

Uppsala under bensinåldern

MÅRTEN EHN

Bensinålderns födelseår anses sammanfalla med det år Ford modell T började produceras på löpande band i USA, det vill säga 1909. Bensinhandeln i Uppsala utvecklades under slutet av 1910-talet ur färg- och kolonialvaruhandeln. Som exempel kan nämnas Upsala Färghandel, Pettersson & Hammar och Lundgren & Anderson.

En modern bensinstation öppnades hos Martin Pettersson på Svartbäcksgatan 73 i Uppsala redan i oktober 1927. BP Gropgränd verkade mellan åren 1932 och 1975 och byggnaderna finns kvar om än ombyggda för bostadsändamål. Shell Vaksalagatan ligger i Uppsalas utkant och stationens historia går tillbaka till åtminstone 1920. Vid Grindstugan står inte den ursprungliga byggnaden kvar, men där har bensin av märket Shell sålts sedan 1929.

Den kommunala planeringen och trafikledernas sträckningar har givetvis haft betydelse för lokaliseringen av bensinstationer.

Vid mitten av 1910-talet fanns endast några få tusen motorfordon i Sverige. Några som hade investerat i motorfordon i Uppsala redan under 1910-talet var brandkåren, flertalet åkare, grosshandlare som Eric Lindvall, J.E. Frykberg och H.W. Söderman samt industriföretag som AB Nymans Verkstäder, AB Josef Eriksson och AB Upsala Valskvarn.

Bussarna blev synliga i Sverige i samband med första världskrigets slut. På 1930-talet kom de massproducerade folkbilarna och bilismen blev en folkrörelse.

Bensindistributionens uppbyggnad

Den tidiga importen av petroleum gjordes av så kallade kolonialvaruimportörer som utvecklades till representanter eller dotterbolag till större oljebolag. Importanläggningar fanns i viktiga svenska hamnstäder varifrån bensinen distribuerades

till lokala agenter fördelade på distrikt runt om i Sverige. Transporten till agenternas depåanläggningar och upplag kunde ske antingen med cisternvagnar via järnvägen eller med vattenburna transporter.

Bensin och fotogen klassades som så kallade eldfarliga oljor av klass I respektive klass II och omfattades av en särskild förordning. För att hålla förråd av eldfarlig olja för försäljning krävdes enligt 1875 års förordning tillstånd från behörig stadsmyndighet, i Uppsalas fall Magistraten. Förordningen angav också hur förvaring skulle ske beroende på mängden eldfarliga oljor. För så kallade större förråd på platsen krävdes i regel en särskilt upprättad byggnad av murtegel på cementgrund med dörrar av järn med hål för luftväxling i vilken fat uppställdes.

Uppsala hade såväl järnvägsförbindelse som vattenförbindelse med Stockholm där de viktiga importanläggningarna fanns. Grundförutsättningarna fanns alltså för investeringar i depåer i Uppsala, främst i anslutning till banområdet och dess förgrening i det så kallade "industrispåret". Utifrån depåerna distribuerades bensin, fotogen och oljor, först i fat och senare med tankbilar till återförsäljare i Uppsala och övriga delar av länet. Detta distributionssystem med mellanhantering i depåer var från början en nödvändighet men kom med tiden att kraftigt rationaliseras.

Upplaget hos Lindvalls 1914–1927

1914 var Svenska Mineralolja AB:s första egentliga verksamhetsår och AB Eric Lindvall i Uppsala var en av dess återförsäljare av Shell bensin. Lindvalls var vid denna tid en kolonialvarugrossist vilket var typiskt för en bensinagentur och hade sin anläggning alldeles intill centralstationens banområde. Enligt annonser i Upsala Nya Tidning 1919 är AB Eric Lindvall lokal depå för "Shell Benzin" i Uppsala med minutförsäljare hos Upsala Färghandel och Tekniska Magasinet. Upsala Färghandels huvudaffär låg vid Sysslomansgatan 3 och Tekniska Magasinet vid Svartbäcksgatan 30.

Upplaget hos Öbergs kolaffär

Ombud för Krooks Petroleum & Olje AB och därmed representant för Standard Oils produkter i Uppsala var åtminstone sedan 1919 kolaffären P.E. Öberg vid Bangårdsgatan 5. Anläggningen där kom att finnas kvar fram till 1930-talet.

Fem generationers bensinstationer

Man kan tala om fem olika generationer bensinstationer:

- 1) Tiden för första världskriget med flaskor, "Mack-metern" och lagstiftningen från 1875.
- 2) Början av 1920-talet med "Mack-me-

tern", Thor-pumpen och lagstiftningen från 1921.

- 3) 1930-talet med "servicestationerna" och betydelsen av stadsplanering.
- 4) 1950-talet med ökad trafik och riktlinjer för kommunal planering.
- 5) 1960-talet med en utökad marknadsprofilering.

Första generationens bensinstationer

Inga riktlinjer för arkitektonisk utformning förekom. Då 1875-års förordning om eldfarliga oljor gällde, var brandsäkerheten den avgörande faktorn. Hanteringen med fat och plåtmejslar med manuell mätning tillika upphällning i bilens tank blev i takt med den ökade bilismen alltför ineffektiv. 1915 utvecklade Mattiason, Andersson, Collin och Key i Stockholm en effektivare minuthantering med den s.k. "MACK-metern" eller system "Mack". Ordet "mack" för bensinstation har levt kvar i språkbruket sedan dess.

I Kungl. Automobilklubbens turbok från 1915 återfinns Victor Söderbergs färgaffär vid Svartbäcksgatan 2 mitt i centrala Uppsala som återförsäljare av Pratts bensin för bilar. Victor Söderbergs färgaffär kan vara Uppsalas första bensinstation.

Andra generationens bensinstationer

Första världskrigets första år påverkade inte bensintillgången i Sverige men de sista åren var märkbart svåra ur bränslesynpunkt.

1921 kom en ny förordning angående eldfarliga oljor som innebar att endast anmälan krävdes för innehav av förråd av eldfarliga oljor. För idkande av handel med eldfarliga oljor krävdes såväl anmälan till som anhållande av tillstånd av länsstyrelse eller behörig stadsmyndighet, i Uppsalas fall Magistraten.

Det svenska systemet Mack, konstruerat 1915, liksom system som Wayne, Swift, Bowser, Gilbert & Barker med flera var vanliga i början av 1920-talet och monterades på underjordiska cisterner.

1926 lanserade Ljungmans Verkstäder pumpen "THOR" vilken också hade möjligheten att monteras på en underjordisk cistern. Till en anordning kunde en slang eller svängarm kopplas vilket innebar att om en bil stannade till vid trottoarkanten, kunde påfyllning ske från anordningen utan att bilen behövde föras till anordningens omedelbara närhet. Inrättande av så kallad svängarm över gångbana krävde tillstånd från myndighet.

De mest kända äldre bensinpumparna är de av så kallad visi-typ. Ljungmans tillverkade från 1927 sin variant "VICI" som hade ett 25-liters mätglas. Bensinen pumpades för hand i en glasbehållare högst upp på pumpen varefter den tömdes ner i bensintanken.

Fram till och med 1920-talets första del var det bland färgaffärer, specerihandlare och biltillbehörshandlare som bensinstationer nyetablerades.



*Sjulanders skyltar med Standard bensin.
Gatukontoret 1933.*

Svartbäcksgatan 16 – C. Albert Sjulander
Carl Albert Sjulander bedrev sedan början av 1900-talet speceri-, konserv-, viktualie-, fjäder- och dunhandel i f.d. Frithiof Melbins affär vid Svartbäcksgatan 16. 1916 öppnade Sjulander även färghandel i samma fastighet. Under 1920- och 30-talen såldes Pratts bensin från en anläggning av typ "Mack". Till en början användes en slang som kunde dras över gångbanan till parkerade fordon. Senare användes svängarm som dock bedömdes olämplig med tanke på den hårt trafikerade Svartbäcksgatan. Gården var dock tillräckligt stor för att de flesta fordon skulle kunna köras in på den för tankning.

Svartbäcksgatan 30 – Tekniska Magasinet
Redan 1919 var Tekniska Magasinet minutförsäljare av Shell bensin. Företaget var omkring 1922–1923 dessutom minutförsäljare av Texacos produkter. Sedan 1924 fanns en pumpanläggning av typ "Bowser". 1931 begärde företaget att få använda svängarm över gångbanan till fordon stående på körbanan. Tiderna var svåra och försäljningen av bensin hade blivit en viktig inkomstkälla. Med tanke på att Svartbäcksgatan vid denna tid var såväl smal som starkt trafikerad avslogs begäran och bensinförsäljningen upphörde 1932.

Svartbäcksgatan 19/Järnbrogatan 32 – Pettersson & Carlsson
Pettersson & Carlsson sålde åtminstone 1918 så kallad motorsprit och åtminstone sedan 1920 såldes Shellbensin vid adressen, sannolikt från en anläggning av typ "Mack" med en byggnad av sten, med stål- eller plåtdörr som skydd för tappningsanordningarna. Något åt senare uppfördes dock en modernare tappningsanordning med kort slang. Tankning skedde till en början inne på gården men en svängarm monterades senare i porten till Järnbrogatan 32. Svängarmen svängdes ut till motorfordon som stod på körbanan för bensinpåfyllning.

Bensinstationen upphörde 1936.

*Svartbäcksgatan 29/Skolgatan 43A –
Lundgren & Anderson*

Lundgren & Anderson startades 1889 med inriktning på specerier och partihandel med kolonialvaror. Firman sålde motorfotogen, råolja, smörjoljor och konsistensfett redan i början av 1920-talet och sedan juli 1922 Pratts bensin. I oktober 1931 avstyrkte poliskommissarien en ansökan om att få behålla svängarmar för distribution över gångbanan på grund av den alltför smala körbanan. Hinder skulle kunna uppstå i trafiken och vid brandkårsutryckning. Tappningsanläggningen ansågs inte heller behövas då det fanns ett flertal bensinanläggningar norrut vid Svartbäcksgatan med plats för inkörning från körbanan. 1936 var firmans delägare Adolf Lundgren och Eric Pettersson även med och startade Upsala Bensin och Petroleum AB.

Svartbäcksgatan 8 – G.A. Sandström

Kolonialvarugrossisten AB G.A. Sandström sålde åtminstone sedan 1922 Pratts bensin från sin fastighet med infart från S:t Persgatan. Anläggningen var av typ "Gilbert & Barker". Pumpen skall ha stått inne på gården och de landsortsbussar som hade hållplats vid Gamla Torget passade på att tanka där mellan turerna. Bensinförsäljningen torde ha upphört i samband med krigsutbrottet.

*Till vänster skymtar
en Pratts-skylt.
Vykort.*



Stadshotellet

Motorismen innebar långväga resenärer. Stadshotellet kunde erbjuda resenärer ett förstklassigt garage med bensinstation och spolplatta på gården vid Drottninggatan 9. Bensin av märket Pratts såldes av Stadshotellet från 1922.

1949 upphörde bensinförsäljningen och lokalerna kom att användas för bilhandel.

Öbergs Kolaffär

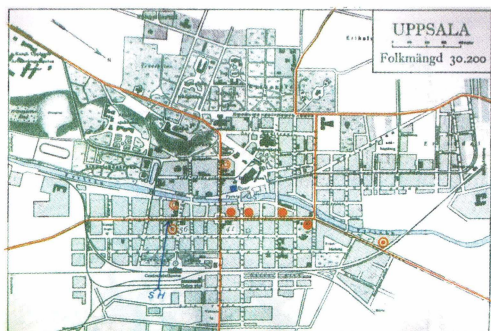
Kolaffären P.E. Öberg hade sålt Standard Oils produkter vid Bangårdsgatan 5 åtminstone sedan 1919. Sommaren 1924 installerade P.E. Öberg dessutom en mindre anläggning vid Tullgarn alldeles vid Fyrisån för försäljning till motorbåtar.



Utanför Öbergs kolaffär 1924. Upsala Färg.

Genomfartstrafiken i Uppsala

1928 fanns två infarter till Uppsala från Stockholm; Drottninggatan via Flottsund och Kungsängsgatan. Genomfarten gick österut utmed Vaksalagatan, norrut utmed Svartbäcksgatan och västerut via Skolgatan.



*Pratts stationer i Uppsala med rött.
Pratts förteckning 1928.*

Svartbäcksgatan – Bussarnas eldorado

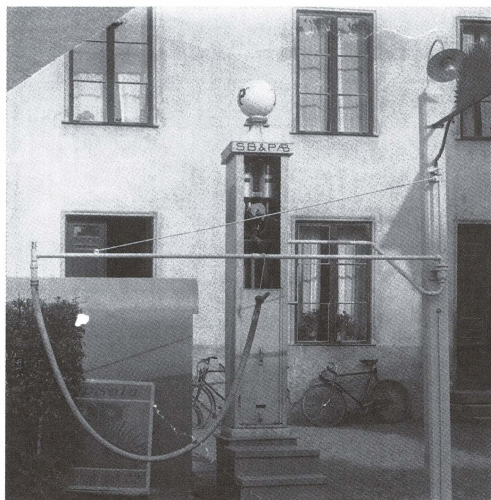
Svartbäcksgatan var under 1920-talet ett riktigt bussarnas Eldorado. G.A. Sandström, Pettersson & Carlsson, Sjulander, Lundgren & Anderson hade alla bensin-anläggningar och höll kvarter för landsortsbussar eller mjölkbilar. Under 1930-talet upphörde försäljningen av bensin i de äldre gårdarna vid Svartbäcksgatan. Moderna så kallade servicestationer hade etablerats norrut vid Svartbäcksgatan.

Frykberg & Åfeldt

1922 var grosshandlare Eric Pettersson representant för Texaco i Uppland. Denne

grosshandlare hade troligtvis sina lokaler på Kungsgatan 79 där även kolonialvarugrossisten Frykberg & Åfeldt fanns. Frykberg & Åfeldt hade tidigare sålt Pratts Bensin och kom under några år under 1920-talet att vara distributör av Texacos bensin och fotogen. Firman blev agent i Uppsala för Svenska Bensin & Petroleum AB "BP", sannolikt 1928.

Frykberg & Åfeldt ägdes vid tiden av entreprenören Martin Edlund och hade kontor och magasin vid Kungsgatan 79 fram till 1927 då man flyttade till Salagatan 22 på Uppsala Valskvarns område. Pumpar med BP-bensin installerades 1928 vid Smidesfirman K.F. Ek vid Svartbäcksgatan 79 och vid Valskvarns arbetarebostäder vid Väderkvarnsgatan 22.



*Pump av typen "Thor" vid Valskvarns
arbetarebostäder. Nordiska museet.*

Modernare depåer under 1920 och 30-talen

Svensk-Engelska Mineralolje AB

Svensk-Engelska Mineralolje AB inrättade 1927 ett eget avdelningskontor vid Drottninggatan 4 och en tomt införskaffades strax söder om Ångkvarn. 1929 stod en modern depåanläggning klar som vid den tiden var den modernaste norr om Stockholm. De mindre eldfarliga oljorna förvarades i tre överjordiska cisterner emedan bensinen lagrades i sex underjordiska cisterner. Tappningen på cisternerna skedde än så länge genom rörledningar direkt från tankvagnar vilka nådde till anläggningen via industrispåret. En möjlighet för båtar att lägga till vid Fyrisån tillkom och bensinen kunde pumpas via en rörledning under Ångkvarnsgatan. Från depån distribuerades sedan oljorna vidare med tankbilar.



Tankbåt med oljor angör Uppsala. UUB.

Texaco

1927 öppnade The Texas Company – Texaco eget kontor i Uppsala där John Annertz var föreståndare. Kontoret låg på Drottninggatan 4, samma adress som Svensk-Engelska Mineralolje AB. En depå vid Furugatan 6 startades runt 1929.

Nafta

Sovjetiska oljebolaget AB Naftasyndikat – Nafta uppförde 1930 en modern bensinstation i anslutning till Bröderna Modins verkstad vid Svartbäcksgatan 45. I anslutning till anläggningen fanns också Naftas upplag för fat.

BP

Hakonbolaget förvärvade Frykberg & Åfeldt från Martin Edlund 1932 och blev därmed ny agent i Uppsala för BP. En oljedepå i kvarteret Ställverket vid Säbygatan anordnades troligtvis redan 1932. Utmed Säbygatan gick järnvägsspår och



Depån, 1930-talet. Nordiska museet.

depån fournerades endast via järnväg. Från början bestod depån av två korru-gerade plåtskjul med välvda tak innanför en inhägnad med fat liggande på banor. Från depån kördes oljorna ut med lastbil.

Tredje generationens bensin-stationer – "Servicestationer"

Lagstiftningen från 1921 hade inneburit att endast anmälan krävdes för innehav av förråd.

Etableringen av bensinstationer hade därför skett relativt okontrollerat sett ur myndighetsprespektiv. Den enorma etableringen av singelpumpanläggningar med svängarm över gångbanor hade lett till trafikbesvär och Uppsala stad skall omkring 1929 ha fattat beslut om avveckling av dessa anläggningar.

"Servicestationen" med förebild i USA

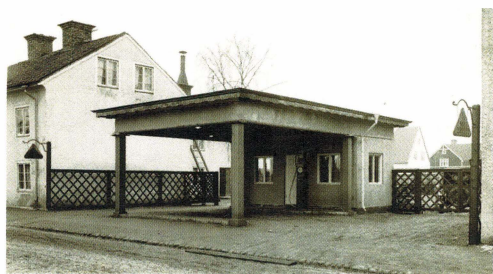
En distinktion mellan bensinstationer med singelpumpar och så kallade "service-stationer" blev aktuell vid slutet av 1920-talet. Begreppet servicestation kommer ifrån bilens förlovade land USA med behovet av ett enklare och säkrare sätt att tanka. En bensinstation skulle vara så utrustad att all erforderlig service kunde ges och begreppet Full Service föddes. Trenderna från USA återspeglades i Sverige. En Texaco-station i Sverige såg likadan ut i Tyskland och i USA. Plats för inkörning, smörjbrygga, tvätthall, pump-



Klassiska pelare vid Storgatan 22. Upplandsmuseet.

öar och personal i uniform var kännetecknande.

I städernas centrala delar krävdes anpassning till stadsmiljön när en stationsbyggnad skulle uppföras. Stadsarkitekt Gunnar Leche spelade en viktig roll i Uppsala i detta hänseende, medan utformningen av landsbygdens stationer följde enklare principer. Bensinstationer inne i städerna kunde utformas som ett slags "bilismens tempelbyggnader" med ett traditionellt formspråk.



Martin Pettersson, Svartbäcksgatan 73. UIUB.

Martin Pettersson – Svartbäcksgatan 73

Martin Pettersson startade bilverkstad i juli 1927 och började med försäljning av Shell bensin samma år.



På bilden syns s.k. "Vici-pumpar". UUB.

Texaco – Svartbäcksgatan

Texacos moderna servicestation vid Svartbäcksgatan invigdes i maj 1930. Tidigare hade Texaco-bensin sålts hos AB Motorcentralen vid Storgatan 22 och hos AB Gummicentralen vid Östra Ågatan 21.

Öbergs Kolaffär – Bangårdsgatan 5

I november 1928 ritade Gunnar Leche en bensinstation som anslöts till den befintliga bebyggelsen. I september 1929 invigdes den nya stationen som var utrustad som en modern servicestation med smörjbrygga, luftpump och tvättanordning. Bensin såldes från två visipumpar och så kallad bentyl från en silverfärgad sådan. Kolförsäljningen fortsatte i ett lager inne på gården. Ernst Öberg & Co AB begärdes i konkurs i oktober 1932. Bensinstation

tionen fanns kvar till och med 1935 då den nya fullständiga servicestationen öppnades på Bangårdsgatan 1 B. 1936 byggdes anläggningen igen med ett plank.

Bangårdsgatan 1 B

1935 stod Svenska Petroleum AB Standards så kallade servicestation, enligt ritningar av Gunnar Leche, vid Bangårdsgatan 1 B i Uppsala klar och anläggningen vid före detta Öbergs kolaffär upphörde och Standards uppsalakontor som låg vid Bredgränd 20, flyttade in i de nya lokalerna. Troligtvis flyttade depån till tomten vid Tullgarn samtidigt. Förste chef för Standards kontor i Uppsala var Salomon Forslöw. Stationen lades ned omkring 1975. Under 1990-talet revs anläggningen och ersattes med ett stort bostads- och kontorshus.



Stationen 1950-tal. Upplandsmuseet.



BP Svartbäcksgatan 61. Nordiska museet.

BP Svartbäcksgatan 61

Bensindistribution var ofta kopplad till åkerier. Stationen startade 1930 och förestods av åkaren E.J. Eriksson.

Planering i Uppsala 1930–1945

Vid en inventering 1937 räknades antalet bensinstationer inom Uppsala stad till 21 stationer liggande vid gata och 8 stationer inne på gårdar. Stationer med pumpar placerade direkt i anslutning till körbanan, gav upphov till hinder och störningar i trafiken. Sådana stationer skulle kunna minskas i antal till 8 och Uppsalas bensinbehov av totalt 5 miljoner liter per år ändå klaras. I samband med tillkomsten av byggnadsbestämmelser föreslog man att permanenta bensinstationernas läge.

Vid bensinstationerna såldes under



En bensinstation vid bron spåddes en lysande framtid. Nordiska museet.

ransonering gengasbränsle. Bland annat hade Hakonbolaget i Uppsala under kriget tillstånd att sälja gengasbränsle för automobildrift. Kolet köptes från milor i Gästrikland och säckarna kom att förvaras vid depån på Säbygatan.

1920- och 30-talen hade resulterat i en överetablering av bensinstationer inne i stadskärnorna med många olämpliga placeringar av främst så kallade singelpumpar. Vid de äldre stationerna var svårigheten för förbikörning ett problem. 1944 hade en särskild kommitté, tillsatt av Svenska Kommunaltekniska föreningen, formulerat viktiga synpunkter för hur bensindistributionen skulle förändras i den kommunala planeringen. Flera städer började därefter planera för en sanering av stationsbeståndet och bensinstationsområden reserverades i stadsplaner. Likaså bedömdes behovet av nya stationer, antal och läge, storlek och utform-

ning. Särskilt bensinstationer med serviceanläggning ansågs lämpliga och kunde med fördel läggas i närheten av infartsleder och andra större trafikleder.

Den kraftigt ökande trafiken efter andra världskrigets slut aktualiserade trafikledsplaneringen. Förutom en ny led för rikstrafiken förbi Uppsala planerades bland annat en ny bro över Fyrisån i närheten av gasverket.

Fjärde generationens bensinstationer

Trenden genom hela efterkrigsperioden visade på färre men större anläggningar. Bensinstationerna började fungera som allroundserviceställen i kontrast till den ursprungliga uppgiften som tappningsställen för bensin och oljor. Sättet att resa hade förändrat mönster i samband med den omfattande utbyggnaden av motorvägssystemet och oljebolagen engagerade sig i stor utsträckning i delägarskap i restauranger och motell. Formen på fjärde generationens bensinstationer (1945–ca 1960) utgjordes ofta av funktionella "lådor". Utmärkande för efterkrigsperioden blev flerpumpsstationerna.

I början av 1950-talet kom även Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med råd och anvisningar för motorismens serviceanläggningar. En gräns drogs mellan landsbygd och tätort.

Serviceanläggningarna borde ingå i

trafikleders planering. Man skulle istället "tanka vid tullen" det vill säga stationerna skulle samlas i större sammanhängande områden vid stadens in- och utfarter. Markområdena skulle skissas redan i generalplanerna. Lämpliga områden för bensinstationer i tätorter var följande: I anslutning till butikscentra, tillfarter till motorväg, genomfartsleder och industriområden.

Nya och utbyggda depåer

1947 hade Gulf uppfört en provisorisk nybyggnad vid Kungsgatan 72 men som byggdes ut enligt planer från samma år. Hit flyttade Gulfs, före detta Naftas, lager från Svartbäcksgatan 45. En utbyggnad ritades i februari 1954 och en bensinstation invigdes i april 1955.

1945 förvärvade Hakonbolaget Upsala Bensin & Petroleum AB som inordnades som dotterbolag med agentur för BP i Uppland.



Tankvagn vid BP:s depå i april 1958. Nordiska museet.

1949 drogs dock Hakonbolagets agentur in och BP tog själv över depåanläggningen varvid en omfattande investering genomfördes.

Efter kriget hade eldningsoljor för uppvärmning av bostäder kommit. Eldningsoljor kom också att försälgas från depåerna i Uppsala och när BP:s depå lades ner omkring 1962 inrättades ett så kallat BP-center med inriktning bland annat mot eldningsoljor i den före detta depån.

Då Hakonbolagets BP-agentur upphörde 1950 bildades Upsala Bensin & Olje AB och tre cisterner uppförda 1956 förhyrdes hos Upsala Ångqvarn vid Ångkvarnsgatan 2. Företaget utvecklades bland annat till ett åkeri för eldningsoljor. I samband med Mobil Oils intåg på den svenska bensinmarknaden, vilket inletts 1955, blev företaget återförsäljare av Mobils bensin. Mobil Oil startade stationer på löpande band vid denna tid. Mobil-bensin såldes i Uppsala vid nya anläggningar som öppnades vid Järnbrogatan 37 i april 1957 och vid Enköpings-tullen i maj 1961.

Trafikomläggningar och kommunal planering efter andra världskriget

Genom Uppsala gick riksväg 13 som började i Stockholm i söder och slutade i Haparanda i norr. Fram till 1958 hade



Den numera nedlagda Gulf-stationen. Privat foto.

rikstrafiken genom Uppsala letts via Stora Torget men flyttades från de centrala delarna av Svartbäcksgatan respektive Kungsängsgatan till Kungsgatan och fortsatte i Svartbäcksgatan norr om Fabriks-gatan.

Bensinstationen vid Svartbäcksgatan 71 och riks-13 invigdes i november 1959 och var en av många förändringar som dragningen av den nya riks-13 innebar. Själva stationen var av amerikansk typ och innehöll ljusa, luftiga lokaler för personalen. En intressant nyhet vid denna station var de förbättrade toalettmöjligheterna. Den äldre före detta Nafta-stationen vid Svartbäcksgatan 45 upphörde därmed. I maj 1963 öppnade även en fullt modern BP-station vid Svartbäcksgatan 61.

Mellan 1961 och 1967 nästan fördubblades trafiken på Kungsgatan. 1962 blev riksväg 13 namnändrad till E4:an.

Bensinstationer i stadsplaneringen inför 1960-talet – ”Pärllband”

Generalplanskartan från 1957 över Uppsala upptog plats för c:a 30 befintliga och c:a 70 nya stationer (sammanlagt c:a 100 platser). På kartan fanns 8 avsatta bensinstationsområden vid de befintliga och planerade större infartslederna: Nantunavägen, Enköpingsvägen, Börjevägen, Gävlevägen (Svarbäcksgatan), Gamla Uppsalavägen, infartsleden från Norra Kvarngärdet, Stockholmsvägen och Vaksalagatan med den planerade nya motorvägen. Stationsområdena skulle kompletteras med vissa stationer i bostadsområden och i centrum vid Kungsgatan. Även i anslutning till planeringen av centrala parkeringsgarage, Hästen respektive Plantan, fanns nya bensinstationer med. Till fem av de nämnda stationsområdena planerades ”pärllband” av bensinstationer, men av dessa förverkligades under 1960-talet i egentlig mening endast de vid Nantunavägen, eller Kungsgatans södra del, och Svarbäcksgatan samt Vaksalagatan vid den i oktober 1967 färdiga Tycho Hedéns väg.

Antalet bensinstationer i Uppsala var enligt inventering 1969 59 st. Vid inventeringen studerades stationernas läge och utformning med hänsyn till trafiksäkerheten. 25 stationer bedömdes som acceptabla, 16 st som mindre bra och 9 st som olämpliga. Den vanligaste anmärkningen för de stationer som bedömdes som mindre



Ny BP-station vid den nya E4:an Tycho Hedéns väg. I närheten fanns Gulf, Shell, IC, Uno-X, Esso, Murco. Upplandsmuseet.

bra var oklara anslutningar till gatunätet. I generalplanen konstaterades att utvecklingen inom drivmedelsförsäljningen var att enheterna blev större. I stället för bensinstationer blev det bilvårdsanläggningar med hög grad av självverksamhet.

Femte generationens bensinstationer

En serviceform, som slog igenom under 1960-talet var biltvättning, som lätt gick att ansluta till annan service. Marknaden översållades med biltvättar. Under 1960-talet engagerade sig oljebolagen på allvar i bilunderhållet och satsade på centralverkstäder. Mobil uppförde en hypermodern serviceanläggning vid Råbyleden. IC som hade idén med så kallade ”Gör-det-självhallar” byggde anläggningar vid Svarbäcksgatan och Kungsgatan.

Shell köpte Uppsala Bensin & Olje AB:s rostskydds- och tvättbaneanläggning vid

S:t Olofsgatan 37 som ett led i en investering på denna nya marknad.

Esso hade också vidareutvecklat sitt koncept för att ytterligare betjäna kundkretsen. I anslutning till den nya E4:an uppfördes ett Esso Motor Hotell dit Esso Motor Center var knutet med "Sverige största" bensinstation.

Rationaliseringar, konkurrens och kriser

Efter andra världskriget inriktade man sig med stor kraft på sänkning av kostnaderna och bättre effektivitet. Den mest markanta trenden var inskränkningar, som innebar nedläggning av fabriker och utrustningar och minskning av personal i distributionskedjan. Upplag som varit nödvändiga led i distributionen tidigare användes icke längre. Under slutet av 1960-talet var konkurrensen hård om bensinkunderna. Stationer övergavs av bolagen och 1973 inträffade oljekrisen.

Depåerna i Uppsala förlorade sin betydelse då den nya E4:an stod klar. De förbättrade förbindelserna innebar att tankbilar kunde åka direkt från importanläggningarna i Stockholm till bensinstationerna i Uppsala. På 1980-talet försvann de sista depåerna från Uppsala.

Bensinstationer

I januari 1920 började Upsala Färghandel att sälja Shell bensin vid sin filial vid

Kungsängsgatan 28. Pumpanläggningen var av typen "Mack".



*Den mörka skylten har texten "Shell Benzin".
Upsala Färg.*

Mellan 1926 och 1929 fanns bil- och motorcykelfirman Knut Lundin här som fortsatte sälja Shell bensin. En modern pumpanläggning installerades i januari 1927 och sedan 1929 hade Svensk-Engelska Mineralolje AB även en utställningslokal här. En ny station med modernaste teknik för serviceanordningar öppnades 1930 vid Vaksalagatan 39. Vid den nya stationen fanns inomhustvätt, en spolbana för lastbilar utomhus och en smörjgrop med domkrafter. Moderniteter som tryckluft för smörjningsverktyg installerades.



Stationen syns nere till höger. Upplandsmuseet.

Stationen vid Kungsängsgatan 28 flyttade officiellt till Vaksalagatan 39 men den gamla anläggningen fanns fortfarande kvar och drevs vidare av Kooperativa Samköpsföreningen fram till 1936. Vid Fyrstorg i centrala Uppsala hade lamp- och lysoljehandelsfirman Pettersson & Hammar sålt Shell Bensin sedan åtminstone 1920. 1923 hade en pumpanläggning av typ Bowser installerats. Sme-



Oskar Winberg. Foto i privat ägo.

den Oskar Winberg tillträdde som föreståndare för bensinstationen 1925. Oskar Winberg blev under 1930-talet föreståndare för stationen vid Vaksalagatan 39 och 1932 upphörde stationen vid Fyrstorg.

I april 1937 tog Olle Egrelius (Ericsson) över som föreståndare. Efter kriget tog Josef Carlsson över stationen efter Olle Egrelius som blev chef för Shell:s depå i Uppsala. Då planerna på en ny trafikled förbi Uppsala aktualiserats flyttade stationen 1948 till en tomt i anslutning till en framtida plats för en korsning mellan Vaksalagatan och den nya trafikleden.

Hösten 1952 tillsatte Shell en av sina försäljare Olle Grandin från Stockholm som föreståndare. 1953–54 började Rune Kjersel vid stationen. Under våren 1956 tog Kjersel över som föreståndare. Han slutade 1970–71.

Vad händer med stationen då den nya E4:an är klar?



Stationen vid början av 1950-talet. Foto i privat ägo.

Texaco Svartbäcksgatan 35

Stationen som invigdes i 1930 var i grunden planerad enligt Texacos principer men anpassades till tomtp planen av stadsarkitekt Gunnar Leche. Den gamla bäcken Svartbäcken hade gått igenom tomten men byggdes in i en trumma. Stationen inrymde från början även Texacos lokalkontor i Uppsala där John Annertz och senare Gustav Calland var chefer. Föreståndare för bensinstationen efter kriget var troligtvis Gustav Gunnar Söderström och ersattes i oktober 1955 av Holger Wikander. Pumpar fanns från början placerade endast under själva skärmtaket, men en ytterligare "pump-ö" inrättades närmare grannhusets gavel under 1950-talet.

De så kallade "raggarna" som höll till på Svartbäcksgatan på 1960-talet tankade ofta den billigare motorfotogenen vid stationerna längs Svartbäcksgatan.

På gården fanns en oljebod som innehöll oljefat som låg på skenor. Man rulla-



Stationen på 1950-talet. Foto i privat ägo.

de ut ett fat på utskjutbara skenor från sidan på boden och så fyllde man i kärl från kranar som skruvats i faten. En spolplatta och en smörjgrop fanns också på bakgården. Under 1960-talet skyltade stationen med "Caltex Cirkelservice". Cirkelservice innebär en snabb tillsyn av bilen enligt sex punkter; Tankning, kontroll av oljenivån, batterisyrans, lufttrycket respektive vattnet och slutligen rentorkning av rutorna.

Den så kallade "Fotogenbussen" som under 1960-talet kördes runt med fotogendunkar till olika hushåll utgick från denna station. Här lär också en av de tidiga snabbtvättarna ha installerats. 1968 tog Iwan Ekberg över efter Holger Wikander. På Iwan Ekbergs tid ersattes oljeboden av ett så kallat farmaraggregat med dunksystem för fotogen. Stationen lades ner några år in på 1970-talet och byggnaden revs 1979 för att ersättas med ett bostadshus.

BP Gropgränd

Ett stenkast från Domkyrkan och med Universitetet om hörnet låg denna BP-station. Byggnaden ritades av Gunnar Leche 1931–32. Under en kort tid hade en mjölkbutik funnits i lokalen, men sedan 1932 inrymdes bensinstationen. Ett kontor, en kokvrå och ett rum för bensinvakten var vad stationen bestod av från början. I garagelängan inne på gården lär en av Uppsalas äldsta smörjgropar ha varit inrymd – djup nog för endast T-fordar

med högt underrede. Den förste föreståndaren var Carl Gottfrid Uppling som tidigare förestått BP-stationen vid Vaksalatorg. Företaget Uppsala Drosk- och Hyrverk fanns även inrymt i garaget på gården.

Anläggningen erbjöd garage, luft samt smörjning och tvättning. En ny spolhall inrymdes 1937 liksom ett rum för oljor. Infarten till gården var täckt med ett skärmtak på vilket en BP-skylt var fäst. Två pumpar stod placerade i infarten. 1934 blev Oskar Johansson föreståndare.

Oskar Johansson, även kallad "Bensin-Jocke", var "rikskändis" i Fjärdingsstadsdelen. Han hade även en tid en medhjälpare kallad "Frasse" som var uppskattad bland områdets barn vilka fick hjälp med tillsyn av sina cyklar. Efter krigsåren lämnade Uppsala Drosk- och Hyrverk adressen och istället kom Austin-återförsäljaren AB Hans Ostermans uppsalafilial att ha garageservice där. I november 1948 togs Ostermans verksamhet i Uppsala över av K.H. Björngårds bilfirma.

Oskar Johansson var föreståndare för bensinstationen till mitten av 1950-talet. 1955 gjordes nya ritningar för stationen som därefter byggdes om. Pumpantalet hade utökats till fyra.

Vid bostadshusets gavel stod ett oljeställ som man ställde ut på morgonen och tog in på kvällen. 1957 kom Lennart Åsberg till stationen. Han blev en välbekant profil i bensinsammanhang och sedermera grundare av däckserviceföre-



Stationen 1934. Nordiska museet.

taget A-däck. Inne på gården hade K.H. Björngårds bilfirma försäljning av begagnade bilar. I takt med den ökande trafiken på 1950-talet ökade även trängseln på gården och de boende fick ofta vänta på att kunder tankat färdigt innan de kunde köra in från eller ut på gatan. I april 1961 blev Sune Larsson föreståndare för stationen efter Gustaf Lindstrand som även innehaft stationen vid gasverket.

1962 började Kurt Eriksson på stationen. Hos Björngårds bilfirma fanns en anställd kallad "Dansken" som ställde i ordning de begagnade bilarna. 1964 flyttade Björngårds försäljning av begagnade bilar från Gropgränd.

På grund av att man sparade saker ända sen 30-talet vid bensinstationen hängde fläktremmar till T-fordar kvar på

väggen i smörjhallen ända in på 70-talet. Smörjgropen var dock inte tillräckligt djup för modernare bilar så en mekaniker fick stå på huk i den med ryggont som följd. På 70-talet kom oljekrisen och de små bensinstationernas dagar var räknade. Till Julen 1975 stängde siste föreståndaren Kurt Eriksson BP-macken vid Gropgränd för gott. En av de anställda, Conny Jansson, drev en bilverkstad i lokalerna en tid därefter.

Enligt dåtidens synsätt var brandfaran ett problem medan miljöfaran inte fanns i tankarna.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Arkivmaterial som berör ämnet har

återfunnits i följande arkiv:

Carolina Rediviva

Kungliga Biblioteket

Landsarkivet

Nordiska museets arkiv

Näringslivsarkivet i Uppsala.

Riksarkivet

Stockholms Företagsminnen

Upplandsmuseets arkiv

Uppsala kommuns stadsarkiv

Internet: Oljebolagens webbsidor

Intervjuer har gjorts med tidigare anställda vid olika oljebolag samt bensinstationsföreståndare och även anhängare och kunder.

Tryckta källor

Bergold, Carl Erik, 1983: *Det är din stad!*

Flygt, Bengt, 1995: *Uppsalas tekniska Historia.*

Lindqvist, L-O, 1988: *– det var så det började – Uppsala Färg 1908–1933.*

Sjöholm, Olof Richard, 1994: *Verksamhet och tidsfördrif vid Fyris.*

Wilson, Olle 1995: *Full tank.*

Telefonkataloger med

bensinstationsförteckningar.

Tidningar med koppling till oljebranschen;

Shell-nytt, Texaco Revy, Caltexpressen,

Essomannen, Oljeblandaren, BP-tidningen och Bensinbladet.

Tidningen Motor.

Tidningen Motoristen.

Uppsala Nya Tidning.

Mårten Ehn är civilingenjör inom väg- och vattenbyggnadsteknik. Sedan några år studerar han Uppsalas industrihistoria.