

# Bilkalendern – samhällsspegel och spännande läsning

*Oktober 2022. Text: Claes Rydholm*

Tiderna förändras och vi med dem. 1955 hade världskriget varit slut i tio år. Freden kom till Europa i maj 1945 och i november det året blev bensinen i Sverige åter fri efter extremt hård ransonering sedan september 1939. Det allmänna välståndet hade ökat kraftigt sedan krigsslutet. Det avspeglade sig i allt högre levnadsstandard. Årsmedellönen för en industriarbetare – sådana fanns det många i 1950-talets Göteborg – var drygt 10 000 kr och för tjänstemän ca 12 000 kr. Bensinen kostade 65 öre litern och det gick 14 svenskar på varje bil – var femte familj disponerade en bil. Många cyklade eller körde moped till vardags men allt fler fick råd att skaffa bil. Ny eller begagnad. 1954 blev nytt rekordår för bilförsäljningen, bl.a. genom att kvoteringen av importerade tyska bilar till Sverige upphört 1953. Nyregistreringarna nådde nästan 127 000. Volvo var säker etta och Ford (brittiska, tyska, franska, amerikanska modeller) tvåa. Bilbranschen medräknade med rekord igen 1955, men dåvarande finansministern Per-Edvin Sköld (S) grusade grymt förhoppningarna genom att införa en punktskatt (accis) på alla registreringar av nya och begagnade bilar som direkt slog mot försäljningen.



Lilla Torget när det ännu rörde sig där, med bl.a. trådbussar (linje 35) och fri parkering nedanför Jonas Alströmers fötter. Storlek och status på bilarna varierar högst betydligt och där står flera förkrigare. Bland alla bilarna är Fiat 500 -52 minst och Hudson Terraplane -37 störst. Och det är bara bussen som är elektrisk. Foto: Erik Liljeröth

En årslön för en ny bil, både då och nu

1955, liksom idag, var priset för en ny genomsnittsbil grovt räknat en årslön. Marknadens billigaste nybil våren 1955 var IFA F8, en östtysk kopia av DKW:s sista förkrigsmodell. Den kostade 4 775 kr och följdes tätt av brittiska Ford Popular som var en femtiolapp dyrare. Under 7 000 kr fanns ett femtontal modeller att tillgå och där det bästa alternativet kvalitetsmässigt nog var Volkswagen 1200 för 6 450 kr. Upp till 10 000 kr fanns flera Fordar, Austin, Morris, Opel, Saab samt Volvo PV 444 som slank in just under strecket. Även marknadens billigaste sexcylindriga bil, Ford Zephyr, klarade sig in med 9 250 kr. I spannet upp till 15 000 kr fanns större vagnar av olika fabrikat, bl.a. marknadens billigaste bil med V8-motor (franska Ford Vedette för 10 900 kr), Mercedes minsting 180 för strax över 14 000 kr samt ett par sportbilar. Billigaste Porschen kostade 15 990 kr, fräcka Ford Fairlane Crown Victoria med V8 och plexiglastak 16 840 kr, sportiga märkessyskonet Thunderbird 19 450 kr och den ännu sportigare Jaguar XK140 en tia till. Över 20 000 kr fanns finare amerikanare, ryska Zim (!), Mercedes 300 och 300 SL "Måsvinge" (34 900 kr) samt den dyraste katalogförda bilen, Bentley Continental för 52 200 kr. Alla priser var nettopriser exklusive accis, runt 10 % beräknad på nypriset.

Men alla kunde inte köpa nybil. Begagnat var hett och utbudet brett åldersmässigt. Nyare begagnade bilar fanns ännu inte så många av, men gamla bilar kunde man hitta för en femtiolapp om man vågade ta risken. Dåtidens bilskojare sålde allt som rullade, eller inte rullade, i varierande skick för en handfull tiotus upp till ett par tusen. Garanti var det inte tal om och många bilar såldes med mycket innovativa tillfälliga "tekniska" lösningar för att kunna rulla ut från försäljarens gård av egen kraft. Svensk Bilprovning fanns ännu inte. Obligatorisk årlig kontrollbesiktning infördes först 1964, men polisens s.k. flygande inspektioner gjorde att många rishögar föll igenom vid kontroll och fick skrotas omgående. Ofta av sina fattiga tonårsägare.

Många ansvarsfulla ägare av äldre bilar höll dem dock i bra skick så gott det gick. Amerikanska bilar var särskilt bra och ganska billiga att underhålla, och gjorde god tjänst länge förutsatt god vård. Oftast var det dessa slitvagnar som var de äldre i 1955 års trafikbild. Bilfinansiering var ett ännu okänt begrepp, men avbetalning var ett sätt att köpa något som man gärna ville ha men inte riktigt hade råd med. De flesta rättade munnen efter matsäcken och köpte vad man klarade av, men ibland blev det kanske dyrare än man egentligen tänkt sig för att stila lite. Då blev det att suga på ramarna när ingen såg det. Bilköpet kunde också vara motsatsen om man ville vara diskret.

## Bilkalendern – en guldgruva späckad med information

Alla ägare av bil, buss eller lastbil listades i den mycket informativa Bilkalendern. En årsbok som utgavs länsvis mellan 1950 och 1963 av Svenska Polisens Idrotts- och Skytteförbund. Där fanns alla registrerade motorfordon (utom tvåhjulingar) i nummerordning med ägare och adresser. Den innehöll även lagar, trafikregler, tekniska artiklar, lokal information med kartor samt nyttiga tips. Intäkterna från försäljningen var välkomna bidrag till poliskassan. Bilkalendern var samtidigt en intressant spegel av samhället. På sätt och vis intressantare och tydligare än både telefonkatalogen och taxeringskalendern. Det blir helt uppenbart när man går igenom Bilkalenderns förteckning av bilar, deras ålder samt ägare och "läser lite mellan raderna".



Bilkalendern för Göteborgs och Bohus län 1955 ägnar 332 av sina 575 faktaspäckade sidor åt registrerade fordon med länsbokstaven O och deras ägare. Det är ett styvt jobb att läsa alla de små raderna, och ännu styvare att läsa mellan dem, men det ger i gengäld så mycket mer information. Lite fantasi i sammanhanget skadar heller inte. *Bild från artikelförfattarens arkiv.*

På 50-talet var det noga med titlar. Den skulle anges vare sig det var generalkonsul eller galvanisör. Bilkalendern är därför trots sitt torra upplägg med täta rader av bilnummer

underhållande och intressant läsning om man orkar följa sidornas små bokstäver. Bilkalendern 1955 för Göteborgs och Bohus Län omfattar även Halland – länsbokstäverna N och O – och har nästan 600 sidor fulla med nostalgisk information när man läser den idag. O-numren slutar på 55849 – en helt ny Mercedes-Benz på Kullegatan i Fredriksdal – men det rullade ännu många förkrigsbilar. Generellt gällde att ju högre nummer desto nyare bil, men inga regler utan undantag. Ägarbyte mellan länen gav ny länsbokstav och nytt nummer men med bibehållen slutsiffra. Det fanns därför många äldre bilar med höga nummer. O55577 var en amerikansk Graham från 1936. Bland numren upp till 10000 dominerade ännu 30-talsbilarna. Amerikanerna var i majoritet med inblandning av lite tyskar, briter och Volvo. Bland de upp till O1000 fanns inte mindre än nio Cadillac. Den äldsta O897 från 1938 ägd av en Uddevalladirektör och nyast O69 från 1953 och tillhörig svetsföretaget ESAB på Herkulesgatan.

Vi slår upp en sida på måfå och kollar lite. Det blev sidan 245, reg.numren O10003-10217 i Göteborgs och Bohus län med stor blandning när det gäller bilar, ägare och adresser. På denna sida liksom de flesta övriga återfinns flera kul och fina bilar: t.ex. Alvis -48, MG -54, LaSalle -38, Lago -51, Morgan -51 och Salmson -50. De flesta bilmärken i kalendern är försvunna idag men Volvo, Ford, Opel, Citroën, Peugeot, Renault, BMW, Fiat, Jaguar, Mercedes-Benz och Volkswagen finns ju fortfarande. Flera har bytt namn. Vauxhall säljs bara som Opel i Sverige, DKW heter Audi, Chevrolet är en förklädd Daewoo och tjeckiska Skoda är tekniskt en tysk VW. Asiatiska bilmärken lyser helt med sin frånvaro och skulle göra så i nästan tio år till. Många populära märken i 1955 års kalender sågs varje dag på gatorna då, men när såg man senast en Austin, De Soto, Hillman, Hudson, Panhard, eller Sunbeam i göteborgstrafiken?

Vissa märken och modeller var helt neutrala och överbryggade titlar, sociala klyftor och ekonomiska skillnader, och gör så fortfarande i flera fall. Ägarna kunde vara vad eller vem som helst. Med allt från mycket god ekonomi till motsatsen. Det syntes inte i bilvalet. Det avslöjade inte alls vem man var utan var helt styrt av rationellt resonemang. Bil hade man för att den behövdes. Huvudsaken var att den fungerade, inte hur ”fin” den var. Man körde kanske väldigt mycket, eller väldigt lite. Sådana neutrala märken var och är fortfarande t.ex. Volvo, VW, Opel, Ford och Citroën. Ägarna av nya eller nyare sådana bilar var allt från direktörer, överläkare och överstar till bagagebärare, banarbetare och betongslipare. Detta sagt helt utan värderingar. En reservation i sammanhanget är att 1955 kunde en listad Ford vara allt från en billig brittisk Anglia, en tysk Taunus, en flott fransk Vedette upp till en stor amerikansk Fairlane. Modellnamn angavs först i 1959 års kalender.



Alla kunde inte unna sig lyxbilar. Urmakaren Sven Ljungdahl på Viktoriagatan i Göteborg nöjde sig med bara tre hästkrafter och mycket begränsad komfort men hade i gengäld låga driftskostnader.

Hans lilla franska Monocar hade kostat 650 kr (drygt 20 000 kr idag) plus tull- och fraktkostnader. Minns manne någon läsare ekipaget? *Bild från artikelförfattarens arkiv.*

## Låginkomsttagare i lyxbilar

Bil hade man ibland också för att man äntligen fått råd. Den var kanske bara för söndagsbruk, eller behövdes i arbetet. Ofta av kroppsarbetare eller hantverkare. Sådana exempel var enkla billiga tyska småbilar som Goggomobil, Goliath, Gutbrod och Lloyd, eller öststatare som IFA, Minor, Moskvitch och Skoda. Alla i de lägsta prisklasserna med motsvarande kvalitet och statusvärde. Men många valde att göra på ett annat sätt om bilens ålder var mindre känslig. Då körde man äldre större bilar som tålde att slitas på och där man kunde få uppleva lite status och prestige mot slutet av bilens livslängd. Därför återfanns påfallande många 30-talsbilar av ofta fina märken i händerna på ägare med kroppsarbeten och (sannolikt) begränsade inkomster. Några exempel är snickaren som körde en Nash 1927, en grovarbetare Marquette 1929 (föregångare till Buick) och en av kalenderns många mekaniker en Essex 1933, jämngammal med en skomakares Chevrolet. Nash hade även en härdare som körde en 1934. Lite udda var en göteborgsk grävmaskinist med en Mercedes-Benz från 1935 och lika gammal var en stenhuggares Hudson. En grovarbetare körde Terraplane 1936, en montör Lincoln 1937, en eldare Packard 1938 och en skeppstuvare en Pontiac 1939. Ståtliga bilar en gång i tiden och kanske ännu 1955. Med tanke på hur Sverige såg ut på 1930-talet undrar man vem som köpte de

fina dyra statusbilarna nya, de som 1955 ofta rullade på sista varvet och skrotades innan 50-talet var slut.

Det fanns dock undantag i dessa ägarled. Bland fina 30-talsbilar fanns samtidigt många välbeställda originalägare i Buick, Cadillac, Chrysler, Hudson, LaSalle, Lincoln och Packard, med titlar som bankir, direktör, grosshandlare, konsul, rentier och skeppsredare. Alla rederierna i Göteborg höll sig med bilar av fina märken som Bentley, Cadillac, Lincoln och Packard. Varierande i ålder och chaufförskörda. På landet var det likadant med 30-talsbilar. Förutom europeiska bilar, rullade många äldre Buick, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Hudson, Plymouth och Packard bland jordbruksarbetare (drängar) och hemmansägare/lantbrukare, vid sidan av mer alldagliga bilar av varierande ålder, och där de självägande bönderna säkert var förstaägare av sina 30-talsbilar. Det gällde också länets droskägare, i synnerhet på den bohustländska landsbygden.

Bakom titeln fru fanns lite av varje i bilväg, både vardagsbilar och mer spännande vagnar. Vad sägs om att två fruar i samma stadsdel, Johanneberg, ägde varsin exklusiv fransk Hotchkiss? En från 1950 och den andra ett år yngre. Dessutom fanns det faktiskt en tredje Hotchkiss i området! Andra fina bilar registrerade på fruar var bl.a. Cadillac, Daimler, Humber, Jaguar, Lancia, Lincoln, MG, Oldsmobile och Singer. De bilägande kvinnorna i kalendern är faktiskt påfallande många. Fruar, fröknar eller med yrkestitel som oftast hade kameral, pedagogisk eller hälsovårdande inriktning.

## Udda och spännande

I kalendern finns många exotiska bilmärken som var ovanliga redan 1955 men hade både svensk representation och försäljning. I Göteborg rullade mer än en Alfa Romeo, Allard, Alvis, Armstrong-Siddeley, Aston Martin, Hotchkiss, HRG, Jaguar, Lanchester, Lea-Francis, Moretti, Morgan, Panhard, Rolls-Royce, Rometsch, Rosengart, Salmson, Sunbeam, Talbot Lago och Tatraplan. Bland dessa udda märken intar studerande, ingenjörer, teknologer, arkitekter och militärer en särställning bland ägarna. Beroende på stort teknikintresse, intresse för självplågeri eller bara lust att utmärka sig? Märkligt nog har de flesta ägarna av den tjeckiska Tatraplan – kalendern listar flera – titeln chaufför! Intressant är också att hela sex exotiska vagnar, två Alfor, en Allard, en Jaguar och två Talbot Lago, innehades av samma person – göteborgske tävlingsföraren Gunnar Bengtson även om tre av dem ”ägdes” officiellt av hans företag Koppoms Pappersfabriks AB. Med den ena Lagon vann han och co-drivern Sven Zetterberg Midnattssolsrallyt 1951.

En annan kul göteborgsbil är O19611, en liten Renault 1952. Inte spännande i sig men ägaren var det: Boxare I. Johansson, Grimmeredsvägen 82. Han bodde då fortfarande hemma hos mamma Ebba och pappa Jens. Innan 50-talet var slut kom denne Johansson, med yrkestiteln boxare, att byta upp sig flera snäpp. 1960 körde han som nybliven världsmästare i tungviktsboxning en Ford Thunderbird. En av många fina bilar som Ingo kom att ratta under årens lopp.



1955 körde boxaren Ingemar Johansson en anspråkslös liten Renault. Efter EM-titeln 1956 och alla år framåt blev det helt andra åk för Ingo, som här fångats tillsammans med fästmön Birgit i en Austin-Healey 100-6 komplett med lagerkrans från titelmatchen baktill. Av alla hundratals yrkestitlar i Bilkalendern 1955 var han ensam om titeln boxare. *Bild från artikelförfattarens arkiv.*

## Var är dom nu?

Att tiderna förändrats är högst påtagligt när man ser alla udda titlar som försvunnit ur svenska språket. Kanske yrkena också. 1955 fanns det bilägare i länet som titulerade sig Bleckkärlsarbetare, Brossbas (skogsarbetare), Brukssjuksköterska, Cirkusartist, Dessinatör (mönsterritare), Diktare, Dockmästare, Fiskberedare, Gränsuppsyningsman, Hattmakare, Inpackerska, Konsulinna, Linderska, Lådhandlare, Packhuskarl, Poliklinikkassörska, Preceptor (bitråd. professor), Sockerbagare, Stadstjänare, Sundhetskommisarie och Torvmästare. Titlarna är borta, bilarna de körde likaså. Vart tog alla Borgward, DKW, IFA, Jowett, Kaiser, Riley, Rover, Standard, Studebaker, Vauxhall, Willys och Wolseley vägen? Bilar som man kunde skilja åt och namnge genom att titta på dem. Försök med det bland elbilarna i dagens likriktade utbud!

Källor

Bilkalendern Göteborgs och Bohus Län samt Halland 1955, Svenska Polisens Idrotts-och  
Skytteförbund  
Månadstidningen Allt:s bilsalong 1955, Åhlén & Åkerlunds Förlags AB