

Drosjekusk ! av Einar Aasmul

22 år, ingeniørstudent, med alle illusjoner om menneskenes edelhet i behold. Samt et ønske om å tjene så mye penger, at jeg kunne klare meg uten for mye studielån. Jeg hadde omsider klart "lappen", kjøreseddelen. For å klare denne måtte vi inn til Berentsen i trafikkpolitiet, forklare på en troverdig og selvfølgelig måte hvordan du kommer fra A til B i Bergen. Det pussige var at passasjerene som Berentsen diktet opp, bodde ikke i kjente og greie gater som : Sandviksveien, Amalie Skrams vei, eller Fridalsveien. Nei, han mente at folk bodde i Brettene, Kroken, Heien, eller Abels gate. Den siste finnes det ikke et hus i, og hva folkene skulle der, var en gåte. Omsider kunne jeg forlate Berentsens kontor med formaninger, drosjereglementet, og den etterlengtede kjøreseddelen i lommen.

Dette var vinteren 1964. Jeg fikk jobb med å kjøre reservedrosje for en enke som ikke selv tok del i administrasjon av bilen. Hun hadde overlatt dette til formannen i drosjebilsentralen. Ingebrigtsen var grei han. På to minutter gjorde han unna forklaringene om hvordan jeg slo av og på taksameteret. Så var det "lykke til", og ut i lørdags ettermiddagstrafikken.

Lørdag ettermiddag var den gang en rolig tid. Vi kan godt si "stille før stormen" . Det kunne være trangt om plassen på holdeplassene, og praten gikk.

En av de eldre "kuskene" ble aldri lei av å fortelle om den gangen han rørte i bensinen. Han hadde hentet et selskap med damer i 50 årene som kom fra klubb. Pene, pyntelige, stilige damer. Det var i begynnelsen av 1950 årene, drosjebilene var for det meste amerikanere: Dodge, Studiebaker, Ford, Plymouth osv. Det var sekssetere, dvs at de hadde "sofasete" foran, slik at det skulle være plass til tre mennesker i bredden, inkl. sjåfør. Noen av bilene hadde rattgir, slik at det var relativt god plass, selv om det satt tre i forsetet. Denne bilen hadde gulgir. Når 5 damer skulle plasseres i bilen, resulterte det i at den ene fikk girspaken mellom bena. Selskapet skulle opp i "Hødden" på Eidemarken. Dermed ble det en del motbakker fra sentrum, noe som resulterte i hyppig bruk av girspaken. Dette var som sagt i en tid da den vanlige mann eller kvinne ikke var helt fortrolig med hva de forskjellige spaker og pedaler ble brukt til. Damen, som til stadighet ble utsatt for nærgående bevegelser fra sjåføren, følte seg ille berørt og utbrøt: "Nei, vet de hva sjåfør, det kan da ikke være nødvendig å røre om i bensinen i hver eneste bakke vi kommer til !"

Illusjoner om menneskene er noe man har med seg et stykke ut i livet. Noen er i den heldige (?) stilling at de sjelden kommer bort i forhold som gjør at de mister illusjonene sine. Det normale er at man mister den ene etter den andre, stille og rolig, etter som årene går. Å kjøre drosje en lørdagskveld er ikke noen "stille og rolig" måte å miste illusjoner på, det skjer momentant og brutalt. En av de første lørdagene som drosjekusk, var det stor festivitas i byen, antagelig et eller annet byjubileum, i 1964 ?. Jeg hentet et ektepar i deres hus i fjellsiden overfor Kalfaret.. Han var en av byens aller fremste notabiliteter. Stilig par, høflig, og snakket svært "pent", både til hverandre og til sjåføren. Høy sigarføring, rasling av kjole, sydd av stoff som ikke hørte til hverdagen. De ble behørig avlevert ved byens storstue den gang, stilig.

Kl 02.00 natt til søndag, fikk jeg oppdrag å hente fra byens storstue, navnet var kjent, Det var bare 6 timer siden sist. Ganske riktig, det samme paret. Jeg prøvde meg med et høflig spørsmål, om det hadde vært en vellykket fest ? "Hva jeg hadde med det, om han sto til regnskap for en skarve drosjesjåfør?"

Maskene var falt, parets konversasjon, hvis den ufysiske dialog som utspant seg mellom ektefellene, kan kalles konversasjon, var ikke til å gjengi.

Krangling om prisen, om jeg var klar over hvem han var, om jeg visste hvor mange tråder han kunne trekke i, og hvor mange problemer han kunne skape for både den ene og den andre, hvis han ville, vel og merke?. Hans kone : "Arnold (oppdiktet navn) han e' bare en simpel sjåfør, ikkje fortell han nokke."

Det meste av tiden ble brukt til å vente, stå, eller sitte på holdeplassen, og delta i mer eller mindre oppbyggelig konversasjon. Sjåfører kom og gikk, praten kom og gikk, samtaleemnet kunne være det samme over lengre tid, men samtalepartnerne skiftet. Det var som en film, der handlingen følger en tråd, men der personene hele tiden ble skiftet ut.

Her kom han, eieren av O-5028, som alltid hadde den "flotteste" bilen i byen. Han kom med ny bil rett fra forhandler, og ventet på den første smellen. Det var lovbestemt, hevdet han, at ny bil alltid får seg en smell i løpet av den første uken. Dette var i den travle juleuken, og han hevdet å ha bestilt verkstedsplass og mekaniker, slik at driftsavbruddet skulle bli så kort som mulig. Om han fikk bruk for reservasjonen, husker jeg ikke. Han var hellig overbevist etter å ha tatt ut en rekke nye biler gjennom årene.

Eier av O-5090, hadde kjørt drosjebil siden han innvandret til byen fra Radøy i 1920 årene. Han var lidenskapelig sportsfisker, like godt kjent i Matreelven som i Nygårdsgaten. Det var bare et bilmerke som dugde: Studebaker. Hvem husker ikke 5090 fra 1952, helt lik bak og fremme. Det var først når bilen satte seg i bevegelse, vi med sikkerhet kunne si i hvilken ende av bilen sjåføren residerte. Dette var som sagt i 1964, og Studebaker kunne av en eller annen grunn ikke leveres. Sportsfiskeren hadde kjøpt Volga, den russiske krysning av lastebil fra 1934 og Ford Mustang. Som han sa, da han hadde behov for å rettferdiggjøre kjøpet : " Den beste bil som hadde kjørt i Bergen by". Det eneste problemet med bilen var det samme problemet som han sa han hadde hatt med alle sine biler, innstilling av "spissingen" på hjulene. På dette punktet var han meget nøye. Han satt bilen regelmessig på verksted, og fikk "spissingen" kontrollert. Like regelmessig, etter prøvetur, måtte han ha seg en tur under bilen med skiftenøkkel og måleband. Han ble aldri fornøyd, det var blitt en fiks ide'.

Volga var et kapittel for seg. Ved påsketider i 1965 fikk jeg kjøring for en svært hyggelig og ordens eier. Det eneste aberet var at hans verktøy var en 3 år gammel Volga. Godt vedlikeholdt, det var ikke det, men de grunnleggende ulemper ved bilen kunne ikke vedlikeholdes vekk. Tung på ratt og clutsj. Ikke synkronisert første gir. Knappt nok synkronisert på andre gir. Et skift bak rattet på en Volga kunne ta knekken på den beste. Det var særlig bittert lørdagskveldene når vi kjørte gaster "hjem" til Haakonsværn. Det var et fenomen dette, på en bestemt tid lørdagskvelden, måtte du være i sentrum, da var du nokså sikker på å få tur til Haakonsværn. Det var akkurat som å være på palefiske, det er om og gjøre å holde snørene ute så lenge det var bet. Turen til marinebasen måtte gjøres unna så fort som mulig, slik at vi kunne komme oss til byen etter ny ladning. Med bilen fullastet av halv- og helfulle marinegaster, med gassen i bunn i stigningen fra Gravdal til Liavatnet, klarte vi med Volga ikke stort mer enn 80 km/t. Da var det bittert å bli forbi kjørt av kollegaer som kjørte med vesttysk komfort og motorkraft.

Noen av eierne var såkalt "gnitne". De hadde store problemer med å forstå at det kunne være god økonomi å holde bilen i god stand. Jeg skulle kjøre en sommer for en slik eier. Han hadde også Volga. Jeg hadde hatt tur til Espeland i Arna. Var på vei tilbake på flate veien ved Midtun, like før Nesttun. Jeg trykket på bremsen foran krysset, omtrent der Vinmonopolet ligger idag. Ingen bremse, pedalen i "bånn". Håndbrekket opp, bakhjulene låser seg, og bilen danser piruetter på tørre asfalten. Gjett om det var en som fikk sjokk? Jeg hadde ikke tenkt på at håndbrekket på Volga gikk på mellomakselen, noe som måtte føre til låste hjul. Jeg lusket meg på første gir ned i Fridalen til eieren. Forklarte hva som hadde skjedd, og parkerte bilen. Dagen etter skulle bilen være i orden. Bremsereorene var "gjennomrustet"sa han, men nå skiftet. Fin sommerkveld, etter tur til Os, kjørte jeg over Fanafjellet. Stoppet litt for å nyte kvelden og utsikten. Jeg kjørte videre, nedover vestsiden av Fanafjell, nærmet meg svingen like før tunet til Fana Folkkløre. Trykker ned bremsen, ingen bremse, samme som i går! Jeg griper håndbrekket, men husker heldigvis opplevelsen fra dagen før. Hvis bilen begynner med piruetter i denne farten, vil det være over og ut. Jeg prøver å gire ned, klarer med kraftig mellomgass å få rykket gearet ned i første gir. Ut med clutchen gjennom svingen uten å hvelve. Jeg var kommet helt over på venstre side. Ingen biler imot heldigvis. Det var bare en ting å gjøre, legge bilen kraftig inn til støpekanten på venstre side. Bilen skrapte nedover langs støpekanten så gnistene sprutet, og stoppet etter en stund.

Merkelig nok var bilen fremdeles kjørendes. Som dagen før, lusket jeg meg ned resten av Fanafjellet på første gir, ved å tenne og slukke motoren, og videre til byen. Jeg purret opp eieren, spurte ham om hva han hadde gjort med bilen igår. Han hadde fått skiftet det bremsereoret som var defekt. Han hadde sett det som helt unødvendig å skifte de andre bremsereorene, for som han sa, "de var jo tett". Mitt engasjement med ham ble gjort opp der og da.

Jeg var en av de få sjåførene som behersket engelsk. Når jeg kjørte "på dagen", resulterte dette i at jeg fikk mange guidejobber. Da kunne jeg tjene like mye på et dagskift som på en god lørdagskveld. Det var særlig middelaldrende amerikanere som likte å få individuell service, fremfor å kjøre med i en av sight-seeing bussene. 30 kr. timen var guidetaksten. Hvis jeg gjorde en god jobb vanket det ofte like mye i tips. 30-40 kr. representerte den gang en normal daglønn for et dagskift. Vi kjørte på akkord, 32% av innkjørt beløp. På dagen kunne vi kjøre inn 100 - 150 kr. En god lørdagskveld kunne beløpet lett bli det tredoble.

En guidetur endte på trikkeløyfen i Sandviken. Dette var "den sommeren jeg kjørte Volga" , Krutsjov hadde nettopp besøkt byen, og de amerikanske turistene var svært interessert i hvordan "han var". Jeg hadde sett ham på avstand, og svarte som sant var at "han så blid og smilende ut". Amerikaneren jeg hadde med i bilen var tydelig av det patriotiske slaget og så ikke ut til å like svaret mitt. Vi hadde kjørt i 5 minutter fra hotell Norge. Første severdighet skulle være Gamle Bergen i Sandviken . "Det var en svært god bil å sitte i ", kom det fra amerikaneren, "hvilket merke er det, og i hvilket land er den laget?" "Volga, laget i Sovjetunionen", svarte jeg. "Stopp" ! ropte amerikaneren. Han nektet å kjøre videre i en "kommunist bil" . Han betalte meg for 2 timer, og ba meg ringe etter en ny bil. Den skulle være " no communistcar". Bilen kom, sjåføren kunne ikke et ord engelsk. På spøk sa jeg til sjåføren, hvis han spør hvor bilen er laget, svarer du Sovjetunionen. Det kan bli penger av slikt, god timepris!

Et amerikansk ektepar betalte meg for to timer, pluss kr. 30,- i, tips for å kjøre i skrittgang fra Torvalmenningen, opp Hødden, over Skansen, ned Ole Irgensvei og tilbake til byen. Hans kone var ivrig fotograf. Hun ville spasere, fotografere og oppleve det levende Bergen. Han var mer makelig anlagt, og foretrakk å sitte i drosjebilen og prate koselig med sjåføren.

Fartskontroll om kvelden og natten, mens drosjebilene stort sett rådde grunnen alene, ble sett på som utidig innblanding i sjåførenes mulighet til å tjene gode penger.

Det var strengt forbudt å bruke drosjeradioen til å varsle om kontroller. Forbudet ble selvfølgelig forsøkt omgått på forskjellig vis. En av variantene var at hvis en sjåfør, et kort øyeblikk, i en samtale mellom sentralborddamen og en sjåfør, brøt inn med : "kontroll i Helleveien", så opplyste sentralborddamen langsomt og tydelig: " Det er forbudt å opplyse alle om at det er fartskontroll i Helleveien, husk det! ". Så fikk hun sagt det'.

Noen av sentralborddamene var svært slagferdige. Det var ikke uvanlig å høre følgende beskrivelse av neste tur: "Teaterkafeen, han ligger utenfor".

Det er ikke til å legge skjul på at vi hadde en viss føling med hvilket klientell vi fikk i bilen når passasjerer hadde frekventert et bestemt skjenkelokale. Teaterkafeen var en tid det mest belastede i så måte. En passasjer jeg husker godt, ble hentet på Teaterkafeen ved stengetid. Jeg fikk oppgitt adressen, et sted overfor Sælenveien på Strømme. Etterhvert som vi nærmet oss hjemmet, hørte jeg stønning, beklagelse og sterke bannord fra baksetet: "Det er ingen så har det så jævlig så eg. Du skulle bare visst. Hon kommer te' drepe meg. Kan'kje du følle meg opp?" Han fortalte at han hadde gått hjemmefra kl 11 på formiddagen for å gjøre noen små innkjøp på torget for sin kone. Nå var han blakk, i sterk bakrus og livende redd for hva konen skulle si/gjøre. Jeg måtte sitte lenge å snakke med ham, berolige ham, trøste ham. Omsider mannen seg opp til å forlate bilen, men ikke uten at jeg fulgte ham opp, og var med når konen åpnet døren. Hva annet kunne jeg gjøre? Jeg følte med ham, og var litt nysgjerrig på hvordan dette kvinnemennesket så ut, som kunne skremme en rørslik kar som dette!

Et vevert lite vesen, blid som en lerce, åpnet døren. Det var tydeligvis ikke første gangen han møtte med forsterkninger. Hun hadde nok også forberedt seg en smule med det ene og det andre. Før jeg lukket gatedøren helt igjen etter meg, startet nemlig spetakkelet. Det var ikke småtterier han nå måtte gjennomgå.

Alkoholikere i mange varianter var da som nå, en trofast kundegruppe for drosjenæringen. Det klientellet som kalles byens løse fugler, mannlige og kvinnelige, levde et tilsynelatende sorgløst liv i Munkebotten sommerstid. Når de hadde vært på posten og hentet trygden, var det ikke måte på livsglede. En av de mer soignerte, som enda ikke var kommet så langt at han ble nektet (på Vinmonopolet) , kunne "proviantere hallemdener" med dobbelrenset til resten av gjengen. Da var det å stue seg inn i en drosje og be om transport til "sommerhuset". Det var gjerne en barhytte et stykke oppe i Munkebotten. Mange vil nok innvende at det var risikabelt å kjøre dette klientellet langt opp i "ødemarken". Jeg forhørte meg om dette hos de eldre i bransjen, men de sa at "finere mennesker" kan du ikke ha i bilen. Og det var sant. Hyggelig prat, høflig, og de gjorde alltid greitt opp for turene!

Da kunne det være annerledes med klientell fra "the Upper class" . En av byens fremtredende borgere, han var mye omtalt i avisene, hadde vært på byen en lørdagskveld. Jeg fikk turen, han skulle hentes på "Stjernesalen". Stram i tøyet åpnet han døren for to unge damer. Jeg gjenkjente begge. De tilhørte den lette garde, og opererte ganske riktig på "Stjernesalen". Kavaleren oppga adressen sin i søre del av Fana. Jeg var ganske sliten etter å ha kjørt i 16 timer. Idet vi passerte Danmarks plass, startet spetakkelet. Damene begynte å synge. De forlangte at sjåføren skulle synge med. Da jeg ikke viste tegn til medgjørighet i damenes ønske, begynte herren å bruse med fjærene. "Om sjåføren var lite serviceminded? Om jeg var klar over hvilket selskap jeg for tiden var en del av ?" At jeg ikke ville glede damene med litt allsang var etter hans mening ensbetydende med å være direkte

uforskammet. Han ville ikke kjøre med en uforskammet sjåfør. Vi var kommet til Wergeland, jeg så at det sto en ledig Fanadrosje ved holdeplassen. Derfor krysset jeg veien, stoppet og anbefalte ham å bytte bil og sjåfør. Damene forlot bilen. Damenes kavalier ville gjøre det samme uten å gjøre opp for seg. Jeg prøvde å gjøre høflig oppmerksom på hvor mye han skyldte meg, men han nektet å betale. Til slutt måtte jeg hale mannen inn i bilen, og sette kursen mot politistasjonen. Da han ble klar over hva jeg hadde bestemt meg for, kom han med trusler og besvergelses, om jeg var klar over hvem han var, osv. På politistasjonen måtte han punge ut, både for turen "med damer til Wergeland" og for turen "uten damer" fra Wergeland til Allehelgensgate. Vakhavende politimann var full av forståelse da jeg ikke etterkom mannens ønske om å kjøre ham opp igjen til "damene" på Wergeland. Politimannen som fulgte meg ut til bilen kom med følgende hjertesukk : "Han e' egentlig en grei kar, men ska' alltid imponere damene når han e' full" .

Jeg ble en gang grundig "vaksinert" mot den oppfatning at jul og alkohol hører sammen. Julaften i totiden om ettermiddagen. Jeg hentet tre muntre unge forretningsmenn som tydeligvis hadde hatt et lite førjulaften treff. De skulle hjem. De to første ble satt av i Søndre bydel, den siste skulle til Fantoft. Jeg merket meg at passasjerer gradvis ble tausere, han hadde vært svært pratsom idet han steg inn i bilen. Vi stoppet ved adressen, jeg slo av taksameteret, snudde meg for å få oppgjør. Det var en helt annen mann som satt der. Hodet dinglet fra side til side, øynene var blodskutt, han var rett og slett "full". Det var tydelig at han hadde "hevet" innpå ganske mye rett før bilen kom. På trappen utenfor huset to forventningsfulle barn, stivpyntet, sammen med moren. Julen skulle ringe inn om en knapp time. Mannen "veltet" ut av bilen, jeg måtte hjelpe konen med å få ham i seng. De to barnas øyne og ansiktsuttrykk da det gikk opp for dem hva som skjedde, preget min jul det året.

Det hendte at drosjen ble brukt som ambulans. Jeg sto på holdeplassen ved Fridalen brannstasjon. "Hente i St. Olavsvei, det haster". Tur til legevakten. Full fart, pasient med følge inn i bilen, etter lydene i baksetet å dømme var det like før pasienten ble kvalt. "Det haster, sjåfør, han må ha surstoff, ellers er han ferdig"! Det var kl. 16 om ettermiddagen, midt i verste ettermiddagsrush. Det var ikke noe tofeltsveier den gang, heller ikke enveiskjøring. Legevakten var på Engen. Jeg kjørte midt i gaten på trikkesporene. På Danmarks plass var det rundkjøring den gang. Det var trikkeholdeplass midt ute i krysset. På hver side av "rundingen" sto en politimann for å dirigere trafikken. Jeg holdt stø kurs, politifolkene måtte hoppe til side, mens jeg kjørte rett gjennom "rundingen". Ned Nygårdsgaten med trafikken imot, og alle sidegatene! På forbausende kort tid kunne vi stoppe utenfor Legevakten, og få pasienten inn til behandling. Jeg fikk låne telefon for å ringe trafikkpolitiet, meldte rolig fra om kjøringen og årsaken, satt meg ut i bilen for å kjøre videre. Da kom reaksjonen. Bena nektet å etterkomme ordre om å trykke ned clutsj, gasspedal osv. De simpelthen nektet, jeg var "skjelven". Etter en times tid, og en kopp kaffe på "Palmen" kafe', begynte kroppen å fungere igjen. Nyttig lærdom om hvordan vi henter ut ressurser når det er påkrevet, men også at alt har en pris!