, der havde erhvervet som fuldtidsbeskæftigelse, måtte indtjeningen med den forstærkede konkurrence om gadeture suppleres med telefonbestilte ture. For at udnytte den mulighed var det nødvendigt at investere i et ganske dyrt radioanlæg til vognen og samtidig betale kontingent til et bestillingskontor og underkaste sig de regler og påbud, der kom derfra. Som følge af denne professionalisering måtte nogle af de ældre lillebilselskaber give op, mens de øvrige større og mere velkonsoliderede fik øget tilgang af vogne. Hertil kom de 17 nye lillebilselskaber, der opstod mellem 1955 og 1970. Af disse fik de snævert lokalt bundne selskaber en kort levetid: F.eks. Amagerbrogades Taxi, Glyptotek Bilen og Nyboder Bilen. Mens andre levede videre til efter hyrevognsloven fra 1973: Bl.a. Frederiksberg Bilen, Radio Bilen og 7-9-13 Bilen fra Hvidovre.

I hovedstadsmetropolens kommuner blev professionaliseringen af dele af lillebilbranchen set med tilfredshed, selv om man ikke havde nogen lovhjelmet reguleringsmulighed overfor branchen. En begrænset mulighed var dog kommet i 1962 med en ændring i hyrevognsparagrafferne i færdselsloven, hvorefter kommunerne kunne kræve, at lillebiler skulle være forsynet med et taxameter, så passagererne ligesom i droskerne i det mindste kunne se afregningsgrundlaget, selv om lillebilerne ikke kørte efter de offentligt regulerede takster. Kommunerne fik desuden beføjelser til at kræve, at lillebilernes ydre fremtoning fik en form, så publikum kunne se, at de var godkendt til personmæssige hyrekørsel, men som samtidig adskilte sig fra droskerne. I en lovudfyldende bekendtgørelse fra 1963 blev det formuleret som to lygter foran på vognen med hvidt, fremadlysende lys og påskriften "Taxi" på siderne i ikke-gennemskinnelige bogstaver samt en taglygte med hvidt lys og samme påskrift.²² Lillebil var blevet til taxi, og den betegnelse for lillebilerne holdt sig frem til 1973, da hyrevognsloven ensartede hyrevognsbegrebet.²³

Den tekniske udvikling og liberaliseringen af hyrevognkørslen fra 1955 førte samtidig til en større, reel sidestilling mellem metropolens drosker og lillebilselskabernes taxier. Begge kunne frit søge hyre på gader og veje, og de ture udgjorde i København, Frederiksberg og forstæderne hhv. 28 og 16 procent af de ture, en hyrevogn kunne opnå. Da telefonsbestilt kørsel udgjorde henholdsvis 23 og 56 procent af de mulige hyreture i København, Frederiksberg og i forstæderne, og da droskerne og lillebilselskabernes vogne var radiodirigerede, var der hermed opnået større ensartethed mellem de to hyrevognskategorier, hvilket også gjaldt de bilmærker, der anvendtes samt vognens indre og ydre fremtoning.



Også i starten af 1960'erne var der kødannelse ved Ndr. Fasanvejs krydsning af Finsensvej på Frederiksberg. Et helt klassisk bybillede fra hovedstaden med blandet trafik af privatbiler og køretøjer fra den kollektive trafik. Som nummer to en helt klassisk Mercedes Taxa med droskelygter, friskilt og Taxa-trekanten på toppen. Bag ved ses en af Københavns Sporveje ligeså klassiske Leylandbusser – her som linje 39 på vej til Toftegårds Plads i københavnske Valby. (Frederiksberg Stadsarkiv).

I begyndelsen af 70'erne havde drosken imidlertid stadig eneretten til at søge hyre fra holdepladser. Selv om adgangen til telefon-skabene på holdepladserne i Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner spillede en stadig mindre rolle for Taxa's radiodirigerede vogne, og antallet af pladser af samme grund var reduceret, var holdepladsturene fortsat en væsentlig indtægtskilde for hovedstadsmetropolens drosker. Mellem en fjerdedel og halvdelen de mulige hyrevognsture udgik således fra holdepladserne i henholdsvis København, Frederiksberg og forstæderne. Særlig på holdepladserne ved hovedbanegården, stationer, i lufthavnen, ved forlystelsessteder og på stærkt trafikerede gader og pladser var hyremulighederne store, og det blev netop her, konflikten mellem droskerne og lillebiler fortsatte med at udspille sig helt frem til starten af 70'erne. Både de uorganiserede lillebiler og lillebilselskabernes taxier dannede ofte ulovlige kaperrækker ud for forlystelsessteder eller selvbestaltede holdepladser ved at tage hyre fra mere centralt beliggende positioner ved gadekryds, veje og pladser end droskernes afmærkede holdepladser. Denne åbenlyse krænkelse af den eneste særstilling, droskerne havde tilbage, førte i mange tilfælde til voldsomme konflikter mellem lillebilfolket og droskeførerne. Nogle gange blev det til oprin af voldelig karakter.²⁴

Den regulerende velfærdsstat griber ind – de sidste efterkrigsårtier

Parallelt med efterkrigsårtiernes anden industrirevolution udbyggedes velfærdsstaten på det fundament, som var lagt i mellemkrigstiden. Fordelingssystemet blev universalistisk og udvidedes med særforordsordninger, folkepension, almen og udvidet hjælp, omfattende sygehusbyggerier, massiv oprustning inden for uddannelse, kultur, børne- og familieområdet, omfattende støtteordninger til alment byggeri og boligsikring. De vækststimulerende tiltag blev udvidet med egnsudvikling, eksportstøtte og store infrastrukturanlæg indenfor kollektiv trafik, vejanlæg og forsyning. På det samfundsregulerende plan blev der bygget videre på de linjer, som byudviklings- og naturfredningslovene havde udstukket. Navnlig på det mere overordnede regionale niveau som kollektiv trafik og fysisk planlægning var hovedstadsmetropolens kommuner gået videre. De havde fremlagt forslag til løsninger med hensyn til et overregionalt beslutningsorgan og ordning af metropolens bytrafik, ligesom de store planer, der havde fulgt efter Fingerplanen fra 1947, havde været udgangspunkt for styring af metropolens fysiske udvikling.

I den sidste efterkrigstid og særlig op gennem 1970'erne og frem til begyndelsen af næste årti færdigbyggedes det monument over det 20. århundredes historie, som velfærdsstaten blev. I form af velfærdspolitiske nydannelser, bistandshjælp, dagpengeordning, offentlig sygesikring, enhedsskolen og arbejdsmarkedsordninger, fortsatte vækststimulerende tiltag som følge af periodens tilbagevende økonomiske kriser og ikke mindst en forstærket regulering af de misdannelser, den første efterkrigstids vækst og massive urbanisering havde ført til med hensyn til miljø og den fysiske udvikling. For mere rationelt at kunne administrere den hidtidige udvikling af velfærdsstaten og de initiativer, der fremover ville komme, blev det lokal- og regionaladministrative system omlagt ved kommunalreformen fra 1970. Herved blev velfærdsstatens mere lokalt bunde opgave tillagt primærkommer, der opstod ved en sammenlægning af sogne- og købstadskommuner, mens de mere regionale opgaver blev udlagt til det mindre antal amtskommuner, der var opstået ved fusionering.

Som følge af hovedstadsmetropolens størrelse og kompleksitet gik kommunalreformens forandringer i det væsentlige uden om området, mens nogle af de overregionale amtskommunale opgaver blev udlagt til Hovedstadsrådet, det blev oprettet i 1973. Rådet havde 37 medlemmer, der repræsenterede regionens amtskommuner samt Københavns og Frederiksberg Kommuner, som fik tillagt nye amtskommunale opgaver udover de gamle. Blandt Hovedstadsrådets største opgaver blev metropolens fysiske planlægning og den kollektive trafikbetjening.

HT

Stadig ud fra Fingerplanens forudsætninger udbyggede DSB i de sidste efterkrigsårtier den resterende del af hovedstadsmetropolens S-banenet. Det skete via en ombygning af de eksisterende jernbaner til Farum i 1977, til Høje Tåstrup i 1986 og til Frederikssund i 1989 samt den ny-anlagte Køge Bugt Bane, der endelig blev ført helt til Køge i 1983. Med gennemførelsen af DSB's gennemgribende forandring af landets jernbanedækning i form af IC- og regionaltog i 1974 etableredes der på det sjællandske stambanenet tillige regionaltogetsdrift fra Købehavns hovedbanegård til Kalundborg, Slagelse og Nykøbing F.

For at koordinere den såkaldte overfladef trafik – busser, sporvogne og rutebiler - havde et trafikudvalg under Hovedstadskommunernes Samråd allerede i midten af 1960'erne stillet forslag om oprettelse af et kommunalt kollektivt trafikelskab for hele hovedstadsmetropolens, der med stiftelsen af Hovedstadsområdet Trafikelskab (HT) under Hovedstadsrådet blev en realitet i 1974. HT fik ansvaret for planlægning og drift af den del af hovedstadsmetropolens kollektive trafik, som overfladef trafikken udgjorde, og blev landets største trafikelskab. Med et dækningsområde, der omfattede en samlet hovedstadsregion bestående af Københavns og Frederiksberg Kommuner samt

København, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner, var det første skridt taget til den samordning af bus- og jernbanedriften i stor skala, der i form af de regionale amtskommunale trafikselskaber blev gennemført senere i 70'erne.

Efter stiftelsen overtog HT den busdrift, som blev varetaget af KS, samt KS' personale, busser og faste anlæg. Tilsvarende overdragelser til HT gennemførtes efterfølgende i forhold til NESAs, de to privatbaner og DSB's buslinjer i Hovedstadsregionen samt omegnens halvkommunale busselskaber – bl.a. De forenede Rutebiler i Gladsaxe. Herefter blev regionens bustrafik varetaget af HT's busselskab på de fleste ruter og på femårige kontrakter af private busentreprenører på et mindre antal linjer. Ved de efterfølgende kontraktfornyelser i 1975 og 1980 blev en del af disse linjer indlemmet i HT. Udover selve busdriften var HT's vigtigste opgave for alle kollektive trafikformer i hovedstadsregionen at indføre og opretholde et fælles billetsystem og at samordne køreplaner og de enkelte ruter. I den forbindelse indførtes det fælles takstsystem, hvor regionen blev opdelt i 95 takstzoner, og fra 1979 kom DSB's jernbanelinjer i regionen i fuldt omfang med i takstsamarbejdet.

Mens grundstrukturen i KS' linjenet i København og på Frederiksberg blev opretholdt, gennemførte HT betydelige ændringer i rutenettet i og imellem Hovedstadsregionens forstæder - navnlig i form af flere direkte linjer til det centrale København. I amternes gamle købstæder fik bybussernes linjer særlige rutenumre og blev udvidet, ligesom der også gennemførtes ændringer i linjeføringen af landevejsbusserne, som var de rutebiler, der betjente landdistrikterne i Frederiksberg og Roskilde Amter eller forbandt de større byer i de to "yderamter". Herudover indførtes særlige "ekspresbusser" med et E efter linjenummeret, der med få stop forestod betjeningen af særlig lange strækninger i S-banetynde områder – f.eks. op langs Helsingør-motorvejen.²⁵

1971-hyrevognslov

For både taxa- og lillebilorganisationerne blev planløsheden, der især i hovedstadsmetropolen var fulgt med indførslen af den frie hyreret i 1955, anset for så problematisk, at man i fællesskab rettede henvendelse til de siddende regeringer ad flere omgange fra slutningen af 50' og i de næste mere end ti år. Her pegede man på branchens problemer og fremsatte forslag om en egentlig hyrevognsordning, hvor drosker og lillebiler nu skulle sidestilles med samme rettigheder til at søge hyre på gade og vej og fra holdepladser og samme pligter med hensyn til hyrevognenes størrelse, indretning og betjening. Forholdet skulle reguleres i et hyrevognsregulativ, der samtidig skulle give mulighed for kommunal fastsættelse af takster og antal af hyrevogne og i hovedstadsområdet omfatte både Københavns og Frederiksberg kommuner og kommunerne i Københavns Amtskommune.

I erkendelse af hyrevognstrafikkens problemer rummede det forslag til ændring af færdselsloven, som VKR-regeringen fremlagde i Folketinget i efteråret 1969, da også en mulighed for at kommunerne gennem et hyrevognsregulativ kunne regulere hele erhvervet i større omfang end hidtil. Det samme gjorde de to ganske ens lovforslag, som Socialdemokratiet og SF samtidig fremsatte to dage efter, men her indgik den politiske knast, som begrænsning af antallet af hyrevogne udgjorde. Selv om det gav anledning til de sædvanlige ideologisk-politiske markeringer, lykkedes det efter lange forhandlinger i et udvalg og med Justitsministeriet at gennemføre skærpede hyrevognsbestemmelser på et bredt politisk grundlag.

I den endelige lov, der trådte i kraft 1. januar 1971, og det normalregulativ for hyrevognskørsel, som Justitsministeriet udsendte umiddelbart efter, blev en hyrevogn fastsat som et køretøj godkendt til erhvervsmæssig personbefordring med indtil 9 personer. For at adskille sig fra den øvrige bilpark, bestemte loven, at hyrevogne skulle være forsynet med de side- og taglygter og

friskilt, som i årtier havde været fast udstyr på drosker. Loven overførte desuden administrationen af hyrevognsområdet til kommunerne, således at politiets opgave alene kom til at vedrøre de færdselsmæssige hensyn.

Desuden fik mindre kommuner på grundlag af normalregulativet mulighed for at udarbejde hyrevognsregulativer, mens kommuner med over 25.000 indbyggere fik det pålagt. Efter normalregulativet skulle vognmandens eller hyrevognsselskabets navn, adresse og telefonnummer angives på vognens sider. Kun vogne med lukket karosseri måtte anvendes, og alle skulle forsynes med taxametre, underkastet politiets tilsyn. Kommunerne skulle fastsætte maksimale kørselstakster samt udlægge og fastsætte antallet af offentlige holdepladser for hyrevogne, der ikke måtte danne andre former for holdepladser. Bestemmelserne var i realiteten blot en indskrivning i normalvedtægten af dem der var kendt fra bl.a. hovedstadsmetropolens droskerelementer, hvilket også gjaldt den lang række af mere specifikke regler i normalregulativet om hyrevogdenes størrelse, indretning og betjening, krav til vognmænd og chauffører, gennemførelse af kørsel, adfærd på holdepladser, betjening af taxameter og frilygte samt læsning og betaling.

Selv om drosker og lillebiler dermed blev sidestillet med samme pligter og rettigheder, kunne kommunerne alligevel fastholde en droskeordning og skulle i så fald indskrive særlige bestemmelser om det i hyrevognsregulativet. Efter normalregulativet skulle retten til at søge hyre fra centralt beliggende holdepladser forbeholdes drosker, som derimod ikke måtte søge hyre fra de øvrige hyrevognspladser. Kommunerne skulle udpege droskeholdpladserne, fastsætte antallet af drosker og kræve, at de oprettede et fælles bestillingskontor, der med telefon, døgnvagt og særlige vagtordninger skulle sikre, at bestillinger også udenfor kommunen kunne efterkommes døgnet rundt.²⁶

Hovedstadsmetropolens hyrevognsordning

I lyset af de særlige udfordringer, som hyrevognstrafikken stod overfor i hovedstadsmetropolen, og de nye administrative opgaver færdselslovens nye hyrevognsbestemmelser lagde på kommunerne, besluttede Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner og Foreningen af kommuner i København Amt i efteråret 1970 at omdanne den gamle droskeordning til en fælles hyrevognsordning, der omfattede samtlige kommuner i området. En fællesordning for alle hyrevogne omfattede en betydelig del af hovedstadsmetropolen, hvor enhver droske og hyrevogn kunne søge hyre på gade og vej og fra de typer holdepladser, kommunerne udlagde.

Kort før jul forelå et fælles enslydende hyrevognsregulativ, der tillige indeholdt en droskeordning, og 1. januar 1971 nedsattes Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn med tre repræsentanter fra Københavns Kommune, en hver fra Frederiksberg og Gentofte samt tre, valgt af amtets kommuneforening. Nævnet, der afløste den tidligere droskeordnings synings- og takstudvalg, fik til opgave på kommunernes vegne at træffe bestemmelser om nummerering af vogne, hyrevognes mindstemål, indretning og benyttelse, tildeling og tilbagekaldelse af drosketilladelser, kørselsreglement for drosker samt droskeejernes regnskabsaflæggelse. Desuden skulle nævnet give indstilling til kommunerne om antallet af drosker og takster for al hyrevognskørsel. Til at varetage den daglige administration og sekretariatsfunktionen oprettede man det fælles Storkøbenhavns Hyrevognskontor, som blev drevet af Københavns Kommune og hvis udgifter fordeltes efter kommunestørrelse.

I de følgende år udarbejdede nævnet en stribe bestemmelser på hyrevognsområdet: Dels nye regler for droskebevillinger, der bl.a. gav mulighed for at andre end taxachauffører og dermed tidligere lillebilfolk fik drosketilladelse. Dels et kørselsreglement for drosker, som udmøntede hyrevognsregulativet og optog bestemmelser fra de ældre droskereglativer. Dels et takstreglement

for både drosker og andre lillebiler tilknyttet taxiselskaber med dag- og nattakst, grund- og afstandstakst og takster for op- og nedbæring af bagage, pålæsning af cykler m.m. Herudover gav hyrevognsnævnet bestemmelser for hyrevognes størrelse, indretning og benyttelse. Importørerne kunne herefter fremstille nye vogntyper for nævnet, og hvis de blev fundet egnet, kunne vogne af samme mærke og model benyttes som hyrevogne uden godkendelse i hvert enkelt tilfælde.

Selv om Justitsministeriets forskrifter muliggjorde oprettelse af særskilte holdepladser for drosker og andre hyrevogne og fællespladser for begge kategorier, havde kommunerne ved nedsættelsen af Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn aftalt, at de lokalt skulle fordele eksisterende og nye holdepladser som særskilte pladser afmærket med ”Taxa” for drosker eller ”Taxi” for øvrige hyrevogne. På Frederiksberg og i de to øvrige kommuner, der tidligere havde udgjort den fælles droskeordning, beholdte Taxa deres hidtidige droskeholdepladser, da en væsentlig del lå centralt og stadig havde telefonskabe, mens der oprettedes et mindre antal nye og mere perifært beliggende til Taxi. I Frederiksbergs tilfælde drejede det sig som 15 droskeholdepladser med plads til 54 vogne, men selv om Lillebilsammenslutningen havde anmodet om 17 nye i byen, blev det kun til otte med plads til 16 vogne på mindre betydende sideveje ud til gennemgående gader.

Trods 1971-hyrevognslovens og hyrevognsnævnets strammere regulering blev det samlede antal hyrevogne i det område af hovedstadsmetropolen, som nævnet dækkede, ikke nedbragt i større omfang i de første år af 70’erne. Det var da også nævnets klare vurdering allerede efter de første funktions-år, at det samlede antal hyrevogne som følge af den store mængde taxier langt oversteg det, der var behov for, og at vognparken ikke blev udnyttet rationelt. Hyrevognsnævnet kunne dokumentere, at 75 procent af hyrevognskørslen alene blev udført af vognmænd, mens kun den sidste fjerdedel blev dækket optimalt af både vognmænd og ansatte chauffører. Hertil kom, at kun 45 procent af en gennemsnitlig daglig hyrevognskørsel var ”besatte kilometer” – altså med passagerer, mens resten var tomkørsel på grund af for få nye, telefonbestilte ture eller langvarig søgen efter gadeture.

Hyrevognstrafikkens irrationelle driftsform og planløshed ramte droskerne og de taxivognmænd, der havde kørslen som ene-erhverv i form af et meget anstrengt indtjeningsgrundlag. Mange vognmænd undgik netop derfor at ansætte chauffører og kørte selv med en meget lang arbejdsdag til følge. Eller de forsøgte at nedbringe omkostningerne ved at tage for let på vedligeholdelsen eller anvende vogntyper, der var uegnede til hyrevognskørsel. Branchens nærmest kaotiske organisationsforhold gjorde det samtidig meget vanskeligt at gennemføre samkørsels-ordninger og rationaliseringer med hensyn til bestillingscentraler, indkøb, reparation og vedligeholdelse af vogne og udstyr.

Trods planløsheden i hyrevognsbranchen kunne der dog spores en svag tendens til den centralisering i erhvervet, som hyrevognsnævnet så som en af løsningsmulighederne. Fra 1970 til 1973 faldt antallet af taxiselskaber således fra 54 til 44, ligesom det store hyrevognsområde gjorde det muligt at nedbringe antallet af taxaselskaber fra 13 til 8 gennem en sammenlægning af taxa i Glostrup, Brøndby, Albertslund og Tåstrup til Vest Taxa og dannelsen af Ballerup-Værløse Taxa. Taxa havde herudover i 1970 fået lægevagtskørslen i København, på Frederiksberg og hele Amager, og to år efter fik man også ambulankørslerne til og fra sygehusene.²⁷

1974-hyrevognsloven

På baggrund af den analyse af hovedstadsmetropolens hyrevognstrafik som Storkøbenhavns Hyrevognsnævn fremlagde, pegede man herfra i 1972 på et stærkt behov for yderligere reguleringsmuligheder. Hovedmålet var en nedbringelse af antallet af bestillingskontorer og hyrevogne, navnlig taxier, for dermed at give mulighed for rationel samkørsel og samtidig at forøge erhvervets indtjening og nedbringe omkostningerne, så hyrevognskørsel kunne blive et hovederhverv for alle vognmænd og chauffører. Herudover anså nævnet hyrevognstrafikken som en

Hyrevogne i hovedstadsmetropolens kollektive trafik

Hyrevognstrafikkens betydende placering i hovedstadsmetropolen fremgik af en samtidig undersøgelse, som Danmarks tekniske Højskole, i dag DTU, gennemførte i 1970. Selv om S-tog og busser tog sig af hovedparten af den kollektive trafiks transportarbejde, var det overraskende, at hyrevogne alligevel kunne tegne sig for godt en femtedel, og at over en femtedel af hyrevognes persontransport lå indenfor pendling mellem hjem og arbejde/skole. At over en fjerdedel af hyrevognenes persontransporter gennemførtes i forbindelse med passagerernes familibesøg og forlystelsesliv var forventeligt, mens det var bemærkelsesværdigt, at knap en femtedel udførtes som arbejdsrelaterede transporter.

Persontransport arbejdets fordeling på hyrevogne, busser og S-bane.

	Hyrevogne	Busser	S-banen
Antal rejsende i mio.	53	150	72
Antal vogn-km i mio.	310	31	
Indtægt i mio.kr.	490	157	127
Antal passagerer/vogn	10200	236000	145000
Antal passagerer/vognkm.	0,17	4,8	
Antal passagerer/siddeplads	2500	5800	2300
Indtægt/passager i kr.	9,25	1,05	1,75
Årlige rejser/indbygger	39	197	50

At der inden for et hverdagsdøgn var en klar arbejdsdeling af persontransporterne mellem hyrevogne og den øvrige kollektive trafik, var en almindelig antagelse, men det kunne undersøgelsen nu dokumentere: Mellem kl. 5 og 8 var transportarbejdet stigende for begge kategorier, men langt højere for bus/S-tog, mens det i tidsrummet mellem kl. 8 og 16 var nogenlunde konstant for hyrevogne i forhold til før kl. 8, men faldende og mindre for bus/S-tog. Mellem kl. 16 og 18 udviste transportarbejdet for hyrevogne en klart faldende tendens, mens det for bus/S-tog var markant stigende og langt højere end for hyrevogne. Mellem 18 og 20 faldt transportarbejdet for alle dele af den kollektive trafik dog med en smule højere andel til lidt mere for hyrevognenes vedkommende. I de første timer mellem kl. 20 og midnat steg hyrevognenes transportarbejde igen og lå langt højere end bus/S-tog, der efter kl. 20 gik over til mindre hyppig drift. Fra midnat til kl. 5 faldt transportarbejdet for hyrevogne på ny, men til gengæld var de efter kl. 1 stort set ene om at tage sig af metropolens kollektive trafik.

Procentvis passagerfordeling efter formål med transport

Til eller fra	Bus	S-tog	Hyrevogne
Arbejde	34	53	21
Skole	10	13	
Arbejdsgivers ærinde	2	3	19
Privatbesøg/Forlystelse	20	14	27
Indkøb	17	10	7
Andet	17	7	26
Total	100	100	100

Kilde: Preben Vilhoff: Hyrevognskørsel i Storkøbenhavn, Dansk Vejtidskrift, nr. 75, 1975, s. 69-74

væsentlig aktør i den samlede kollektive trafik, hvor der skulle ske en højere grad af integration i form af særlige bus- og taxibaner og en udvidet mulighed for, at hyrevogne kunne påtage sig andre persontransportopgaver.

Samme vurdering havde hyrevognsområdets forskellige parter: Droskecentralen Taxa, Københavns Amts Taxaforening, Droskechaufførernes Fagforening, Chaufførernes forbund i Danmark samt Taxi-sammenslutningen, der var lillebilernes tidligere sammenslutning. Da der herfra rettedes en direkte fælleshenvendelse til den socialdemokratiske regering om en fuldstændig ligestilling af drosker og taxier samt kommunal antalsbegrænsning og regeldannelse på hele hyrevognsområdet, fremsattes i december 1971 på ny et forslag til ændringer i færdselslovens hyrevognsbestemmelser, der gik i den retning, som fælleshenvendelsen havde peget på.

I motivation for lovforslaget anlagde regeringen vurderinger, der lå tæt op ad hyrevognsnævnets. Man understregede, at det offentlige gennem regulering eller ejerskab havde kontrol over den øvrige kollektive trafik for at sikre samfundsmæssige interesser, og at kørslen tilrettelagdes bedst muligt og skete på en rationel måde med fuld udnyttelse af kapaciteten for dermed at opnå samfundsmæssige besparelser og billiggørelse af transporten. Det fremlagte lovforslag havde samme sigte for den del af den kollektive trafik, som hyrevognstrafikken omfattede, og der lagdes vægt på yderligere at kommunalisere hyrevogne ind i det kollektive trafiksystem: Betjening af mindre lufthavne og tyndtbefolkede egne, særkørsler for det offentlige, udbringning af breve og pakker eller på landet som fødelinjer til landevejenes gennemgående regionale busser.

Fra borgerlig side vendte man sig vanen tro mod den koncessionering, som lovforslaget blev set som et udtryk for, og som ville "afskaffe konkurrencen; man vil indføre en form for planøkonomi på dette område, altså det vi andre med et jævnt ord kalder socialisme"...."Ja, det er altså planøkonomi, det er socialistisk planøkonomi, og her kan vi tale om spild i den helt store mængde".²⁸ Selv om de radikale også i denne omgang sluttede sig til de borgerliges stilling i sagen, var det hidtil mest vidtgående lovforslag om hyrevogne sikret vedtagelse, da regeringens parlamentariske grundlag, SF, tilslutte sig, og flere borgerlige politikere brød partilinje og stemte for.

Loven, der trådte i kraft fra 1. januar 1974, fjernede de sidste forskelle mellem drosker og taxier, lillebiler, og opererede alene med begrebet hyrevogne, der efter bevilling fik ret til hyresøgning på gade og vej, offentlige holdepladser samt over radio. Bevilling kunne kun gives til enkeltpersoner, der dog kunne have flere bevillinger. Kommuner skulle oprette holdepladser og fastsætte antallet af hyrevogne, som ikke måtte anvendes til andet formål. Endelig gav loven mulighed for, at kommuner kunne oprette fælles hyrevognsordninger, idet flere kommuner kunne aftale, at holdepladser kunne benyttes af de hyrevogne, der har fået hyrevognsbevilling i disse kommuner. Helt parallelt med sigtet med HT, skulle hyrevognstrafikken i hovedstadsmetropolen organiseres og styres regionalt. For at sikre dette blev det af kommunerne allerede oprettede Storkøbenhavns Hyrevognsnævn lovfæstet under navnet Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn. Nævnet skulle, som det allerede var praksis, udøve kommunale beføjelser på hyrevognsområdet i Københavns og Frederiksberg kommuner samt kommunerne i Københavns Amtskommune. Som det også allerede havde været praksis, var der i dette område fri ret til at søge hyre på gade og vej og fra holdepladser for alle hyrevogne.

Som tidens øvrige lovgivning var hyrevognsloven fra 1973 en rammelov, der efterfølgende blev udfyldt af en bekendtgørelse fra Justitsministeriet, som så igen blev udmøntet i kommunale hyrevognsreglementer. Bekendtgørelsens regler var med tilpasninger og justeringer på ny blot en videreførelse af de tidligere bestemmelser fra droskerelementerne med hensyn til kommunal fastsættelse af hyrevognes antal og kørselstakster, størrelse, indretning, betjening og forsyning med myndighedskontrollerede taxametre, side og- taglygter, fremadlysende grønt friskilt i forruden,

påskrift på vognene med bestillingskontorets navn, telefonnummer og bevillingsnummer, betjening af vognen og dens udstyr, udførelse af kørsel, adfærd på holdepladser samt vognmænds og chaufførers kvalifikation og optræden.

Som noget nyt bestemte bekendtgørelsen, at det i kommuner med 10 eller flere hyrevogne påhvilede bevillingshaverne at have samtaleradio og at oprette eller tilslutte sig et fælles bestillingskontor med telefon, radiokommunikation og døgnvagt og desuden deltage i vagtordninger, der sikrede, at bestillinger kunne efterkommes på enhver tid af døgnet. Hyrevognene skulle desuden have et entydigt bevillingsnummer, der bestod af et fastlagt kommunenummer for hyrevognsnævnes område nr.1 og et efterfølgende løbenummer. I hyrevognene skulle der desuden være en af kommunen godkendt trafikbog med 50 tredobbeltblade med løbenr. Ved påbegyndelse af hver kørsel skulle der i bogen angives oplysninger om vognen, bevillingsnr., førerens navn, cpr og adresse, dato, begyndelses- og afslutningstidspunkt for kørslen, og hvad taxameteret udviste ved kørselens start og afslutning for så vidt antal kørte km, antal besatte km, antal ture (grundtakst) og antal takstenheder (afstandstakst). Stambladet skulle forblive i trafikbogen, mens de to kopier skulle tages ud og gives til henholdsvis bevillingshaver og chauffør.²⁹



Op gennem 70'erne var Opel Rekord og Mercedes de helt dominerende hyrevognsmærker i hovedstadsmetropolen. Her en Mercedes 220 D fra den store importør Bohnstedt-Petersen A/S "udklædt" som Taxa. Blandt hyrevognsfolk blev de betragtet som nærmest uopslidelige. Der var eksempler på at samme vogn havde gået over 1 million km. (Droske Tidende, nr. 10, 1972).

I hyrevognsnævnet område

Ved den nye hyrevognslovs ikrafttrædelse havde Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn affattet et nyt hyrevognsregulativ, der i forhold til det tidligere fortrinsvis var en tilpasning til den nye lovgivning med tilhørende bekendtgørelse. Hertil kom regler, der kun omfattede hyrevognsnævnets geografiske område: Bl.a. med strammere betingelser for tildeling af hyrevognsbevilling samt om bestillingskontorenes og vognmændenes pligt til at fremsende årsregnskaber til nævnet, rengøre hyrevogne og håndtere kundekort og andre betalingsmidler.

På dette grundlag kunne hyrevognsnævnet kaste sig ud i den ganske omfattende administration og regeldannelse, som taxitrafikken krævede i størstedelen af hovedstadsmetropolen, som var landets suverænt største hyrevognsområde. Med metropolkommunernes overdragelse af sine beføjelser til hyrevognsnævnet skulle disse alene dække hyrevognskontorets

driftsomkostninger. Tilbage stod kun de enkelte kommuners opgave med at omdannede de hidtidige droske- og taxiholdepladser til hyrevognspladser, afmærket med ”Taxi”, samt at bestemme antallet af holdepladser og at vedligeholde dem. Med de radiodirigerede hyrevogne, og senere den nærmest revolutionerende kommunikationsteknologiske udvikling, mistede holdepladserne i stadig større grad deres betydning for at blive næsten helt afviklet. Holdepladserne blev kun opretholdt på de mest travle steder i hovedstadsmetropolen: På særlige pladser i København og på Frederiksberg, ved hovedbanegården og ved visse storcentre og S-banestationer i forstæderne. Selv om de gamle telefonskabe reelt havde udspillet deres rolle, indvilligede kommunerne i at lade dem blive stående, indtil de sidste droskevogmænd trådte ud af tjeneste og Taxa afviklede skabene i 80’erne.³⁰

Fra midten af 70’erne og op gennem det følgende årti kom Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn og hyrevognskontoret til at stå overfor betydelige opgaver: Udstedelse af hyrevognbevillinger, ejer- og førerkort, salg, godkendelse og kontrol af trafikbøger, tilsyn med og behandling af klager over vognmænd og deres chauffører, trafikbøger samt godkendelse af og tilsyn med bestillingskontorer. Og i den tungere ende: Fastsættelse af hyrevognenes antal og takster, justering af regelsæt for hyrevognes størrelse, indretning, udstyr og benyttelse, kørselsreglement for hyrevogne, takstregulativ samt beklædningsregulativ.

Umiddelbart efter ikrafttrædelsen af den nye hyrevognslov blev det i 1974 nævnets største udfordring at integrere hovedstadsmetropolens velregulerede system af drosker med det større, men langt mindre regulerede taxiområde i en stramt offentligt styret hyrevognstrafik. At de forskellige taxa- og taxiselskaber anvendte forskellige kuponhæfter, kundekort og betalingsordninger blev klaret gennem en clearings-aftale. Mest problematisk blev det for nævnet at råde bod på den planløshed, 1955-hyrevognsloven havde skabt og dermed at presse hovedstadsmetropolens 2.000 drosker, 2.500 taxier, lillebiler, 8 taxaselskaber og 44 lillebilselskaber ned til det samfundsmæssigt mest rationelle, hvorved hyrevognstrafikken på en effektiv måde ville kunne dække sin del af metropolens samlede kollektive trafik.

For nævnet blev det helt afgørende, at antallet af hyrevogne fik et sådan omfang, at der på alle tider af døgnet var en rimelig mulighed for at få en hyrevogn, men også at der blev skabt en langt mere rationel udnyttelse af vognparken, og at taksterne og indtjeningen samtidig kunne holdes på et rimeligt niveau. En kraftig beskæring af antallet af hyrevognsselskaber, bestillingskontorer, og en vognpark 2.000-2.500 ville være ideelle størrelser for at opfylde dette mål. Det ville skabe grundlag for et system af mere rationelle bestillingskontorer og en hyrevognskørsel med en langt højere andel af ”besatte kilometer”, baseret på døgnkørsel med to-tre vagter.

Tabel. 6. Antal hyrevognsselskaber i Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommuner under Københavns Amt, 1975-215

1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
39	23	14	12	11	10	8	6	4

Kilde: Note 31 og Taxinævnets mødereferater, 2009-2010. www.Taxinaevn.dk. Anm.: Fra 2010 omfatter tabellen Region Hovedstaden, ekskl. Bornholm Regionskommune

1974-hyrevognsloven rummede imidlertid en overgangsbestemmelse, som gav eksisterende drosker og lillebiler, der var i drift pr. 14.december1972 krav på at opnå hyrevognsbevilling såfremt de og det bestillingskontor, de skulle tilslutte sig, opfyldte lovgivningens bestemmelser. Som følge af den store ”pukkel” af navnlig lillebiler satte Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn derfor ambitionerne ned til kun 3.200-3.400 hyrevogne i løbet af 1975, men da det fortrinsvis var lillebilvogtmænd, der havde erhvervet som bibeskæftigelse, som ikke benyttede lovens overgangsbestemmelser, indkom der i løbet af 1974 næsten 4.000 ansøgninger om at få den nye eftertragtede hyrevognsbevilling.

Efter at have gennemgået ansøgningerne og samtlige bestillingskontorer med en tættekam, lykkedes hyrevognsnævnet ved udgangen af 74 at barbere det samlede antal hyrevogne og bestillingskontorer ned fra godt 4.500 til 3.845 vogne og fra 52 til 39 kontorer.

Med hyrevognsnævnets administrative kraftanstrengelse i 1974 blev nogle af vildskuddene efter 1955-hyrevognslovens planløshed dermed skåret væk og hyrevognstrafikken bragt under regulerede og ordnede forhold. Gennem resten af 70'erne og i det næste årti fortsatte hyrevognsnævnet i det spor, og selv om det undervejs blev nødvendigt at justere med hensyn til nedskrivning af mængden af hyrevogne og bestillingskontorer, blev målet fra 1974 stort set opfyldt frem til 1990, hvor antallet af hyrevogne var bragt ned til godt 2.600 vogne og antallet af kontorer til 12. (tabel 5-6).

Reduktionen i vognantallet på en tredjedel og i antallet af bestillingskontorer på mere end to-tredjedele blev på de 14 år opnået ved en nedsættelse af antal hyrevognsbevillinger, via naturlig afgang, gennem skærpet tilsyn med bestillingskontorerne, deres opbygning af en effektiv administration og vagtordninger. Hertil kom løbende justeringer af regelsættene for hyrevognskørsel, vognenes størrelse, indretning, benyttelse og fastsættelse af takster. Justeringerne af regelsættene blev bestemt af den teknologiske udvikling med hensyn til køretøjer og deres udstyr, forandringer i betalingsordninger, konjunkturmæssige forhold, konkrete udfordringer og de forandringer, hyrevognstrafikken løbende stod overfor, samt ændringer i lovgivningen.

I forhold til 1974-hyrevognsloven førte lovændringerne ikke til væsentlige forandringer i vilkårene for hyrevognstrafikken i hovedstadsmetropolen. I 1976 blev hyrevognsparagrafferne taget ud af færdselsloven og indført i en selvstændig hyrevognslov. Ressortet blev overført til Trafikministeriet, der gennemførte en tilpasning i forhold til landområderne i Danmark. Året efter krævede endnu en lovændring, at der skulle installeres fartskriver og samtidig åbnede man for, at hyrevogne kunne bruges til afvikling af kollektiv trafik, kørsel med pakker og handicappede, skolekørsel samt lægevagt- og ambulankørsel for det amtslige sygehusvæsen. Kørselsordninger der allerede var en realitet i hovedstadsmetropolen på dispensation.

Udover de reguleringer, som udgik fra Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn, blev reduktionen af antallet af hyrevogne og bestillingskontorer også fremkaldt af de tilbagevendende kriser, der prægede 70'erne og de følgende to årtier. Periodens lavere og til tider negative reallønsudvikling dæmpede efterspørgslen på den dyrere transportform, som hyrevogne var i forhold til metropolens øvrige kollektive trafik. Hertil kom vognmændenes øgede udgifter, som fulgte med periodens stigende og høje priser på brændstof. Oveni kom så omkostninger til den nye kommunikationsteknologi, som vognmænd og bestillingskontorer måtte investere i for at opnå en mere rationel administration og effektiv gennemførelse af telefonbestilte ture. Da holdeplads- og gadeturene fik en relativt mindre rolle som følge af den lavere efterspørgsel, var det afgørende for de enkelte taxier og deres selskabers bestillingskontorer, at de kunne stå stærkere i konkurrencen om service og hurtig betjening af telefonkunderne – især de store kunder, som private virksomheder og det offentlige udgjorde.

I 1982 indførte Taxa således EDB til styring af telefonbestillinger, og snart fulgte de fleste selskaber efter. Næste skridt kom i slutningen af 80'erne og var digitale booking- og trafikdirigeringsystemer med forbindelse til samtlige vogne, der blev udstyret med egen computer i bagagerummet med radiokontakt til centralen. Fra et display på et betjeningspanel ved førerpladsen kunne chaufføren modtage kundernes navn og adresse med koordinater til KRAKs vejkort, som bestillingskontoret havde tastet ind i systemet. Efter endt tur meldte chaufføren vognen ledig i det distrikt, hvor turen var afsluttet ved tryk på en knap på displayet, hvorefter systemet igen kunne tildele ny telefонтur efter den rækkefølge af distriktets ledige vogne, som systemet også styrede. I systemet var desuden taxameter, kreditkortlæser samt printer integreret.



Hyrevogn fra Dantaxi venter på kunder på Dalgas Boulevard 162 på Frederiksberg, sommeren 2005. (Frederiksberg Stadsarkiv).

Hyrevognstrafikkens centralisering

Bag det faldende antal hyrevogne og bestillingskontorer frem til 1990 lå 15 kontorlukninger og en storstilet fusion af de øvrige taxibestillingskontorer og -selskaber. Sammenlægninger der gik på tværs af kommunegrænser og tidligere skel mellem drosker og lillebiler. Indenfor hovedstaden København-Frederiksberg og de to andre Amager-kommuner blev fusionen mellem Taxa og det største oprindelige lillebilselskab, Ringbilen, i 1976 den mest markante, og gav det nye selskab en sådan styrke, at det kunne udvide sin aktionsradius og opsuge Rødovere, Hvidovere og Herlev Taxa, Villabyernes Taxi og Odeon Bilen i de følgende år. Dog trådte over 100 vognmænd ud af selskabet i 1975 som følge af en intern strid i Taxa. De stiftede selskabet og bestillingskontoret Taxamotor, der ved oprettelsen overtog Royal Bilens bestillingskontor og senere Centrum Bilen og Frederiksberg Bilen, der i 1976 havde opsuget Mini Taxi. Herudover indgik Dybbøl Boulevard Bilen i 1976 i Codan Bilen, der senere overtog Radiobilen, mens Charlottenlund Bilen i 1977 gik ind under Ryvangbilen og Amager Taxi efter en tidligere fusion med Amager Taxa i 1975 og i 1989 blev sammenlagt med Øbro Bilen i det nye selskab Amager-Øbro Taxi.

I vest- og nordvestegnens forstæder blev hyrevognskørslen delt mellem tre bestillingskontorer: Taxa, Vest Taxa og Ballerup-Værløse Taxa, der var opstået ved fusioner inden 1974-hyrevognsloven trådte i kraft. I nordforstæderne centraliseredes hyrevognskørslen frem til

1990 i to selskaber: Dels Lyngby-Holdte Taxa, der var opstået ved en sammenlægning i 1974 og siden optog Lyngby Ringbil og Skodsborg Taxi, dels Nord Taxi fra 1980, der kom til at omfattede både Gentofte Bilen, i hvilken Værløse Taxa var indgået i 1974, og Gladsaxe Taxa, der havde opslugt Gladsaxe Ringbil i 1976.

Mens Taxa, Ringbilen og Codan Bilen i midten af 70'erne sad på henholdsvis 38 og 5 procent af samtlige af hovedstadsmetropolens hyrevogne, og resten var fordelt på de øvrige 35 selskaber med hver under 2 procent af den samlede vognpark, førte lukningerne og fusionerne af selskaber og bestillingskontorer til en markant centralisering af hyrevognstrafikken. I 1990 sad Taxa på 35 procent og Taxamotor, Codan Bilen og Amager-Øbro Taxi på hver ca. 10 procent af vognparken, mens den mindre tredjedel var fordelt på de otte øvrige bestillingskontorer med Vest Taxa og Nord Taxi som de største med henholdsvis 7 og 5 procent af metropolens hyrevogne.

Af de selskaber, der blev tilbage op gennem den sidste del af 70'erne og ind i 80'erne, opfyldte de næsten alle kravene om døgnbetjente, aktive bestillingskontorer med faste vagtordninger, som krævedes af Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn. For at undgå de tilslutningsafgifter, som hyrevognmændene måtte påtage sig i forbindelse med drift og bemanning af bestillingskontorerne, dannede et mindre antal vognmænd i perioden to bestillingskontorer, Autolux og Hovedstadens Taxi. Hyrevognene var som krævet forsynet med radiokommunikation, og bestillingskontorerne var tilsluttet radionettet med forbindelse til vogne, men i realiteten var kontorerne så svagt bemandede, at tilslutningsafgiften kunne holdes meget langt nede, så vognmændene kunne opnå en rimelig fortjeneste ved udelukkende at søge hyre på gade og vej samt fra de mest benyttede holdepladser. Selv om de formelle krav var opfyldt, lykkedes det dog for hyrevognsnævnet gennem et systematisk tilsyn med de to bestillingskontorer, herunder kontrol af døgnrapporter og ordresedler, at påvise denne nye form for piratkørsel. På dette grundlag kunne nævnet lukke for tilgang af nye vogne til de to bestillingskontorer, der efter nogle år måtte lukke som følge af et for ringe antal tilknyttede vogne til at dække de driftsomkostninger, der trods alt var.³¹

De seneste årtier

Med de regionale løsninger, som velfærdstaten i 70- og 80'erne havde opbygget for hele hovedstadsmetropolens bus-, jernbane- og hyrevognstrafik i det meste af området, var rammerne sat for udviklingen af den kollektive trafikbetjening i årtierne omkring årtusindeskiftet. Årtier, hvor metropolen såvel erhvervsmæssigt som demografisk forandrede sig på ny.

Metro, A-busser og S-banering

Da der efter 1989 ikke blev anlagt flere S-baner ude i hovedstadsamterne, prioriterede HT i første omgang den fortsatte udbygning og justering af busnettet i og mellem forstæderne højest. Da pendlingsmønsteret i efterkrigstiden havde ændret sig til fordel for pendling mellem de forskellige boligområder og arbejdspladser i forstadsfingrene, indsatte HT fra 1990 højfrekvente S-busser med korte rejsetider på tværs af S-togsfingrene, der uden ringbaner var baseret på de tidligere regionsplaners forudsætninger om pendling mellem forstad og hovedstad.

Et massivt løft af den kollektive trafikbetjening var en afgørende forudsætning for Københavns og Frederiksbergs omdannelse til servicebyer, baseret på knowhow og serviceproducerende erhverv og med et stigende befolkningstal. Med staten samt Københavns og Frederiksberg kommuner som anlæg- og driftsherrer etablerede Metroselskabet efter årtusindeskiftet de første linjer i hovedstadens metro.

Hermed blev der skabt en hurtig forbindelse mellem bl.a. den københavnske bydel Vanløse, Frederiksberg centrum og Københavns indre by med to sidelinjer dels til Sundbyerne og lufthavnen, og dels til den nye københavnske bydel Ørestaden med sine mange boliger og servicevirksomheder.

På strækningen fra det ydre Amager til Vanløse kom metroen med omstigningsstationer til at passere Øresundsbanen ved Ørestad, Boulevardbanen ved Nørreport Station og S-bane-ringen og Frederikssundbanen ved Flintholm Station. De dele af hovedstaden, som metroen gennemskar, blev dermed også sat i forbindelse med S-banenettet og regional- og intercitytog til det øvrige Sjælland med øer, resten af Danmark, Skåne-regionen og det øvrige Sverige. Samtidig opbyggede HUR-trafik og senere Movia, HT's afløser, et A-bussystem baseret på en meget tæt driftshyppighed gennem København og Frederiksberg og med afstikkere ud i forstæderne. Umiddelbart efter forlængedes S-ringbanen fra Hellerup videre fra den nye Flintholm Station gennem det sydvestlige Frederiksberg og derfra til Ny Ellebjerg ved Køge Bugt-banen.³²

Hovedstadsmetropolen under forvandling

I løbet af 1990'erne og efter årtusindeskiftet forsvandt størstedelen af industrivirksomhederne fra København og Frederiksberg, men blev erstattet af de såkaldte serviceproducerende erhverv, der som i andre af Europas metropoler i stadig større omfang søgte til hovedstadsmetropolens center. Det drejede sig om detail- og specialforretninger, centre, andre butikskomplekser, liberale erhverv, rådgivnings- og konsulentvirksomheder, interesseorganisationer, it-virksomheder, knowhow-produktion, nye uddannelsesinstitutioner og udvidelse af eksisterende offentlige og private institutioner. Med de nye og anderledes erhvervsmuligheder øgedes folketallet på ny i Hovedstaden og kunne i 2016 runde 500.000 i København og 104.000 på Frederiksberg.

Den helt afgørende forudsætning for den markante transformation var den omfattende by-omdannelse, som private investorer og statslige institutioner gennemførte i samarbejde med kommunerne planmyndighed. By-omdannelserne erstattede således ældre industriområder og trafik anlæg med nyt byggeri med moderne boliger og plads til de nye erhverv. Hertil kom omfattede byfornyelsesprojekter, hvor boliger i ældre, men pittoreske bydele blev moderniseret og på ny gjort tiltrækkende. Endelig var det afgørende, at den kollektive trafik blev opgraderet. Med væksten fik de to hovedstadskommuner et forbedret økonomisk grundlag for at udbygge velfærdskommunen.

Mens hovedstadsmetropolens folketal i 70' og 80'erne havde være nogenlunde konstant med en svagt faldende tendens, blev årtierne omkring århundredskiftet igen kendetegnet af befolkningstilvækst, der endda kom til at ligge højere end landsgennemsnittet og bevirkede, at det samlede folketal kom op mod 1,9 millioner. Mens folketallet i Københavns Amt viste en svagt faldende tendens, var det hovedstaden og ydre områderne, der trak metropolens samlede befolkningsforøgelse.

Fra hyrevognsnævn til taxinævn

Op gennem 90'erne justeredes hyrevognslovgivning bl.a. som følge af EU-direktiver og betegnelsen "hyrevogn" gled ud for det mere internationale navn "Taxi", hvorefter hyrevognsnævnet ændrede betegnelse til Storkøbenhavns Taxinævn. Selv om VK-regeringen i 2003 forsøgte sig med de liberalistiske dogmer og genopvakte den gammelliberale forestilling om en hyrevognstrafik uden kommunal styring, var området så velreguleret og modstanden fra de berørte organisationer så stor, at initiativet faldt til jorden. De følgende ændringer i taxilovgivningen fastholdt således det hidtidige reguleringsniveau med enkelte liberaliseringer herunder hovedstadsmetropolens hidtidige lovbundne kommunale taxifællesskab.

Sådanne fællesskaber blev nu frivillige men førte stik mod intentionerne til, at andre kommuner slog ind på denne vej: Bl.a. i en fælles taxiordning for Sønderborg og Aabenraa kommuner.

Ved strukturreformen i 2007 blev det regionale fællesskab og samarbejde i det integrerede hovedstadsmetropol helt irrationelt spillet op mod to regionale enheder: Dels Region Hovedstaden med Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommunerne og amtskommunerne under det hidtidige Københavns og Frederiksborg amter, dels Region Sjælland samt kommunerne i det, der tidligere var Roskilde Amtskommune. I forlængelse heraf oprettedes i maj 2009 Taxinævnet for Region Hovedstaden med tre repræsentanter for Københavns Kommune, en fra Frederiksberg, en fra de tyndtbefolkede randkommuner Frederikssund, Gribskov og Halsnæs og otte fra de øvrige 22 kommuner. Med 1,2 mio. indbyggere og halvdelen af landets taxikørsel blev taxinævnets område forsat landets største hyrevognsområde, der var underkastet samme regulering af hyrevognes antal, takster, kørsel, størrelse og indretning m.m., og hvor der var fri hyreret fra gade, veje og holdepladser. Taxinævnet og dets sekretariat blev i de første år fortsat varetaget af Københavns Kommune, men overførtes 2010 til Frederiksberg Kommune.

Hyrevognstrafikkens fortsatte centralisering

Efter at Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn i 1990 nogenlunde havde fået nedbragt vognparken til behovet i den del af hovedstadsmetropolen, som nævnet dækkede, blev det i årtierne omkring årtusindeskiftet nævnets hovedmål at afpasse antallet af hyrevogne til den aktuelle efterspørgsel og samtidig opnå en større effektivisering af kørslen og af bestillingskontorenes drift. Med visse udsving blev perioden på ny kendetegnet af et faldende antal hyrevogne og bestillingskontorer: Fra 1990 til 2005 fra 2.583 til 2.113 vogne og fra 12 til 8 bestillingskontorer (tabel 5 og 6). Selv om vognparken fra 2009 med etableringen af Taxinævnet for Region Hovedstaden forøgedes med hyrevognene fra tidligere Frederiksborg Amtskommune, fortsatte udviklingen frem mod 2015, hvor vognparken og bestillingskontorer var nået ned på 1.947 vogne og 4 kontorer.

Tabel 7. Procentvis fordeling af forskellige former for kollektiv trafik i Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Københavns Amt 1973-2004.

	1973	2004	Tilvækst, 1970=100
Taxi	19,3	6,8	44
S-Tog	26,2	25,4	119
Busser	54,5	67,8	153
Total	100	100	123

Preben Vilhøff: Hyrevognskørsel i Storkøbenhavn, Dansk Vejtidskrift, nr. 75, 1975, s. 69-74 samt beretning fra Storkøbenhavns hyrevognsnævn, 2004, Taxinævnet for Region Hovedstaden.

Selv om hyrevogns- og taxinævnet havde påvirket udviklingen i den retning, var stigende omkostninger og en fornyet faldende efterspørgsel medvirkende. Vognmændene stod i perioden overfor flere afledte udgifter, og hertil kom så egne og bestillingskontorenes omkostninger til ny teknologi: GPS-baserede systemer der i stadig højere grad styrede tildelingen og udførelsen af ikke blot telefonbestillinger men også andre sider af kørslen. Hertil kom den faldende efterspørgsel på hyrevognskørsel, som fulgte med det kollektive trafikløft, hovedstadsmetropolen fik i perioden. I forhold til de kendte kollektive former for trafik, der var i starten af 70'erne, kunne hyrevognene i 2004 notere et tab i passagertransporterne på over 50 procent, hvorved deres andel af den samlede kollektive trafik faldt fra godt 20 til godt 7 procent, mens der samtidig skete en næsten tilsvarende stigning for HT's busser (tabel 7). Herudover føjede den døgnbetjente metro i de centrale dele af København og Frederiksberg samt S-banens og bussernes udvidede natkørsel til alvorlige tab for hyrevognene.

Under disse vilkår blev hovedstadsmetropolens hyrevognstrafik især efter år 2000 præget af yderligere centraliseringer. Allerede i 2003-2004 var Ryvang Bilen og Lyngby-Holte Taxa gået ind i Nord Taxi, der nu fik navnet TaxiNord, og i 2008 gik Codan Bilen og Taxamotor sammen i det nyoprettede Dan Taxi, der desuden kom til at stå bag hyrevognstrafikken i en lang række andre danske byer: Århus, Ålborg, Slagelse, Randers Åbenrå, Sønderborg, Nykøbing F samt på Bornholm. Med tilgang af vogne fortsatte Taxa med Ballerup-Værløse Taxa og Amager-Øbro Taxi som selvstændige selskaber, mens TaxiNord i 2008 fusionerede med Taxa Nordsjælland, en sammenslutning af taxaselskaber i Frederibsborg Amt gennemført lige før 2007-struktureformen og i 2012 med Vest Taxa.

Ved udgangen af 2015 sidder Taxa og TaxiNord på mere end to-tredjedele af hovedstadsmetropolens hyrevognspark, mens den øvrige del er tilsluttet Dan Taxi og Amager-Øbro Taxi (tabel 8). Da Taxa og TaxiNord samtidig dækker en større geografisk del af Region Hovedstaden, og Dan Taxi og Amager-Øbro Taxi i højere grad opererer indenfor større eller mindre del af København og Frederiksberg, bliver det et pejlemærke for, hvordan hovedstadsmetropolens hyrevognstrafik vil udvikle sig i de kommende år. Lige nu forenes hyrevognsbranchen om den fælles trussel som Uber udgør. Og de politisk-ideologiske fronter er allerede trukket skarpt op.

Tabel 8. Hyrevognsparkens procentvise fordeling på bestillingskontorer, 2010-2015, Region Hovedstaden, 2010-2015.

	2010	2015
Taxa	39,7	37,2 (81)
Dan Taxi	24,6	19,3 (68)
TaxiNord	15,7	31,0 (172)
Amager-Øbro Taxi	13,4	12,5 (80)
Vest Taxa	6,6	0,0
Total	100	100

Anm: Tal i parentes under 2015 angiver index for tilvækst, 2010=100. Kilde: Beretninger, 2010-2014, www.Taxinaevn.dk

I september 2015 gjorde Socialdemokratiets trafikordfører, Rasmus Prehn, det klart i BT, at der ikke skulle ske "en liberalisering af taxaloven, der blåstempler der amerikanske samkørsels-firma Uber i Danmark". "Der er tale om et firma, der har økonomi i skattely, og som underminerer danske løn og arbejdsvilkår", fortsatte Prehn og konstaterede, at: "Vi skal have taxaer, som man trygt kan sende sine børn med. Det kræver blandt andet nogle sikkerhedsmæssige standarder, så derfor er vi nødt til at have regulering".³³ Over for dette standpunkt udtalte Joachim B. Olsen fra Liberal Alliance i Berlinske Business, september 2015: "Det er absurd, at staten skal blande sig i konkurrencen i taxabranche" og han uddybede: "Reguleringen af taxabranche er ikke til fordel for forbrugerne. Det er dyrt at køre taxa i Danmark. Det er næsten ligegyldigt, hvilket firma du tager. Du får samme service. Derfor er konkurrence godt".³⁴

Endnu engang er konflikten med hyrevognstrafikkens regulerede aktører og markedets frie fugle således blussset op. Endnu engang er de helt fundamentale politisk-ideologiske skillelinjer i dansk politik lagt ned over konflikten. Spørgsmålet er, hvem der tager stikket hjem i denne omgang.³⁵

Sammenfatning

Historien om hovedstadsområdet hyrevognstrafik i de mere end 150 år fra midten af det 19. århundrede til begyndelsen af det 21. århundrede kan samles under overskrifterne: ”Fra hestetrek til GPS-styring” og ”Fra planløshed til regulering”. Hermed menes, at denne vigtige del af områdets kollektive bytrafik blev styret af markedet og den teknologiske udvikling, men også af de krav til hyrevognstrafikken, der fulgte med fremvæksten af en stadig mere regulerende velfærdsstat, og regionalt af en stadig voksende og mere kompleks hovedstadsmetropol. Statslige og kommunale myndigheder anså tidligt det koncessionerede og regulerede droskevæsen som en del af metropolens kollektive trafiksystem, og det blev interessefællesskabet mellem myndigheder og hyrevognsbranchens arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer, der, trods perioder med liberaliseringsinitiativer, banede vejen for en stadig en stadig større regulering af erhvervet. Kulminerende i starten af 1970'erne med en hyrevognslov og ét samlet hyrevognsområde med samme rettigheder og pligter for hyrevogne i den del af den daværende hovedstadsmetropol, der omfattede hovedstaden, København-Frederiksberg, og forstæderne i Københavns Amtskommune.

Med industrialiseringens massive urbanisering i form af fremvæksten af Københavns brokvarterer og Frederiksbergs omdannelse fra landsby til storby opbyggedes i dens sidste del af det 19. århundrede et kollektivt trafiksystem i form af hestetrukne sporvogne, omnibusser og drosker. Trafikken var fra myndighederne side styret af koncessions- og bevillingssystemer, mens drift og anlæg var helt overladt til private aktører. Omkring århundredskiftet erstattede industrialismens nye kraftmaskiner også bytrafikkens hestetrek i form af elektriske sporveje og omnibusser og drosker drevet af forbrændingsmotorer. Investeringerne til vogne og anlæg var så omfattende, at de mange små selskaber blev sammensluttet i to halvkommunale sporvejselskaber for København og Frederiksberg, mens de enkeltstående vognmænd inden første verdenskrig gik sammen i tre droskeselskaber med hver sin telefonbestillingscentral: To københavnske og et fra Frederiksberg.

Selv om sporvejselskaberne havde linjer, der gik ind i nabobyen, og københavnske drosker havde fri hyret på Frederiksberg, udgjorde både sporvejselskaberne og droskeselskaberne isolerede systemer med forskellige takstsystemer og med hovedaktiviteten i hver sin by og kommune. Med mellemkrigstidens næsten totale udbygning af Københavns og Frederiksbergs ydre distrikter og forstadsdannelserne i det nordlige opland måtte der opbygges et mere sammenhængende bytrafiksystem for hele det fremvoksende hovedstadsmetropol.

I 1919 blev Frederiksbergs sporveje lagt sammen med Københavns nu fuldt kommunale sporveje, der opbyggede et tæt driftssamarbejde med Gentofte og Amagers kommunale sporvejs- og omnibusselskaber. Fra 1914 var København og Frederiksberg kommuner blevet til et droskeområde med samme hyrerettigheder og pligter, og i 1927 tilsluttedes Gentofte Kommune ordningen, der førte til en samlet offentlig styring af det daværende hovedstadsmetropols drosketrafik, for så vidt angik fastsættelse af droskernes antal, takster og øvrige vilkår. Med det ganske geografisk omfattende droskeområde og de fordele, som en fælles telefonbestillings- og ekspeditionscentral bød, sluttede de to københavnske droskeselskaber sig i 1921 sammen i Taxa, som i 1929 og 1932 optog henholdsvis Frederiksbergs og Gentoftes droskeselskaber.

Bag droskesammenslutningerne lå også den konkurrence, der lige efter verdenskrigen kom fra et stadig stigende antal lillebiler: Køretøjer godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, som uden nogen form for offentlig regulering modtog telefonisk eller personlig hyre fra en privat plads. Da lillebilvognmændene, der ofte havde erhvervet som bibeskæftigelse, brød droskernes eneret til at tage hyre fra gade og vej samt offentlige holdeplader, underbød droskernes offentligt regulerede takster og aftalte løn- og ansættelsesvilkår for måske-ansatte chauffører, måtte kommunerne og politiet skride ind overfor ulovlighederne.

Desuden opstod der tidligt et stærkt interessefællesskab mellem organisationer, der ellers havde modsatrettede interesser: Droskernes landsorganisation, hovedstadsmetropolens Taxa,

chaufførernes fagforeninger og landsorganisationen, der repræsenterede de lillebilvognmænd, som drev erhvervet på et professionelt grundlag og var tilsluttet et telefonbestillingskontor. Organisationerne var enige om, at målet var offentlig fastsættelse af både drosker og lillebilers takster, antal og øvrige vilkår.

Da denne reguleringstilgang blev set som en naturlig del af den forstærkede kommunalisering og styring af byernes kollektive trafik, der indgik i de samfundsregulerende styringsinstrumenter, som Socialdemokratiet så som en del af den fremvoksende velfærdsstat, politiseredes hyrevognstrafikkens fremtidige form op gennem 30'erne både lands- og kommunalpolitisk. Allerede i slutningen af årtiet havde et udvalg under den socialdemokratiske regering luftet muligheden af en antals- og taksregulering af alle hyrevogne, og op igennem 40'erne holdt det socialdemokratiske flertal i Københavns Kommunalbestyrelse sagen varm. Både i 1948 og 1954 fremlagde de socialdemokratiske regeringer konkrete lovforslag om at antals- og takstregulere drosker og lillebiler. I 54 endda med bestemmelser om særlige regulativer for hyrevognes rettigheder og pligter.

Da Venstre og konservative ud fra princippet om den fri næring modsatte sig enhver form for regulering af lillebilerne, og da selv de radikale tilsluttede sig synspunktet, faldt lovforslagene begge gange og førte endda fra 1955 til en liberalisering af hyrevognstrafikken. Herefter opnåede lillebilerne uden nogen form for regulering ret til at tage hyre på gade og vej, mens droskerne kun beholdt eneretten til de offentlige holdepladser, og forblev stramt regulerede med hensyn til antal, takst og vilkår, som det havde været tilfældet i snart 100 år.

Som konsekvens af liberaliseringen eksploderede antallet af lillebiler i hovedstadsmetropolen op gennem slutningen af 50'erne og videre ind i det nye årti med deraf følgende nye problemer i hyrevognstrafikken og intensivering af spændingsfeltet mellem drosker og lillebilfolk. Oven i denne planløshed havde hovedstadsmetropolens vækst siden 20'erne øget antallet af drosker og droskeselskaber i de fremvoksende forstæder, uden at der var sket nogen samordning mellem København, Frederiksberg og Gentoftes store fælles droskeordning og de små adskilte droskeområder, som hver forstadskommune udgjorde.

Ligesom hele hovedstadsmetropolens bus- og jernbanetrafik blev samordnet i det regionale Hovedstadsområdet Trafikselskab i 1974, lykkedes det samme år at finde en tilsvarende ordning for hyrevognstrafikken for den hovedpart af metropolen, som København og Frederiksberg Kommuner samt kommunerne i Københavns Amt og siden kommunerne i Region Hovedstaden udgjorde. Den hyrevognslov, som den socialdemokratiske regering med støtte fra SF kom igennem med i 1973, ikke blot fjernede forskellene mellem drosker og lillebiler og indførte kommunal regulering af vognantal, takster og hele erhvervet, men blev også langtidsholdbar med opretholdelse af de grundlæggende principper helt op til skrivende stund.

Kommunerne i det område, Hyrevognsnævnet dækkede, blev ét hyrevognsområde med samme rettigheder og pligter for hyrevogne og med den offentlige regulering, som hyrevognsloven muliggjorde. I hyrevognsnævnets brede ressort blev det hovedmålet først at fjerne den pukkel af hyrevogne, som planløsheden efter 1955 havde skabt, og siden at fastsætte antallet i forhold til efterspørgslen. På samme tid faldt efterspørgslen især på gadeture som følge af de økonomiske kriser op gennem sidste del af 70'erne og videre op i 80'erne, og siden det kollektive trafikløft, hovedstadsmetropolen fik, i årtierne omkring årtusindeskiftet. Da hyrevogne og deres bestillingskontorer for at stå stærkere i konkurrencen om de mere sikre telefonture samtidig måtte påtage sig omkostninger til investering i tidens stadig mere avancerede vogne, kommunikations- og styringssystemer, resulterede reguleringen og markedsudviklingen i en meget voldsom centralisering af hyrevognstrafikken. Mens hyrevognsparken i 1974 omfattede knapt 3.900 vogne, styret af 39 bestillingskontorer, var antallet i 2015 reduceret til knapt 2.000 vogne og kun 4 kontorer og selskaber.

Trykte kilder

Rigsdagstidende, 1902/1903, 1926/27 og 1947/48.

Folketingstidende, 1954/55, 1961/62, 1969/70 og 1972/73.

Frederiksberg Kommunalbestyrelses Forhandlinger, 1945/46, 1955/56 og 1970/71.

Københavns Borgerrepræsentations Forhandlinger, 1955/56.

Samling af love, vedtægter m.v. særlige vedrørende Frederiksberg Kommune, 1881, 1909, 1925 og 1928.

Frederiksberg Kommune, Love og vedtægter, 1955-1970.

Utrykte kilder

Frederiksberg Stadsarkiv

Sekretariatet (Arkivnr. A 10)

Journalsager, j.nr. 88-18807-1, 1988-1989, j.nr. 91-10404-003, 1992-1993 og 98-12003-160, 1997-1998.

Emneordnede sager: Droskesager, 1909-1917, 1913-1936.

Juridisk Direktorat [Arkivnr. A 29]

Journalsag, j. nr. 728, pk. XXVIII-XIX, 1927-1987, 728, pk. XII, 1933-1951, 728, pk. XIII, 1932-1936 og 728, pk. XIV, 1951-1955.

Journalsager, j.nr. 728, pk. XIV, 1951-1958, 728, pk. XV, 1956-1960, 728, pk. XVI, 1960-1966 og 728, pk. XVII 1966-1970, 728, pk. V, 1972-1987 og 728, pK IV, 1971-1987.

Hyrevognsnævnets møder 5.3.1971-17.12.1971, Journalsag, j.nr 728, pk. I, 1971.

Hyrevognsnævnets møder, 8.2.1972 – 9.6.1972, Journalsager j.nr. 728, pk. II, 1972.

Hyrevognsnævnets møder 14.9.1972-8.3.1973, Journalsager, j.nr. 728, pk. VI, 1972-1973.

Hyrevognsnævnets møder 29.3.1973-17.8.1974, Journalsag, j.nr. 728, pk. VII, 1973-1974.

Hyrevognsnævnets møder 29.3.1973-17.9.12.1974, Journalsag, j.nr. 728, pk. VII, 1973-1974.

Hyrevognsnævnets møder 9.10.1975-13.5.1976, Journalsag, j.nr. 728, pk. VIII, 1975-1976.

Hyrevognsnævnets møder 9.8.1976-8.12.1977, Journalsag, j.nr. 728, pk. IX, 1976-1977.

Hyrevognsnævnets møder 1.1.1981 -10.12.1981, Journalsag, j.nr. 728, pk. X, 1981.

Hyrevognsnævnets møder 11.2.1982-16.5.1983, Journalsag, j.nr. 728, pk. XI, 1982-1983.

Hyrevognsnævnets møder 8,9.1983– 2.2. Journalsag, j.nr.728, pk. XX, 1983-1986.

Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning (Arkiv.nr. A 1202)

Journalsag, j.nr. 31.4, 1906-1980.

Taxinævnet for Region Hovedstaden

Beretninger, 2010-2014. Vedtægt 2009. Reglement for Taxikørsel, 2014. Taxinævnets mødereferater, 2009-2010. www.Taxinaevn.dk

Litteratur

Automobildroskeejferforeningen Droskecentralen Taxa 1908-1934 (Red.: Hjalmar Jacobsen), København 1934.

Bro, Henning Bro Helga Mohr: *Frederiksberg Kommune 1858-2008*, Frederiksberg, 2008.

Sammenslutningen Taxas 75 års jubilæum 1909-1984, Sammenslutningen Taxa, København, 1984.

Vilhoff, Preben: Hyrevognskørsel i Storkøbenhavn, *Dansk Vejtidskrift*, nr. 75, 1975, s. 69-74.

Forkortelser

Lov: Lovtidende

RDT: Rigsdagstidende

FT: Folketingstidende

FTF: Folketingets forhandlinger

LT: Landstingets forhandlinger

TA: Tillæg A

TB: Tillæg B

TC: Tillæg C

KBF: Frederiksberg Kommunalbestyrelses Forhandlinger

BRF: Københavns Borgerrepræsentations Forhandlinger

Noter

¹ Artiklens problemstilling er ikke tidligere belyst i den historiske faglitteratur. Til redegørelserne og analyserne anvendes dels trykt kildemateriale: Rigsdagstidende/Folketingstidende, Frederiksberg Kommunalbestyrelses Forhandlinger, den offentlige statistik og KTAS' fagbøger. Dels journalsager fra forskellige arkiver efter Frederiksberg Kommunes forvaltning og forvaltningsafdelinger. Da Frederiksberg Kommune tidligt på området indgik i et tæt samarbejde med først Københavns Kommune og senere også kommunerne i Københavns Amt, rummer de nævnte journalsager arkivalier af betydning for belysning af hyrevognskørslen - ikke blot på Frederiksberg, men i hele hovedstaden og forstadskommunerne inden for Københavns Amtskommune.

² Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune, 2008, s. 39-43

³ For København udfærdigedes politivedtægt efter lov om byens politi fra 1863 af Justitsministeriet efter forhandling med kommunalbestyrelsen, mens den efter lov om bestemmelser for politiet udenfor København fra 1871 i købstæderne og dermed også på Frederiksberg, udarbejdedes af stiftamtmanden efter forhandling med byråd og kommunalbestyrelse. København fik sin første politivedtægt i 1869 og Frederiksberg sin i 1872. Politivedtægterne rummede bestemmelser om den offentlige orden, færdsel, kørsel, hunde, opslag, torvehandel, beværetninger, offentlige forestillinger m.v. om den offentlige renlighed, politiets organisering og sædeligheden. I tillæg til politivedtægten optog man bestemmelser om droskekørsel sammen med sporvejs- og omnibuskørsel.

⁴ Automobilroskejeerforeningen Droskecentralen Taxa 1908-1934 (Red.: Hjalmar Jacobsen), 1934, s. 36-48. Lov 1871, s. 49-50. Samling af love, vedtægter m.v. særlige vedrørende Frederiksberg Kommune, 1881. s. 65-83. 1901, s. 87, 111-114. Emneordnede sager: Droskesager, 1909-1917, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]

⁵ Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune, 2008, s. 51-57 og 239-246

⁶ Lov 1903, s. 517, 1908, s. 752, 1927, s. 667. RDT 1902/1903, TA, sp. 2337 og LT, sp. 2326. RDT, 1912/13, TA, sp. 3028.

⁷ Samling af love, vedtægter m.v. særligt vedrørende Frederiksberg Kommune, 1909, s. 329, 352-357.

⁸ Udover det i note 6-7 angivne bygger afsnittet på: Sammenslutningen Taxas 75 års jubilæum 1909-1984, Sammenslutningen Taxa, 1984, s. 5-8, 51-60, 107-110 og 117-122. Journalsag, j.nr. 31.4, 1906-1980, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv; A 1202]

Journalsag, j. nr. 728, pk. XXVIII-XIX, 1927-1987, 728, pk. XII, 1933-1951, 728, pk. XIII, 1932-1936 og 728, pk. XIV, 1951-1955, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]. Emneordnede sager: Droskesager, 1909-1917, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]

⁹ Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune, 2008, s. 239-251

¹⁰ Samling af love, vedtægter m.v. særligt vedrørende Frederiksberg Kommune, 1915, s. 263 og 517-524.

¹¹ Gentofte Kommunes størrelse betingede, at den i 1934 fik semikøbstadskommunal status og kom ind under gruppen af hovedstadskommuner sammen med København og Frederiksberg.

¹² KBF 1945/46, s. 431-436.

¹³ KBF 1945/46, s. 434.

¹⁴ KBF 1945/46, s. 435

¹⁵ Udover note 9-12 bygger afsnittet på: Sammenslutningen Taxas 75 års jubilæum 1909-1984, Sammenslutningen Taxa, 1984, s. 8-12. Automobildroskejejerforeningen Droskecentralen Taxa 1908-1934 (Red.: Hjalmar Jacobsen), 1934, s. 61-124. RDT 1926/27, TA, 7726, 4739, 4770, 4799-4801. Journalsag, j.nr. 31.4, 1906-1980, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv; A 1202]. Journalsag, j. nr. 728, pk. XXVIII-XIX, 1927-1987, 728, pk. XII, 1933-1951, 728, pk. XIII, 1932-1936 og 728, pk. XIV, 1951-1955, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]. Emneordnede sager: Droskesager, 1913-1924 og 1914-1936, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10].

¹⁶ Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune, 2008, s.251-253, 647-648

¹⁷ Lov 1948, s. 1124. RDT 1947/48, TA, sp. 3931-3936, TB, sp. 2935-2938, FTF, sp. 1702-1703, 2313-2342, 5280-5283, 5289.

¹⁸ FT, 1954/55, TA, 257-259, 289-290. TB, 633, 633, 665-668, 699. FTF, s. 1055-1056, 1062-1063, 4053, 4069, 4075, 4084-4085, 4093-4094, 4110-4113, 4261-4263, 4269-4272-4280. TC 643-644.

¹⁹ Frederiksberg Kommune, Love og vedtægter, afsnit C, 1955-1970. BRF 1955/56, s. 2494-2523. KBF 1955/56, s.37-38.

²⁰ FT, 1954/55, FTF, s. 4271.

²¹ Der er i forarbejdet til denne artikel ikke gennemført en analyse af den dagbladsomtale, der i perioden 1955-1970 gives af forholdene i lillebilbranchen. Det i teksten anførte forhold baseres derfor alene på de udtalelser, tidens politikere fremsatte ved folketingsbehandlinger af sagen i perioden under disses henvisning til presseomtale. Se noter med henvisninger til referater i Folketinget. Det skal dog bemærkes, at dagbladene efter samme politikeres udtalelser, havde en gennemgående positivt tilgang til lillebilervhvervet.

²² Lov 1962, s. 676 og 1963, s. 175. FT 1961/62, TA s. 1045-1048, s. 175

²³ Udover det i note 14-19 benyttede materiale, bygger afsnittet på: Journalsag, j.nr. 31.4, 1906-1980, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv; A 1202]. Journalsag, j. nr. 728, pk. XXVIII-XIX, 1927-1987, 728, pk. XII, 1933-1951, 728, pk. XIII, 1932-1936 og 728, pk. XIV, 1951-1955, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]

²⁴ Preben Vilhoff: Hyrevognskørsel i Storkøbenhavn, Dansk Vejtidskrift, nr. 75, 1975, s. 69-74

²⁵ Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune, 2008, s. 649-650

²⁶ FT 1969/70, TA, s. 1007-1018 og 1060-1070. TB, sp. 1987-1999, 2549-2550, TC, s. 797-800. FTF, s. 665-668, 1023-1047, 6867-6890, 7231-7238.

²⁷ KBF 1970/71, 416-418, 445. Hyrevognsnævnets møder 5.3.1971-17.12.1971, Journalsag, j.nr 728, pk. I, 1971. Hyrevognsnævnets møder, 8.2.1972 – 9.6.1972, Journalsager j.nr. 728, pk. II, 1972. Hyrevognsnævnets møder 14.9.1972-8.3.1973, Journalsager, j.nr. 728, pk. VI, 1972-1973. Hyrevognsnævnets møder 29.3.1973-17.8.1974, Journalsag, j.nr. 728, pk VII, 1973-1974, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]

²⁸ FT 1972/73, FF, sp. 2912, 2914

²⁹ Lov 1973, s. 1585-1594. FT 1972/73, TA, sp. 2850-2870, TB, sp. 1479-1486, TC, sp. 1433-1436. FTF, sp. 2083-2084, 2908-2941, 6162-6165, 6742-6749.

³⁰ Enkelte steder blev telefonskabene stående som et minde om fortidens bynips, indtil de som følge af meningsløs hærverk forsvandt fra bybilledet - som sidste sted i den centrale del af den københavnske bydel Valby i 1997.

³¹ Udover det angivne materiale i note 23-26 bygger afsnittet på: Sammenslutningen Taxas 75 års jubilæum 1909-1984, Sammenslutningen Taxa, 1984, s. 12-22, 31-34. Journalsager, j.nr. 728, pk. XIV, 1951-1958, 728, pk. XV, 1956-1960, 728, pk XVI, 1960-1966 og 728, pk. XVII 1966-1970. Journalsager, j.nr. 88-18807-1, 1988-1989, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]. Journalsager, j.nr. 728, pk. V, 1972-1987 og j.nr. 728, pl IV, 1971-1987. Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]. Hyrevognsnævnets møder 29.3.1973-17.9.12.1974, Journalsag, j.nr. 728, pk VII, 1973-1974. Hyrevognsnævnets møder 9.10.1975-13.5.1976, Journalsag, j.nr. 728, pk. VIII, 1975-1976.

Hyrevognsnævnets møder 9.8.1976-8.12.1977, Journalsag, j.nr. 728, pk. IX, 1976-1977. Hyrevognsnævnets møder 1.1.1981 -10.12.1981, Journalsag, j.nr. 728, pk. X, 1981, Hyrevognsnævnets møder 11.2.1982-16.5.1983, Journalsag, j.nr. 728, pk. XI, 1982-1983. Hyrevognsnævnets møder 8,9.1983– 2.2. Journalsag, j.nr.728, pk. XX, 1983-1986, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29], Journalsag, j.nr. 31.4, 1906-1980, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv; A 1202] Journalsag j.nr. 91-10404-003, 1992-1993, j.nr. 98-12003-160, 1997-1998. Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]

³² Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune, 2008, s. 650-652, 693-694

³³ www.bt.dk

³⁴ www.business.dk

³⁵ Lov 1997, s. 1514-1518. 6077-6107. Beretninger, 2010-2014. Vedtægt 2009. Reglement for Taxikørsel, 2014. Taxinævnets mødereferater, 2009-2010. www.Taxinaevn.dk