

## Vår vän bilen

Av Helena Karlsson

Sol, sommar och bilsemester, en treenighet som för bara några decennier sedan så starkt förknippades med denna ljusa och förhoppningsvis varma årstid - och kanske gör så än idag.

Redan kring förra sekelskiftet gjorde de första bilarna entré på den svenska marknaden. Föregångslandet var USA där Henry Ford etablerat sin bilfabrik. År 1908 introducerades T-Forden, den bil som mer än någon annan fått symbolisera den moderna massbilismens genombrott.

I Fords hemland fick bilen snabbt genomslag medan det i Sverige skulle dröja. Till en början såg många svenskar bilen i första hand som en förströelse för överklassen, en högljudd, framrusande fara genom den vackra landsbygden. Under 1920-talet började antalet bilar öka i Sverige, bland annat som en följd av att fler fick det bättre ställt. Bilen blev en statussymbol.

*En begagnad Ford Anglia av årsmodell '58 till salu hos Bilfirma Gösta Jönsson 1960. Foto: Studio Roland/Arkiv Sörmland*



Ökningen fortsatte under 1930-talet, men det var egentligen först efter andra världskriget som det stora genombrottet kom. Förutom utländska bilmärken som bland annat Ford, var det svenska Volvo som stod för den riktigt stora ökningen under efterkrigstiden med modeller som PV 444 och Amazon. Genom denna utveckling kom allt fler svenskar att ha sin försörjning direkt



kopplad till bilen. Biltillverkande företag, underleverantörer, återförsäljare, bilverkstäder och vägbyggen, alla med sin personal.

*En sprillans ny Ford Taunus från Bilfirma Gösta Jönsson 1959. Foto: Studio Roland/Arkiv Sörmland*

I det allt biltätare Sverige spelade utbyggnaden av bensinstationsnätet en viktig roll. Macken fick ofta en central placering på orten eller i stadsdelen. Inte sällan erbjöds här tillgång till både toalett och telefon, ibland också taxiverksamhet. Bensinstationen blev en viktig mötesplats där lokalbor och



yrkesverksamma förare kunde träffas. Den tidigare fullservicemodellen med personal som både gjort honnör och utfört tankning åt kunden, fick så småningom ge vika för självbetjäning. På det sättet kunde fler pumpar betjäna det ökande antalet bilar.

*Personlig service vid bensinstationen i Julita 1964 medan det var självbetjäning som gällde vid macken i Vingåker samma år, vilket skylten "Tanka själv" påminner om. Foto: Studio Roland/Arkiv Sörmland*



I slutet av 1930-talet hade bilsemestern fått ett uppsving i och med den lagstadgade semestern. "Nu kör vi dit kylaren pekar" konstaterade tidningen *Bilekonomi* 1938. Bilsemester blev liktydigt med ett

friare liv långt bort från vardagens rutiner och måsten. Med tältet i bakluckan var det bara att dra ut på vägarna. Efter kriget öppnade sig åter Europa för längre bilfärder, vilket den tredje lagstadgade semesterveckan från 1946 ytterligare inbjöd till. Det var dock först under 1950-talet som välståndet i det allt mer utbyggda folkhemmet gjort att även de bredare lagren i samhället fått möjlighet att skaffa bil och därmed njuta av bilsemesterns fria liv. Bilkartor såldes som aldrig förr och antalet campingplatser ökade i takt med att husvagnen så småningom började ersätta tältet på bilsemestern.



Sedan efterkrigstiden har vi svenskar blivit ett än mer bilburet folk. Bilen står också idag för frihet men nu med delvis andra förtecken då miljömedvetenheten ökar och alternativa färdsätt diskuteras. Det är kanske därför inte med samma självklarhet vi numera väljer bilen som följeslagare på sommarresan, men helt säkert har den även idag en given plats för många under semestern – vår vän bilen.