

Bensinmackar i Hannäs

Från fatkiosk till obemannat tankställe



Holmbo Björkås Mikael Carlssons nostalgimack i vinterskrud 2021.

av Sonja Palmberg

2024

Bensinmackar i Hannäs - Från fatkiosk till obemannat tankställe

Bilismens utveckling i Sverige

Under krigsåren var de flesta personbilarna i Sverige avregistrerade. Orsaken var bristen på bensin och gummi. Efter kriget ökade antalet bilar.

Mer än 5 miljoner personbilar fanns i trafik i juni 2023 enligt SCB.

År	Personbilar i trafik
1925	59 122
1935	109 096
1940	34 646
1941	31 854
1970	2 287 710
2023	4 977 163

Tankställen

När bilen gjorde entré runt sekelskiftet 1900 var den en exklusiv sportartikel som sällan användes utanför stadstullarna. 1907 fanns 662 bilar registrerade i Sverige. För bensinpåfyllning fick den lilla kundkretsen vända sig till apoteket eller färghandeln som gällde som tankställe.

För att bilen skulle bli ett meningsfullt kommunikationsmedel krävdes bra vägar, tillgång till bensin och någorlunda driftsäkra motorer, förutsättningar som blev möjliga först på 1920-talet.

En viktig återförsäljare av bensin blev affären, då affärerna låg tätt, oftast intill vägarna och var naturliga samlingspunkter. Utanför lanthandeln stod därför nästan alltid en bensinpump och väntade på bilburna kunder.

Till följd av den ökande bilismen anlades allt fler bensinmackar. Benämningen mack kommer från det svenska verkstadsföretaget Mackmeter, som grundades 1916 och tillverkade bensinpumpar. Mack är akronym av de fyra grundarnas efternamn; Mathiasson, Andersson, Collin och Key.



Bensinmacken i Lindhem i Hannäs kyrkby



Handelsgården Lindhem 1928. HBF nr 174.C.Ö.

I Lindhem på 1920-talet var i den vänstra delen gästgivargård och i den högra delen handelsbod. Vägvisaren mitt i vägkorsningen står på samma plats som det tidigare fanns en kungörelsetavla i form av en stolpe. Kungörelsetavlan var en anslagstavla avsedd för medborgarinformation.

Lindhem var troligen en av Hannäs första bensinmackar i början av 1920-talet. Läget för en bensinmack var ypperligt, framför handelsboden möttes vägarna från Söderköping, Valdemarsvik, Gamleby och Åtvidaberg. Solvestads poststation var inrymd i affären fram till 1917, då flyttade den till Åbäckshov mittemot på andra sidan vägen.





Kungörelsetavlan mitt i vägkorsningen vid tidigt 1900-tal. HBF nr 21C49.



Delförstoring av HBF nr 174.C.Ö.

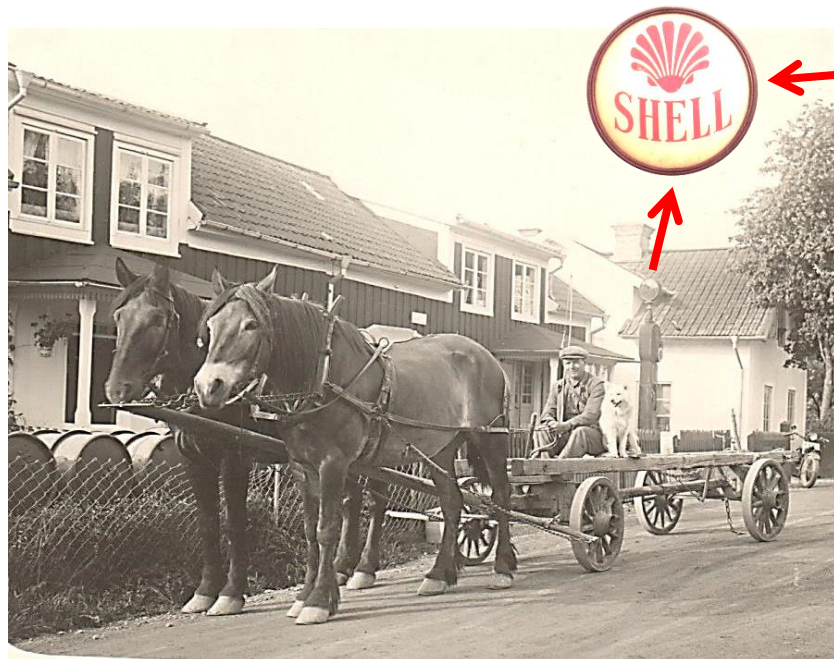


Bensinpump från Gilbert & Barker T8.

Bensinpumpen vid staketet i bild HBF nr 174.C.Ö var av fabrikat Gilbert & Barker modell T8. Den innehöll troligen Shells bensin, eftersom det sitter en reklamskylt för Shell fotogen på affärens vägg. Tidigare var staketet framför handelsboden utformat så att man kunde binda hästar, bild HBF nr 21C49.

Charles Gilbert och John Barker i Springfield Massachusetts bildade 1865 ett företag för att tillverka en maskin som förångade petroleumdestillat till gas för belysning. Den växande populariteten för Thomas Edisons glödlampa (1880) blev en utmaning som tvingade Gilbert & Barker att söka andra användningsområden för petroleum, och 1902 började företaget tillverka sin första handdrivna bensinpump T1 för tankning av bilar. Bensinpumpen T8 som kallades "fat lady" började tillverkas 1907.

Bensinpumpen från Gilbert & Barker T8 byttes till en pump av märket Mack Typ 401 från Mackmeter, bild HBF nr 2420. Bensinen kom även då från Shell.



Kusken Sixten var anställd hos Gustav Karlsson i Hägerstad. Bensinen förvarades i fat. HBF nr 2420.



Delförstoring av 2420.



Bensinpump Mack Typ 401.

I bild HBF nr 2420 syns raden med bränslefat. De innehöll troligen både fotogen och bensin. Ett fat är en standardiserad behållare för petroleum. Ett tomt fat vägde 52 kilo och fylldes med 195 liter bränsle. Den manuella hanteringen som krävdes var enorm. Man började att gräva ner bränsletankar under jord. Tankbilar för petroleumprodukter tillverkades så tidigt som 1907 hos Gjuteri & Mekaniska Verkstad i Eskilstuna. Under 1920-talet var tankbilar för petroleumprodukter tillverkade hos Scania-Vabis inte helt ovanliga.

Edgar Nilsson installerade tankar till bensinläggningen i Sjöberga på 1930-talet.



Scania-Vabis tankbil från mitten av 1920-talet.

Pappersfabrikören Lars Otto Blomqvist från Horn kom till Hannäs 1860 för att "idka handel i öppen salubod". Han uppförde den långa rödmålade träbyggnaden som ännu finns. Sonen Hugo som 1893 tog över efter fadern sålde Lindhem 1909. Affären bytte sedan ägare flera gånger och så småningom blev Valdemarsviks konsumtionsförening ägare.



Bensinpumpen från Mack utbyttes till en pump från Ljungmans typ VICI. Bensinen levererades från OK.

Bensinpumpen VICI från Ljungmans började produceras 1927. Med den kunde man själv välja antalet liter. Mätkärl av glas, som rymde 25 liter och gav fasta mätvärden, var graderat i jämna 5-litersintervall. Genom att kunden själv i glascylindern alltid kunde följa uppmätningen, även utan att stiga ur bilen, skapades ett stort förtroende för denna mätartyp.

Lindhem på 1960-talet.
HBF nr 719.



Berthold och Ingrid Hjalmarsson köpte Konsumbutiken 1961. De öppnade en fristående affär och bytte namnet till Berthold Hjalmarsson. Bensinmärket byttes senare från OK till en fristående leverantör. Bensinförsäljningen upphörde några år innan affären stängde i april 1986.



Ljungmans utveckling av bensinpumpar



Foto Yvonne Ferin. HBF nr 2823.



1970-tal. Foto Mats Karlberg. HBF nr 2777.

Utvecklingen stod inte stilla. Bilar med större motorer och större bensintankar blev vanligare. Brådskan vid bensinstationerna ökade. Snabbare mätartyper släpptes på marknaden 1933, som kunde mäta vilka volymer som helst. Bensinen pumpades med en rotationspump som drevs med en elmotor.



Pelle Solvestad med sin Silverpil vid bensinpumpen.
HBF nr 1811. - Räcker pengarna?

Från USA kom
modet att
pumparna skulle
vara låga. Den
nya designen på
Ljungmans
pump STAR 76
kom 1950.
Något senare
försågs pumpen
också med
svängarm, som
var en stor nyhet
då.



Två bensinmackar i Rumma, den ena vid Bilverkstaden ...



Påfyllning av bränsle vid bilverkstaden i Rumma i början av 1960-talet. HBF nr 118.

Efter kriget startade Yngve Boll tillsammans med Bertil Johansson en gemensam bil- och smidesverkstad i Rumma. De hade "rättat munnen efter matsäcken" och valt det lilla formatet, för att undvika stora skulder. Yngve insåg att han behövde en större verkstadsyta för att komma under tak med bilarna och arbeta i rumsvärme under vintern. De delade på sig, och Yngve byggde en egen och större verkstad 1946. Han drev bilverkstaden under 20 år. Vid verkstaden fanns två bensinpumpar STAR 76 från Ljungmans. Bensinen var av märket Caltex. Bensinbolaget Caltex byttes senare till BP, troligen 1967 i samband med att Caltex blev Texaco.



Yngve Boll vid bensinpumparna vid bilverkstaden i Rumma på 1960-talet. HBF nr 117.

Den 28 april 1966 utbröt en explosionsartad brand vid 13.30-tiden under svetsningsarbete i en bil. Yngve som befann sig utanför rusade in för att rädda något. Inte kundernas obetalda fakturor, utan han kom ut med en back dricka i vardera handen; det kan ju behövas lite dricka när det är så varmt! Falerums brandkår anlände strax före 14.00, men då var motorverkstaden redan ödelagd och de fick börja med eftersläckning. Inga personer kom till skada. Yngve byggde fortast möjligt en ny bilverkstad på samma plats, och denna den tredje i ordningen ännu större, så att det blev bättre plats för billackering. Denna bilverkstad sålde Yngve året efter branden, alltså 1967, till Börje Johansson och Bengt-Gunnar Johansson. Kompanjonerna drev den ett antal år, innan de i sin tur sålde till Lars-Erik Berglund. Denne lät bygga en mycket stor lackeringshall för bussar. Bensinförsäljningen upphörde troligen på 1970- eller 1980-talet.

... och den andra i Vilan



Den vita bensinpumpen till höger om affären Vilan i Rumma. HBF nr 2432.

Affären Vilan i Rumma byggdes 1901 av handlaren Otto Sandberg. Erik och Ester Johnsson köpte fastigheten och rörelsen 1923, och 1926 köpte de marken till fastigheten. Erik omkom i en jaktolycka 1927, och därefter drev Ester verksamheten själv med hjälp av barnen Stig, Sture, Siv och Sevy.

Sonen Stig som försörjde sig med skogsarbete råkade ut för en olycka 1941, när han var på väg hem från arbetet en natt. Han körde in i ett broräcke, räcket gick in i bilen och skadade hans vänsterben. Benet amputerades och Stig fick benprotes. Hans rörlighet begränsades, så han fick svårt att arbeta i skogen och på sågverk. Stig och hans hustru Anna-Greta köpte in sig i affären 1945. De drev affären under namnet Erik Johnssons Eftr. Affären tjänstgjorde även som utlämningsställe för post under en tid.

Länsstyrelsen i Kalmar län / Landskansliet skrev den 10 januari 1929:

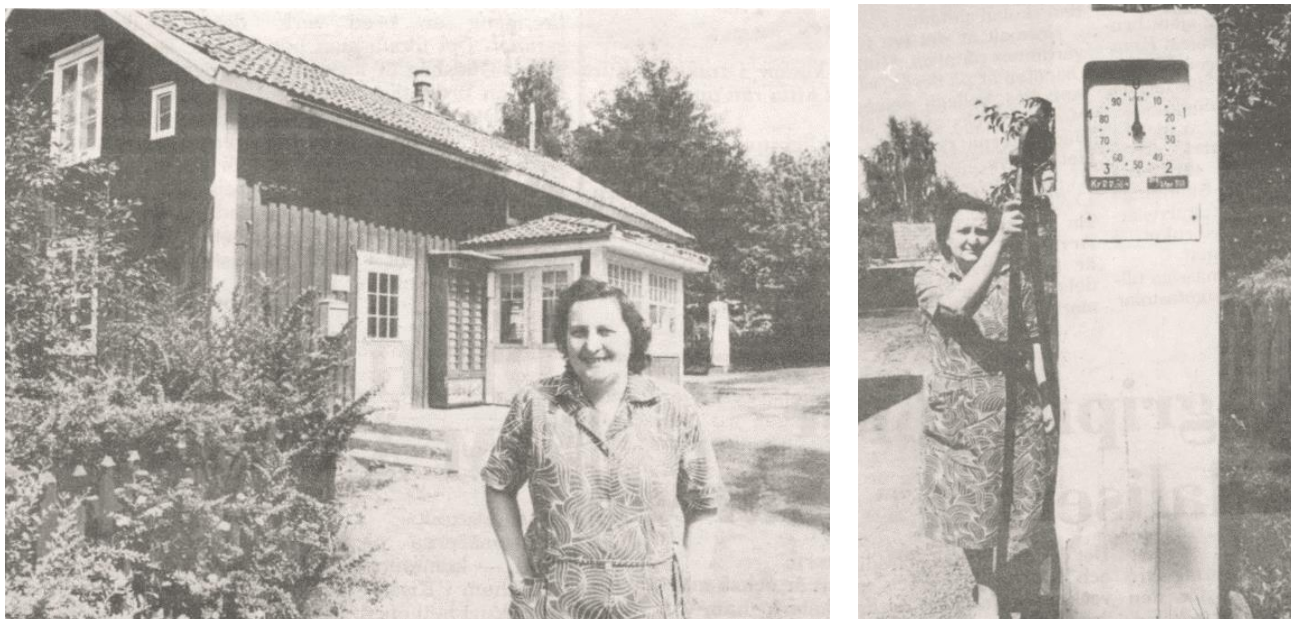
"... har Erik Johnssons Eftr. Ester Johnsson i Rumma, Solvesta, denna dag anmält sig vilja inom fastigheten Vilan i Rumma, Hannäs socken, för försäljning hålla mindre förråd av eldfarliga oljor av 1:a klassen intill en myckenhet av högst 150 kg, förvarad i galvaniserat järnfat försett med pump och mätare och inmonterat uti en järnkiosk."



Pratts bensin såldes ur en järnkiosk/fatkiosk på 1920-talet. Bensinpump installerades när leverantör byttes till Koppartrans 1958. HBF nr 3087.

Från början var det Pratts bensin som såldes ur fatkiosken, där man pumpade upp bränslet för hand. Senare byttes bensinbolag till BP, och när bensinpump installerades 1958 byttes slutligen till Koppartrans (Shell). Pumpen var Ljungmans Star 45.

Affärsverksamheten upphörde i juli 1982 och huset revs år 2000.



När Anna-Greta Johnsson slog igen Rummas sista lanthandel 1982 blev bygden även av med att ha en egen bensinpump. HBF nr 3025 o 3026.

Bensinmacken i Örkullen i Rumhult

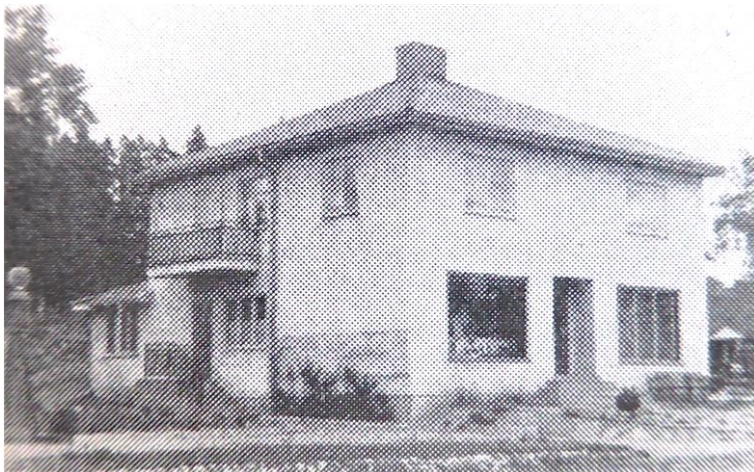


Affären Örkullen i Rumhult. Bensinpumpen till höger i bilden ser ut att vara av typ VICI från Ljungmans. Lägg märke till alla bensinfaten vid pumpen. HBF nr 1866.

Karl Axel Östensson byggde Örkullen i Rumhult 1935 och drev speceri- och diverseaffär. 1940 köpte Edgar Nilsson Örkullen och drev affären som filial till Sjöberga. En bensinpump av märket Ljungmans stod vid sidan av affären på 1950-talet. Bensinen som såldes var av märket Caltex. Affären stängdes för gott 1971.

Två bensinmackar i Holmbo, den ena i Svensborg

Sven Samuelsson öppnade 1932–33 affär i ett hus mittemot Marias hus, f.d. Holmbo skola. I början sålde han varor från Åhléns katalog och kallades därför Sven Åhlén. Sven utökade sortimentet och 1947 byggde han en ny speceriaffär bredvid den gamla.



Holmbo 1:35, Falerum:
2 192 kvm. Tax. 53 000
(2 600, 50 400).
Förvärvat 1953. Trä,
revet., 1947, 3 rum, 1 kök,
1 hall, 1 affärslokal, 1
kontor. El, v, avl, cv, vv,
wc, badr. Firma: S.
Samuelssons Efr.
Speceriaffär. Äg. Köpman
Frans o. Linnéa Olsson;
barn: Gun, Viola, Ann-
Mari, Ros-Mari, Hans-
Erik.



Sveriges bebyggelse 1957. Bensinpumpen till vänster i bilden ser ut att vara av typ VICI från Ljungmans. Bensinen levererades från Gulf.



Frans Olssons affär i Holmbo Svensborg. Bensinpumpen till vänster i bilden. HBF nr 1086.



Yngste sonen Anders Olsson vid bensinpumpen 1965. Skåpet bakom pumpen innehöll oljor. HBF nr 2964.

Frans Olsson från Karlskrona var med och byggde vägen genom Holmbo på 1930-talet. Frans och Linnéa träffades, tyckte uppstod, det blev bröllop och Linnéa flyttade till Karlskrona 1937. I mitten på 1940-talet flyttade de tillbaka till Holmbo. 1953 köpte Frans och Linnéa speceriaffären av Sven Samuelsson. Frans installerade bensinpump vid affären och bränslet levererades från Gulf.

Frans avsikt med affären var att hans barn skulle få sysselsättning när de slutade skolan. Äldsta dottern Gun tog över affären när hon slutade skolan och drev den tills hon gifte sig. Guns yngre syster Viola tog sedan över och drev affären tills hon gifte sig. 1962 slutade Ann-Marie sjuan och det var dags för henne att ta över. Lönsamheten var inte tillräckligt hög, så 1966 avvecklades affären och bensinmacken. Bror Nilsson i Sjöberga köpte lagret.



... och den andra i Eriksberg ...

Karl Johansson var mjölnare i Holmbo kvarn. I början av 1930-talet öppnade han en affär ovanpå kvarnen. Senare flyttade han affärsverksamheten till Eriksberg där han bodde. Där började han att sälja bensen av märket NAFTA. Macken var en så kallad fatkiosk tillverkad hos Ljungmans. Fatkiosken innehöll ett fat med bensen, pump och mätkärl. Fatkiosken togs bort på 1940-talet. Eriksberg är nu rivet, men huset låg framför det nuvarande huset som har adress Holmbo kvarn.



Fatkiosken med bensen från NAFTA vid affären i Eriksberg. HBF nr 973.



Fatkiosk. Foto Lars Carlsson



På trappan till affären i Eriksberg sitter t.v. mjölnaren Karl Johansson tillsammans med Arvid Karlsson Holmbo, mejeristen Olof Svensson och Karl Bergvall. HBF nr 2701.

Jakob Ljungman AB J.C. Ljungman Plåt- och Järnindustri startade år 1924 "utveckling och tillverkning av apparater för lagring och distribution av eldfarliga oljor".

FATOS var Ljungmans första bensenmätare. Den hade ett 5-liters mätkärl med en avtappningsventil i botten.

Bensinmacken i Sjöberga i Kvarnvik



Sjöberga Lanthandel på 1940- eller 1950-talet. Bensinpumpen till höger i bilden ser ut att vara av typ VICI från Ljungmans. Bensinen levererades från Shell. HBF nr 424.

Edgar Nilsson var född och uppväxt på Vikbolandet. Vid 25 års ålder flyttade Edgar till Hannäs, året var 1920 och blev han ägare till Nilssons Diversehandel i Sjöberga i Kvarnvik. Sonen Bror Nilsson tog sedan över affärsrörelsen 1961 för att 1992 lämna över till dottern Maria Nilsson.

De första bilarna kom till bygden i början av 1920-talet. Edgar Nilsson hade själv bil tidigt, före 1924 en Chevrolet med registreringsnummer H63. Därför är det roligt att han hade någon form av mack och sålde bensin redan under tidigt 1920-talet. På 1930-talet installerade Edgar tankar för bensinläggningen vid Sjöberga.

Bror har berättat för Maria om när han och hans syster Inga åkte med pappa Edgar och mamma Märta till Stockholm för att hälsa på moster och morbror i huvudstaden. Det var i början av 1930-talet då vägarna var undermåliga och krokiga. En lång resa som tog lång tid. Efter en rast åkte de vidare och märkte inte att lille Bror inte var med i bilen. De hade åkt ifrån honom. En cyklist åkte ifatt dem! Han undrade om det var deras lille pojke som var kvar på rastplatsen. Det säger en hel del om hastigheten på dåtidens bilar och vilken tidsödande resa det måste varit.



Bensin från Shell såldes ur en bensinpump från Ljungmans. Någon gång på 1980-talet ville inte Shell leverera bensin längre. Sjöberga Lanthandel var en ICA-butik och Bror tog kontakt med Tapp, som var knutet till ICA.

När sedan Maria och Anders tog över butiken utdömdes den tidigare bensinläggningens tankar, som Marias farfar Edgar Nilsson lät installera på 1930-talet. Samtidigt det blev lag på gummimuffar på pumphandtagen, dels för bensingasåtervinning och dels för att hindra cancerogen bensen att komma ut i luften.

Under våren 1993 investerade Maria en kvarts miljon, och med bidrag från Länsstyrelsen, i ett nytt automatiskt tankställe och nya tankar. Sedelautomaten var en stor förbättring som erbjöd bensin dygnet runt.

- Det är extra viktigt att ha säkra tankar med tanke på läget vid sjön, sa Maria.

Bensinförsäljningen var dock en ren service som knappt bar sig. En stor faktura kom varje gång som tankarna fyllts. Dessutom var utgifterna stora för reparationer, underhåll och kröning. Till detta förekom smitningar från bensinnotan.

Kerstin Ekström, Jennie Hagman och Astrid-Marie Jonsson tog över Sjöberga Lanthandel 2002. Asta tog då kontakt med Q-star och de tog över macken. Ett bra koncept där Q-star står för det mesta och dessutom får butiken några öre per liter bränsle för att de håller snyggt runt omkring.



Vi måste kunna fortsätta erbjuda bensen, säger lanthandlare Maria Nilsson 1993. Annars åker folk till Valdemarsvik för att tanka och passar på att handla mat där också. HBF nr 3029.



Qstar-macken vid Sjöberga Lanthandel 2006. Foto Bror Ekström. HBF nr 1946.

Gengas under kriget

Under andra världskriget gjorde avspärrningsläget att det inte fanns tillgång till olja och bensen i Sverige. Endast militären och myndigheter i Sverige fick köra sina fordon på bensen. Gengasen som framställdes genom förbränning av ved blev ett alternativ. Av totalt 250 000 fordon var ca 80 000 gengasdrivna 1939.

Edgar Nilsson i Sjöberga använde bil under kriget. Han åkte till Fällingeberg och hämtade gods från tåget. Han måste ha använt gengas då. Sålde Sjöberga gengaskol under kriget?

Vid Hemmingstorp byggdes kolugnar för att framställa kol till gengasdrift. Kolugnarna sköttes av Ragnar och Uno Johansson.



Kolugnarna vid Hemmingstorp på 1940-talet.
HBF nr 740.



Fr.v. Inge Lundqvist, Gustavsson och Erik
Pettersson. HBF nr 741.

Även i Rumhult byggdes kolugnar för tillverkning av gengaskol. Kolugnarna fanns mellan Örkullen och Sven Nilssons ladugård.



HBF nr 2074.

Säckarna innehåller gengaskol från kolugnen i Rumhult. Frans Hjelm med pipa och Torsten Johansson vid framskärmen. Ett gengasaggregat är monterat på Torstens lastbil. I den högra bilden sotar Torsten gengasaggregatet. Fotoår 1941–42.



HBF nr 2073.

Gengas framställs genom ofullständig förbränning av träkol eller vedbitar i gasgeneratorer (gengasaggregat). Det ger kolmonoxid som leds till motorn där den slutliga förbränningen till koldioxid sker i cylindrarna.

Gengasaggregatens bränslekapacitet räckte inte på långa vägar för samma körsträcka som för flytande bränsle. Därför måste kolningsstationer inrättas på strategiska platser, till exempel före detta bensinstationer, dit gengaskolen eller veden transporterades.

Det var ett farligt jobb att fylla på och tända ett aggregat, många ögonbryn och mustascher gick upp i rök. Den giftiga gasen gav kronisk koloxidförgiftning, en vanlig sjukdom bland yrkeschaufförer. Det var också ett smutsigt jobb att fylla på och med jämna mellanrum slagga ur och sota aggregatet på särskilda skyltade platser.

Brandfaran var även stor beroende på att aggregatet gick med mycket höga temperaturer. Från 1941 stadgades att en brandsläckare måste medföras och sommartid skulle man dessutom ha ett kärl med tio liter vatten.

1946 släpptes bensinen fri och gengasen var inte längre behövd. Gengasaggregaten monterades ner och skrotades.

Gummibrist under kriget

Under krigsåren var de flesta personbilarna i Sverige avregistrerade. Orsaken var förutom bensinbrist även bristen på gummi. Beredskapen krävde allt mer av resurser. Staten rekviderade hästar, fordon och fordonsdäck. Många personbilar stod upplagade utan däck under kriget.

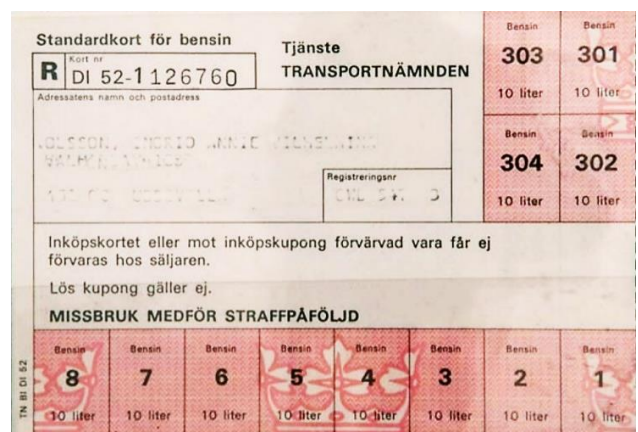
Elias Andersson i Larum var jordbrukare, kyrkvärd och kommunal förtroendeman i Hannäs. Elias köpte sig en ny bil, men hann bara få hem bilen, så fick han finna sig i att bildäcken rekviderades av staten. Bilen pallades upp och avregistrerades. Där stod den nya bilen utan däck och kunde inte tas i bruk förrän kriget var slut.

Bensinransonering

Suezkrisen 1956–1957 innebar bensinbrist i väst, och i Sverige blev det bensinransonering och körförbud på söndagar. Inga privatbilar fick vara ute i trafik från lördag kväll till måndag morgon. Läkare, distriktssköterskor, brandmän och präster hade dispens att använda bilen "under tjänsteutövning". Åkerierna vidtog åtgärder för att minska bensinförbrukningen. Ett åkeri som säkert inte var ensamt om idén, ålade sina chaufförer att lägga växeln i friläge och låta fordonen rulla i utförsbackarna.

När Egypten och Syrien anföll Israel i början av oktober 1973 ställde sig västvärlden på Israels sida. Det ledde till att OPEC-länderna drastiskt minskade sin export av olja till västvärlden, vilket kraftigt drev upp oljepriset och en oljekris var därför snart ett faktum. Oljekrisen ansågs vara så svår att regeringen införde bensinransonering, gatubelysning begränsades och kampanjer om att släcka lyset och spara el avlöste varandra.

Ransoneringskuponger på bensin gällde från 8 januari 1974. Alla bilägare fick 100 liter i tilldelning som skulle räcka i sju veckor. Tre veckor senare den 30 januari var bensinen åter fri.



Båtstationen vid Slottet vid Yxningen



Båtmacken vid Yxningens strand 2022. Foto Lars Carlsson.



Vid strandkanten av Yxningen nedanför Slottet i Gärdsnäs finns en sjöbod som fungerade som båtmack för fritidsbåtar. Båtmacken kom till 1966 och var i drift i ca. 10 år. Sjöboden är nu i fallfärdigt skick och kommer att rasa inom en snar framtid.

Gunnar Andersson som bodde i Slottet skötte försäljningen av bensin och lysfotogen. Bensinen och fotogenen kom i fat från BP.

Gunnar sålde även läsk och pilsner i sjöboden. På den tiden körde bryggarbilar runt på landsbygden och sålde dricka. Från bryggarbilen kunde han köpa läsk och pilsner i backar till sin försäljning.

Mätglaset för påfyllning av eldningsfotogen t.v. och den gamla bensinpumpen ovan t.h. finns kvar i sjöboden. Foton Lars Carlsson 2022.



Sammanfattning

Plats	Fastighet	Tillkom	Upphörde	Bensinmärke
Kvarnvik	Sjöberga	1920-tal	Finns!	Shell => Tapp => Qstar
Hannäs kyrkby	Lindhem	1920-tal	1980-tal	Shell => OK => Oberoende
Rumma	Vilan	1929	1982	Pratts => BP => Koppartrans
Holmbo	Eriksberg Fatkiosk	1930-tal	1940-tal	Nafta
Rumhult	Örkullen	1940-tal	1971	Caltex
Rumma	Bilverkstaden	1946	1970-tal	Caltex => BP
Holmbo	Svensborg	1953	1966	Gulf
Gärdsnäs	Slottet Båtmack	1966	1976	BP

Bensinmärken som förekommit på mackarna i Hannäs



Svenska **BP** bildades 1922. Företaget drev bensinstationer runt om i landet men såldes till England som snabbt döpte om det till British Petroleum. BP försvann som bensinstationsmärke i Sverige 1994. De flesta BP-mackarna blev **Statoilmackar**, några mindre stationer togs över av Uno-X. BP:s verksamhet i Sverige är numera inriktad på flygfotogen och smörjmedel. BP äger dessutom en plastindustri i Sverige.



Caltex (California och Texas) bildades 1936 av Texaco tillsammans med Standard Oil med syfte att sälja bolagens produkter utomlands. Det dröjde till 1947 innan Caltex-skyltarna ersatte Texaco i Sverige. 1967 överfördes Caltex europeiska verksamhet i **Texaco**.



Gulf grundades 1901 i Texas, och lanserades i Sverige 1937, när det köpt AB **Nafta** Syndikat. När företaget var som störst hade man över 4 000 försäljningsställen i landet. Den amerikanska ägaren drog sig ur den svenska marknaden 1983. Gulf är ett legendariskt varumärke som från 2013 åter syns längs de svenska vägarna.



Koppartrans var ett svenskt bensinbolag som grundades i Göteborg 1947. Namnet Koppartrans kommer av Stora Kopparberg och rederiet Transatlantic, vilka tillsammans bildade bolaget. Koppartrans var ett av Sveriges vanligaste bensinvarumärken under 1950- och 1960-talen, men försvann under 1970-talet efter att **Shell** köpt företaget 1963.

Sommaren 1972 arbetade undertecknad på Koppartrans i Linköping. En arbetsuppgift var att serva de kunder som kom för att tanka. Det innebar att fylla på bensin, kontrollera batterivatten, fylla på spolarvatten och tvätta vinrutan. Bensinpumparna visade endast antal liter, inte beloppet. I kassaapparaten slog man in totalbelopp. Miniräknaren kom först ett par år senare, så det var papper och penna som gällde. Bensinen kostade då lika många öre som det var oktan, så jag uppskattade dem som tankade 100-oktan.



I början av 1920-talet dominerade amerikanska och engelska bolag som Shell, Standard Oil och Texaco olje- och bensinmarknaden. Bolagen slöt sig samman i truster och karteller och kunde därigenom sätta gemensamma priser och maximera sina vinster.

Det sovjetryska exportbolaget Sojusneftexport bildade 1928 AB Nafta Syndikat som importföretag för rysk råolja och raffinerade produkter till svenska oberoende oljeföretag. De startade en bensinstationskedja med försäljning under varumärket **NAFTA**. AB Nafta Syndikat köptes av amerikanska **Gulf** Oil Corporation 1937, som därmed påbörjade sin bensinförsäljning i Sverige.



OK:s historia startade 1926. Några få internationella aktörer kontrollerade marknaden. Sveriges yrkesbilister grundade en inköpsförening, Bilägarnas Inköpscentral **IC**, för att kunna påverka pris och tillgång på olja och bensin. Föreningen var den första i sitt slag i världen och tio år senare hade Sverige Europas lägsta bensinpris. 1937 fanns det 141 kooperativa bensinföreningar i landet. På 1960-talet slogs de lokala föreningarna samman för att stärka konkurrenskraften. IC blev OK, Oljekonsumenterna, i samband med sammanslagningen.

OK blev Sveriges största försäljare av bensin på 1970-talet, och var först i landet med att lansera lågblybensin. Ett samarbete mellan OK och Q8 påbörjade, och år 2000 efter bildades det gemensamma bolaget **OKQ8**.



Pratts introducerades i Sverige 1905, som ett av de första varumärkena för petroleumprodukter i Sverige, och användes som varumärke av oljebolag som var knutna till Standard Oil. Charles Pratt var medgrundare till oljebolaget Charles Pratt and Company 1867. Företaget köptes upp av John D. Rockefellers Standard Oil Corporation.

Pratts ersattes för de Standard Oil-ägda svenska distributionsföretagen i Sverige från ungefär 1925 av varumärket **Standard**, och från 1939 av varumärket **Esso**, som var bildat på begynnelsebokstäverna i **Standard Oil**.



SHELL grundades 1907 genom sammanslagning av nederländska Royal Dutch Petroleum Company och brittiska Shell Transport and Trading Company Ltd of England för att möta konkurrensen från amerikanska Standard Oil. Royal Dutch Petroleum Company hade bildats 1890. Shell Transport and Trading Company Ltd of England hade bildats 1897. Namnet Shell kommer från att grundarnas far importerade skaldjur. I slutet av 1920-talet hade Shell utvecklats till världens största oljebolag.



Tapp var ett varumärke för fordonsbränsle i Sverige, vilket var knutet till **Ica**. Lanthandlare anslutna till Ica-rörelsen började sälja bensin i bensinpumpar vid sina butiker under varumärket Tapp från 1976. År 1996 sålde 150 ICA-butiker bensin under varumärket Tapp. År 2008 var de 53. Efter 2009 upphörde varumärket att användas för bensinförsäljning.



QSTAR startade 1990 av Claes Bergström med en bensinstation i Östra Husby på Vikbolandet. Det saknades en mack som levererade bränsle på platser där det behövdes som mest. Kedjan Qstar automatstationer finns endast i Sverige och då främst på mindre orter och på landsbygden. Huvudkontoret ligger i Norrköping.

2008 värvades Bilisten, 2009 värvades Pump, och 2016 slogs Qstar ihop med systerbolaget Swea Energi. Nu 30 år efter start finns 320 stationer.

Elfordon

En viktig återförsäljare av bensin var till en början lanthandeln, och utanför affären stod alltid en bensinpump. Bensinmackarna i städerna däremot saluförde endast bränsle och varor som hörde till bilismen. En del mackar var kombinerade med bilverkstäder. Med tiden började bensinstationerna utöka sitt sortiment med annat, bl.a. livsmedel. Mackarna började konkurrera med mataffärerna, och göra reklam för att de har längre öppettider.

Under 2021 nyregistrerades 300 983 personbilar i Sverige, varav 135 302 (45%) laddbara. Av de laddbara var 77 832 (25,9%) laddhybrider och 57 470 (19,1%) rena elbilar.

Nu börjar det bli mer och mer vanligt att det står laddstolpar utanför matbutikerna, så att bilisterna kan "tanka" sina bilar under tiden som de handlar.



Kuriosa

Ottilia Karlsdotter föddes 1872 och växte upp i Carlstorp under Mantorp, kallat Sprintstället. Ottilia var dotter till skomakaren Carl Johan Jonsson och Gustafwa Tillberg.

Otto Hjalmar Magnet föddes 1872 i Ringarum, men familjen flyttade till Lövdalen under Solvestad 1878. Hjalmars föräldrar var torpare Carl Otto Magnet och Anna Carolina Hagström.

Ottilia och Hjalmar var jämgamla, bodde grannar och båda kom så småningom att bo i Stockholm. De gifte sig och utvandrade till Iron River i Michigan i USA 1888.



Ottilia och Hjalmar Magnet uppförde en bensinstation i Iron River city vid Ice Lake under våren 1931. De saluförde även konfektyr förutom bränsle och olja, och hade stugor för uthyrning.

Hjalmar dog 1946 vid 73 års ålder i sitt hem i Ice Lake, Iron River, Michigan, USA. Vid begravningen för Hjalmar sjöngs psalmen "Rock of Ages", skriven av Augustus Montague Toplady 1776, på svenska "Klippa, du som brast för mig".

Ottilia dog 1955 vid en ålder av 82–83 år i Iron River, Michigan, USA.



Magnets drev en bensinstation och stugor vid Ice Lake under 1930-talet.

Uppgiftslämnare

Lars Carlsson, Fåfalla

Leif Hjalmarsson, Lindhem

Peter Johnsson, Valdemarsvik, son till Stig och Anna-Greta Johnsson (Vilan)

Ann-Marie Lundqvist (Olsson), Holmbo Kapell (Holmbo Svensborg)

Gunnel Nilsson (Andersson), Valdemarsvik (Gärdsnäs Slottet)

Maria Nilsson, Holmbo Skola (Kvarnvik Sjöberga)