Back to the future Volume 2

Juliföreningens Lappstation i Göteborg.




Velkommen!
ULF
GULF


OK TRAFIK SKOLA
16
OK
trafikskola
REKORD



TILLSAMMANS SKAPAR VI HISTORIA

Du ser bara bråkdelen av ett träds rotsystem.

Ändå är rötterna hela hemligheten.

De greppar fast trädet i marken när stormen blåser, de suger upp näring till minsta kvist, de skapar tillväxt, ekonomi och sätter frön som blir framtid.

Den här boken handlar om OKQ8 Scandinavias rötter.

Historien sträcker sig från tiden före andra världskriget då T-Fordar samsades med hästskjutsar på vägarna och när potatisen kokade på vedspis.

Vårt företag gav energi till den väldiga resa som byggt dagens Danmark och Sverige. Hela vägen från T-Forden fram till vår tids solceller.

Oavsett om det gäller gräsklippare, värmepannor, skolor, sjukhus, stora flygplatser, skepp, sågverk, stålverk, jordbruk eller e-handlare – alla behöver de energi för att göra sitt jobb och skapa resultat.

På sidorna framöver kan du följa OKQ8 Scandinavias färd från 1926 fram till målet att bli klimatneutrala.

Våra rötter är kort uttryckt att ge våra kunder nytta – riktig nytta – längs hela den resa som kallas livet. Inte bara bränsle. Det handlar om att ge energi som på många vis ökar framåtrörelsen för alla människor och företag.

Det är så OKQ8 Scandinavia skapar historia.

J. Magnus Kamryd
CEO/VD OKQ8 Scandinavia

SAMMEN SKABER VI HISTORIE

Man ser kun en brøkdel af et træs rodsystem.

Alligevel er det rødderne, det hele handler om.

De fastholder træet i jorden, når stormen blæser, de suger næringsstoffer op til selv den mindste gren, og de skaber vækst, økonomi og sætter frø, som udgør fremtiden.

Denne bog handler om OKQ8 Scandinavias rødder.

Historien strækker sig fra tiden før Anden Verdenskrig, hvor hestevognene fik følgeskab af T-Fords på vejene, og hvor kartoflerne blev kogt på et brændekomfur.

Vores virksomhed gav energi til den enorme rejse, der har været med til at udforme nutidens Danmark og Sverige. Hele vejen fra T-Ford til vor tids solceller.

Uanset om det gælder plæneklippere, kedler, skoler, hospitaler, store lufthavne, skibe, savværker, stålværker, landbrug eller e-handel, har de alle brug for energi til at klare deres arbejde og skabe resultater.

På de næste sider kan du følge OKQ8 Scandinavias rejse fra 1926 og frem til vores fossilfri dage.

Vores rødder er kort sagt at give vores kunder fordele – reelle fordele – på hele den rejse, som livet er. Ikke bare brændstof. Det handler om at give energi, som på mange måder stimulerer fremdriften for alle mennesker og virksomheder.

Sådan skaber OKQ8 Scandinavia historie.

J. Magnus Kamryd
CEO/adm.direktør for OKQ8 Scandinavia





1890

UTAN RÖRELSE INGEN UTVECKLING

Året är 1896 och hästar skenar.

Tidningarna i Danmark och Sverige skriver om ”flåsande odjur” som plötsligt dykt upp på landvägarna för att skrämma hästskjutsar över gärdsgårdar och ner i diken.

Automobilen har kört in på scenen.

Nu kan tankar, idéer och människor färdas både längre och snabbare.

Detta år styr herr Holger Hassel Danmarks första bil, det är en stilig Daimler och jungfrufärden går mellan Trianglen och Jægersborg. ”Vagnen gör ett trevligt intryck, lätt och bekväm att åka i, även om det känns att det är större vikt på axlarna än hos en vanlig hästvagn. Hastigheten är praktiskt förinställd i fyra steg, 7, 10, 15 och 20 kilometer.”

Så mycket för ett flåsande odjur.

Bilen möter länge motstånd från befolkningen ute på landet. Kuskar är duktiga på att ”tappa” hästskosöm på vägen så att de nya åkdonen får punktering. Kanske anar kuskarna vart resan är på väg. Mot staden, industrialiseringen, bort från spiltan, visthusbodar och ett liv som så länge varit deras.

Explosionsmotorn sätter fart på förändringarna i samhället. År 1902 blir 20-åriga Alexandra Gjestvang Sveriges första kvinna som får tillstånd att själv framföra automobil. Att unga Alexandra håller i ratten är en viktig frigörelse långt före den kvinnliga rösträtten i Sverige 1919.

All utveckling kräver rörelse. Bilen och oljan var på många vis sin tids internet. Oavsett var du bodde i landet flyttade bilen fram dina gränser. Tankar och varor kan nu bytas med många fler och längre bort än tidigare. Det är den rörelsen av idéer som blir möjliggöraren för 1900-talets stora uppfinningar och som i slutänden bygger ett rikare samhälle.

Resan ökar snart i hastighet.

På Alexandras och Holgers tid tutade bara en handfull bilar på våra landsvägar. Kuskarna var fortfarande långt många fler än chaufförerna. Men redan år 1910 körde 678 personbilar på Danmarks vägar, 1920 hade de växt till 15 635 och 1930 räknades de till 69 827 stycken! Samma siffror för Sverige 1907 var 662 bilar, 1920 var 51 000 bilar och 1930 var uppe i 204 567 bilar.

Framtiden kom sannerligen skenande.

INGEN UDVIKLING UDEN BEVÆGELSE

Året er 1896, og hestene løber løbsk.

Aviserne i Danmark og Sverige skriver om ”støjende bæster”, der pludselig dukker op på landevejene og skræmmer hestevognene ud over gærderne og ned i grøfterne.

Automobilen har gjort sin entre.

Nu kan tanker, ideer og mennesker rejse både længere og hurtigere.

Dette år sætter Holger Hassel sig bag rattet i Danmarks første bil. Det er en flot Daimler, og jomfrurejsen finder sted mellem Trianglen og Jægersborg.. ”Vognen gør et godt indtryk og er let og behagelig at køre i, selv om det føles som om, der er større vægt på akslerne end i en almindelig hestevogn. Hastigheden er praktisk forudindstillet i fire trin på 7, 10, 15 og 20 kilometer.”

Så meget for et støjende bæst.

Bilen møder i lang tid modstand fra befolkningen ude på landet. Kuskene er gode til at ”tabe” hesteskosøm på vejen, så de nye køretøjer punkterer. Måske har kuskene en ide om, hvad der er på vej. Fremtiden byder på byen og industrialiseringen og et farvel til båse, fadebure og det liv, de så længe har kendt.

Eksplosionsmotoren sætter fart i forandringerne i samfundet. I 1902 bliver 20-årige Alexandra Gjestvang Sveriges første kvinde, som får tilladelse til selv at køre en bil. Den kendsgerning, at unge Alexandra sidder bag rattet, er en vigtig frigørelse, som kom længe før kvinderne fik stemmeret i Sverige i 1919.

Al udvikling kræver bevægelse. Bilen og olien var på mange måder sin tids internet. Uanset hvor man boede i landet, flyttede bilen grænser. Tanker og varer kan nu udveksles med mange flere og over længere afstande end hidtil. Det er denne bevægelse af ideer, der bliver katalysator for 1900-tallets store opfindelser, og som i sidste ende giver et rigere samfund.

Rejsen tager hurtigt til i hastighed.

På Alexandra og Holgers tid var der kun en håndfuld biler på landevejene. Der var stadig langt flere kuske end chauffører. Men allerede i 1910 kørte der 678 personbiler på vejene i Danmark, i 1920 var tallet vokset til 15.635, og i 1930 var der hele 69.827! I Sverige var de tilsvarende tal 662 biler i 1907, 51.000 biler i 1920 og hele 204.567 biler i 1930.

Fremtiden satte for alvor ind.

Tillhör BILEKOs Bildarkiv
Box 20002 Stockholm 70
Copyright ANDERS NORBERG
MOTIV: Göteborg Mölndal
Datum..... Rekv.nr.....
Fotograf: .....
Copyright: .....

1920



ALLA VILL TJÄNA PENGAR PÅ BILEN

Direktörerna vädrade morgonluft. Tänk dig, en hel värld drömmer om att köra bil. Det blir många liter bensin att sälja! Och däck, vindrutetorkare, tändstift, smörjmedel, kanske en macka och snart nog brandgula rattmuffar.

På tjugotalet fanns mycket av världens olja i Texas och dagens Iran. The Anglo-Persian Oil Company var en av pionjärerna som snart skulle byta namn till BP för att etablera sig i Danmark på femtiotalet.

Tidens oljehandel bestod i huvudsak av bensin, fotogen och smörjoljor. Det var några få multinationella bolag som styrde allt. Shell-, Standard- och Texaco-bolagen. Dessa tre jättar kontrollerade hälften av världens oljeproduktion och satte bensinpriset efter egen agenda.

I Sverige blev monopolet extra tydligt. De internationella jättebolagen hade nämligen nära 100 % av distributionen – hela vägen från import-anläggningarna och cisternerna i hamnarna till bensinpumpen i Tranås. Jättarna var herrar på täppan.

Men kanske fanns det ett hål.

De tre stora hade inte inköpsmonopol, även andra kunde köpa olja på världsmarknaden. Naturligtvis inte helt enkelt, men det gick. Problemet var att distribuera oljan när den väl skeppats till Skandinavien. De stora bolagen höll distributionsapparaten i fast grepp, kom någon outsider sig för att importera på egen hand så dök det säkert som amen i kyrkan upp ”svårigheter”. Några få vågade sticka upp, men de försvann snabbt en efter en. Jättarna hade närmast oändliga kapitalresurser och dumpade priset tills den lille tvingades ta ner skylten. Och då åkte priset upp igen.

1923 var världsmarknadspriset 12 öre litern medan priset i Sverige var 35 öre.

Så här kunde det naturligtvis inte fortsätta. Trafikbilägarföreningarna i landet klagade över orättvisan och krävde förhandlingar med de internationella oljebolagen men jättarna tog liten notis. Trots att chaufförerna och åkerierna räknades i tusental kunde de inte förvänta sig samma pris som motsvarande kunder i världen fick.

Så, vad gör liten mot tre jättar?

Du går ihop med andra och samlar krafterna.

ALLE VIL TJENE PENGE PÅ BILEN

Direktørerne vejrede morgenluft. Forestil dig en hel verden, hvor alle drømmer om at køre bil. Det giver mange liter benzin at sælge! Og dæk, vinduesviskere, tændrør, smøremidler, måske en sandwich og snart nok også knaldgule ratovertræk.

I tyverne kom meget af verdens olie fra Texas og nutidens Iran. The Anglo-Persian Oil Company var en af pionererne, som snart kom til at skifte navn til BP, hvorefter de etablerede sig i Danmark i halvtredserne.

Den tids oliehandel bestod hovedsageligt af benzin, petroleum og smøreolie. Der var nogle få multinationale selskaber, der styrede det hele. Shell, Standard og Texaco. Disse tre giganter kontrollerede halvdelen af verdens olieproduktion og fastsatte selv prisen på benzin, som de havde lyst til.

I Sverige var monopolet særligt tydeligt. De internationale kæmper stod bag næsten 100 % af distributionen – lige fra importanlæg og cisterner i havnene til benzinpumpen i Tranås. Det var giganterne, der bestemte.

Men måske var der en åbning.

De tre store havde ikke indkøbsmonopol, og andre havde også mulighed for at købe olie på verdensmarkedet. Det var naturligvis ikke helt ligetil, men det kunne lade sig gøre. Problemet var at distribuere olien, når den blev sendt til Skandinavien. De store virksomheder holdt distributionsapparatet i et fast greb, og hvis en outsider kom for skade at importere på egen hånd, var det lige så sikkert som amen i kirken, at der ville dukke ”problemer” op. Nogle få vovede at stikke snuden frem, men forsvandt hurtigt igen én efter én. Giganterne havde nærmest uendelige kapitalressourcer og sænkede prisen, indtil den lille blev tvunget til at dreje nøglen om. Og så steg prisen igen.

I 1923 var prisen på verdensmarkedet 12 øre, mens prisen i Sverige var 35 øre.

Sådan kunne det naturligvis ikke fortsætte. Bilejerforeningerne i landet klagede over det urimelige i det og krævede forhandlinger med de internationale olieselskaber, men giganterne lod sig ikke mærke af det. Selvom chaufførerne og transportvirksomhederne kunne tælles i tusindvis, kunne de ikke forvente samme pris som tilsvarende kunder i andre dele af verden.

Så hvad gør den lille stillet over for tre giganter?

Man slår sig sammen med andre og samler kræfterne.

BP föddes redan 1909 och kom till Danmark i början på tjugotalet.

BP blev allerede grundlagt i 1909 og kom til Danmark i starten af tyverne.

1926



TILLSAMMANS KAN VI FLYTTA BERG

Sveriges förste kooperatör var oväntat baron.

Friherren och landshövdingen i Uppsala län, Robert von Kraemer, bildade 1850 landets första konsumtionsförening – Lagunda och Hagunda häraders varuanskaffningsbolag i Örsundsbro. Det var traktens jordbrukare och hantverkare som gått ihop för att få fördelar vid större inköp.

År 1926 var det dags för bilisterna.

De hade länge sneglat på idén med konsumtionsföreningar för att säkra rättvisa bensinpriser. Sagt och gjort, samma år den 20 augusti bildas Bilägarnas Inköpscentral (IC). Styrelsens ledamöter var alla så kallade trafikbilsägare. Det betydde att deras yrke var att köra bil eller lastbil.

Stegvis växte IC med nya lokalavdelningar över landet. Det var viktigt att nå nationell storlek, först då kan oljejättar utmanas och berg flyttas. Visionen var att bilda ”ett av hela riket omfattande inköpsförbund för bensin, oljor, gummi och driftsförnödenheter”.

Det gick långsamt i början. Under sitt första verksamhetsår hade IC bara tio lokala avdelningar med en omsättning på 325 000 kronor. Jättarna gjorde allt för att sätta käppar i hjulet för den konsumentägda motvikten. När IC äntligen lyckades skaffa egen oljeimport via oberoende Nordiska Bensin AB svarade de stora bolagen med sitt dumpningsvapen och Nordiska Bensin tvingades i konkurs.

Men trägen vinner.

Redan 1931 fanns IC på dryga hundra platser i Sverige genom 57 föreningar och många ombud. Oljejättarna var irriterade, men de som var mest utmanade var nog de privata grossistfirmorna. På bara fem år hade IC växt till att bli Sveriges största grossistföretag för bilförnödenheter.

Tillväxten gav framtidstro och utrymme för investeringar.

Våren 1933 skriver IC:s egen tidning Bilekonomi:

”Den av Bilägarnas Inköpscentral igångsatta bensinimporten har nu börjat få en ganska fast organiserad form med egna upplagsplatser över hela landet. För Stockholms vidkommande har ett bensinupplag iordningställts i Frihamnen dit bensinen kommer i fat från Amerika och Hamburg. För att få en rationell form av distributionen har centralen skaffat sig en modern tankbil, en riktig bjässe som kan transportera 4 000 liter bensin.”

SAMMEN KAN VI FLYTTE BJERGE

Den første i Sverige til at stå i spidsen for et kooperativ var noget uventet en baron.

Friherren og landshøvdingen i Uppsala len, Robert von Kraemer, stiftede i 1850 landets første forbrugerorganisation – Lagunda og Hagunda herreds indkøbsvirksomhed i Öresundsbro. Det var lokale landmænd og håndværkere, som slog sig sammen for at opnå fordele ved større indkøb.

I 1926 var det bilisternes tur.

De havde længe overvejet at slå sig sammen i forbrugerorganisationer for at sikre rimelige benzinpriser. Som sagt så gjort, og samme år den 20. august blev Bilägarnas Inköpscentral (IC) stiftet. Bestyrelsesmedlemmerne var alle såkaldte trafikbilejere. Det indebar, at deres arbejde var at køre bil eller lastbil.

IC voksede gradvist med nye lokalafdelinger rundt om i landet. Det var vigtigt at nå ud til hele landet, for først da var det muligt at udfordre oliegiganterne og flytte bjerge. Visionen var at danne ”et indkøbsforbund for hele riget inden for benzin, olie, gummi og driftsartikler”.

Det gik langsomt i starten. I sit første år havde IC kun ti lokale afdelinger med en omsætning på SEK 325.000. Giganterne gjorde alt, hvad de kunne for at stikke en kæp i hjulet for den forbrugerejede konkurrent. Da det endelig lykkedes IC at skaffe sin egen olieimport via uafhængige Nordiska Bensin AB, svarede de store virksomheder igen med deres dumpingvåben, og Nordiska Bensin gik konkurs.

Men udholdenheden gav bonus.

Allerede i 1931 fandtes IC over hundrede steder i Sverige via 57 foreninger og mange repræsentanter. Oliegiganterne var irriterede, men dem, der var mest udfordret, var sandsynligvis de private engrosvirksomheder. På kun fem år var IC vokset til at blive Sveriges største engrosvirksomhed inden for bilfornødenheder.

Væksten gav tiltro til fremtiden og plads til investeringer.

I foråret 1933 skrives der i IC's eget magasin, Bilekonomi:

”Den benzinimport, som Bilägarnas Inköpscentral har påbegyndt, begynder nu for alvor at ske organiseret med egne oplagringssteder i hele landet. For Stockholms vedkommende er der etableret et benzinlager i Frihamnen, hvor benzinen kommer i tønder fra Amerika og Hamborg. For at opnå en rationel form for distribution har centralen anskaffet sig en moderne tankbil – en rigtig kæmpe, som kan transportere 4000 liter benzin.”

1928





SLANGERUP LOKALARKIV

1152



Lyngsø Lychsede

DET STORA BENSINKRIGET

IC:s viktiga oljeleverantör Nordiska Bensin AB var nu uppslukad.

Det betydde fritt fram för oljetrusten. Med sin nära nog monopolställning skulle literpriset nu chockhöjas med nästan det dubbla, från 24 öre till 40 öre.

Var i hela världen vände sig IC:s medlemmar då?

I öst fanns Ryssland med stora oljefyndigheter. De behövde västerländskt kapital för att bygga upp sin nya nation efter första världskriget. IC sonderade terrängen och inleder hösten 1928 en omfattande import av rysk bensin. Den blir snart så framgångsrik att kartellbolagen tvingas backa och införa en rabatt på 5 öre per liter samt 2 % kassarabatt.

Men IC var fortfarande väldigt små i oljebranschen.

Förutsättningarna för att driva importverksamhet i stor skala saknades.

Därför bestämmer sig de ryska leverantörerna för att ta saken i egna händer. 1929 startar de ett eget importbolag i Sverige – AB Naftasyndikat – och hyrde in sig i KF:s nybyggda importanläggningar.

(En kuriositet i sammanhanget är att Nafta hade sina rötter i ett svenskt bolag. Det grundades 1876 av bröderna Ludvig och Robert Nobel som utvann olja utanför Baku i dagens Azerbajdzjan. Här jobbade märkligt nog Josef Stalin som smörjare vid ett av oljetornen. Och några år senare, efter revolutionen, förstatligade Sovjetunionen Nafta.)

Nu strömmade oljan in i Sverige från två olika håll.

Väst ställdes mot öst.

Och till slut mullrade det stora bensinkriget upp.

Kampen blev segsliten och mångårig. Segraren visade sig bo varken i Moskva eller Texas, utan i Flen och andra orter i landet. IC lyckades nämligen genom hårda förhandlingar pressa bensinpriset till lägre än 20 öre litern 1931.

Propaganda är alltid ett starkt vapen i krig.

De amerikanska och engelska bolagen misstänkliggjorde IC:s billigare ryska olja och spred namnet ”Bolsjevikbensin”. (Mer ogärna talades om att Standard Oil varit Rysslands största köpare av olja.)

Det var en speciell tid. Två samhällssystem krockade på de svenska bensinmackarna. Kapitalism i ena tanken, kommunism i den andra. Till kundens stora glädje.

De till synes oöverkomliga politiska meningsskiljaktigheterna mellan två samhällssystem föll dock som ett korthus när ekonomiska intressen stod på spel. De ryska och de anglosaxiska direktörerna gjorde upp ovanför IC:s huvud och nådde en överenskommelse med kartellinslag.

Resultatet lät inte vänta på sig. Bensinpriset höjdes 1932 med över 30 % genom två täta höjningar. Dessutom försökte oljebolagen få IC-föreningarna i Sverige att teckna ”slavkontrakt” för att överhuvudtaget fundera på att leverera bensin till IC.

Oljejättarna stängde kranen.

Inköpscentralen IC gjorde nu skäl för sitt namn och lyckades köpa in fri olja från Polen. Transporten kom i ett pärlband av järnvägsvagnar som tryggade lågt bensinpris. Något senare, våren 1933, köpte IC upp stora kvantiteter i Hamburg som skeppades i fat på motorseglare över Östersjön för att lagras på mycket enkla upplagsplatser runtom i landet.

Den här ojämna kampen mellan David och Goliat gjorde intryck på bilisterna.

Många fattade sympati för den lilles envetna kamp, till den grad att oljebolagen veknade och öppnade för förhandlingar med rimligare villkor. Sommaren 1933 tvingades Olje-Goliat till en prissänkning på två öre litern.

Segern var efterlängtad.

Även om det var en delseger i ett utdraget bensinkrig så blev sänkningen en stor framgång för ett litet bolag. Stor nog att skrivas om. Så här kommenterade samtida IC framgången i sin egen skrift ”Bilägarnas samköp”.

”Den egna bensinimporten hade sålunda på olika sätt gjort stor nytta. Den hade lärt bensinbolagen att samköpsrörelsen var en faktor att räkna med i konkurrensen, den hade även givit samköpets eget folk en lektion i solidaritetens stora betydelse och värde.”

IC var en faktor att räkna med.

Efter bara sju år i branschen.

DEN STORE BENZINKRIG

Nordiska Bensin AB, som var IC's vigtige olieleverandør, blev nu opslugt.

Det betød, at der var frit slag for olietrusten. Nu hvor de stort set havde monopol, skulle literprisen på chokerende vis hæves til næsten det dobbelte – fra 24 øre til 40 øre.

Hvor i verden skulle IC's medlemmer så rette blikket mod?

I øst var der Rusland med store olieforekomster. De havde brug for vestlig kapital til at opbygge deres nye nation efter Første Verdenskrig. IC sonderede terrænet og iværksatte i efteråret 1928 en omfattende import af russisk benzin. Den blev snart så vellykket, at kartelvirksomhederne var tvunget til at give efter og indføre en rabat på 5 øre pr. liter og en kasserabat på 2 %.

IC var dog stadig en meget lille aktør i olieindustrien.

Der var ikke de rette forudsætninger for at drive importvirksomhed i stor skala.

Derfor bestemte de russiske leverandører sig for at tage sagen i egen hånd. I 1929 startede de deres egen importvirksomhed i Sverige – AB Nafta – og lejede sig ind i KF's nybyggede importanlæg.

(Et interessant faktum i denne sammenhæng er, at Nafta havde sine rødder i en svensk virksomhed. Den blev grundlagt i 1876 af brødrene Ludvig og Robert Nobel, som udvandt olie uden for Baku i det nuværende Azerbajdzan. Her arbejdede mærkeligt nok Josef Stalin som smøreassistent på et af olietårnene. Og nogle år senere efter revolutionen nationaliserede Sovjetunionen Nafta).

Nu strømmende olien ind i Sverige fra to forskellige steder.

Vest rettede blikket mod øst.

Og til sidst blev den store benzinkrig indledt.

Det blev en lang og sej kamp. Sejrherren viste sig at bo hverken i Moskva eller Texas, men i Flen og andre steder i landet. Det lykkedes nemlig IC via hårde forhandlinger at presse benzinprisen ned til under 20 øre pr. liter i 1931.

Propaganda er altid et stærkt våben, når det gælder krig.

De amerikanske og engelske virksomheder mistænkeliggjorde IC's billigere russiske olie og gav den tilnavnet "Bolsjevikbenzin". (Kun modvilligt blev det indrømmet, at Standard Oil var Ruslands største aftager af olie).

Det var en helt speciel tid. To samfundssystemer kolliderede på de svenske tankstationer. Kapitalismen på den ene tank og kommunismen på den anden. Til kundens store glæde.

De tilsyneladende uforlignelige politiske forskelle mellem de to samfundssystemer faldt sammen som et korthus, når der var økonomiske interesser på spil. De russiske, amerikanske og britiske direktører fandt fælles fodslag uden om IC og indgik en aftale med kartelelementer.

Resultatet lod ikke vente sig. I 1932 steg benzinprisen med over 30 % via to prisstigninger kort tid efter hinanden. Desuden forsøgte olieselskaberne at få IC-foreningerne i Sverige til at underskrive "slavekontrakter", før de overhovedet ville overveje at levere benzin til IC.

Oliegiganterne lukkede for hanen.

Indkøbscentralen IC gjorde sig nu fortjent til sit navn, og det lykkedes at indkøbe fri olie fra Polen. Transporten foregik via jernbanevogne som perler på en snor, hvilket sikrede lave benzinpriser. Noget tid senere, i foråret 1933, opkøbte IC store mængder i Hamborg, som blev fragtet i tønder på motorbåde over Østersøen for derefter at blive opbevaret på meget enkle oplagringssteder rundt om i landet.

Denne ujævne kamp mellem David og Goliat gjorde indtryk på bilisterne.

Mange fattede sympati for den lilles stædige kamp – i en sådan grad, at olieselskaberne lod sig blødgøre og indledte forhandlinger med mere rimelige vilkår. I sommeren 1933 blev oliens Goliat tvunget til at sænke prisen med to øre pr. liter.

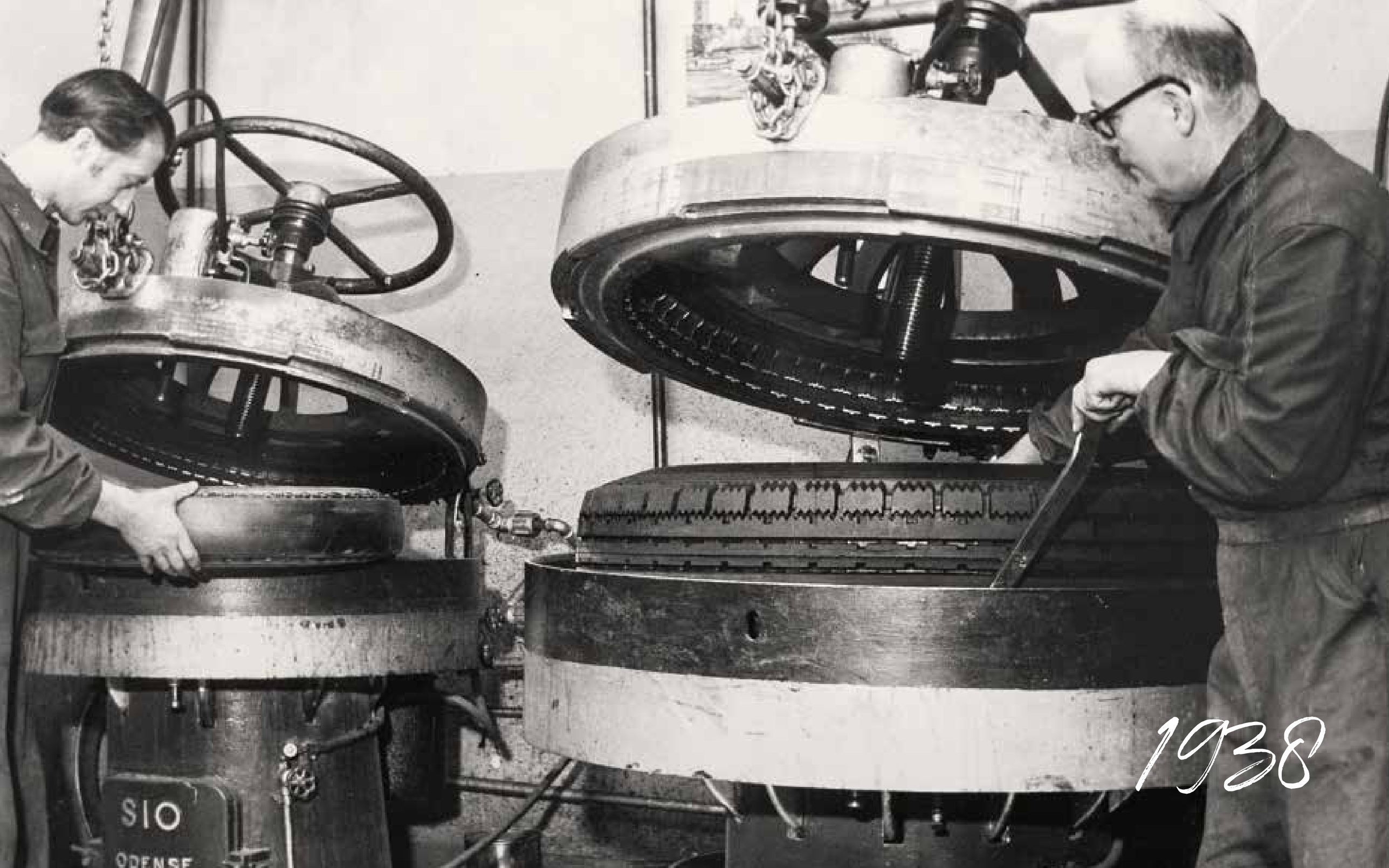
Det var en længe ventet sejr.

Selv om det kun var en delvis sejr i en langvarig benzinkrig, var prissænkningen en stor succes for en lille virksomhed. Stor nok til, at der blev skrevet om den. Sådan kommenterede datidens IC succesen i deres eget magasin, "Bilägarnas samköp".

"Egenimport af benzin havde således gjort stor gavn på forskellige måder. Den havde lært benzinselskaberne, at bevægelsen med fællesindkøb var en faktor, man skulle regne med i konkurrencen, og den havde også givet aktørerne bag initiativet en lektion i solidaritetens store betydning og værdi."

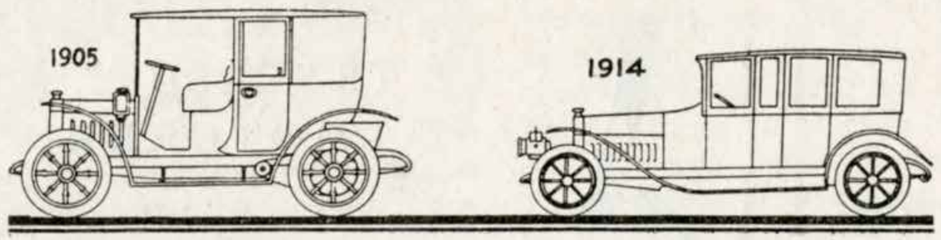
IC var en aktør, man skulle regne med.

Efter kun syv år i branchen.

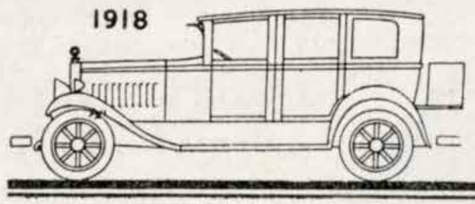


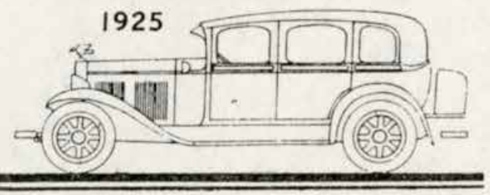
1938

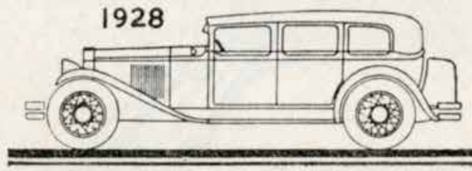

GISLAVED CORD
BILÄGARNAS INKÖPSFÖRENING

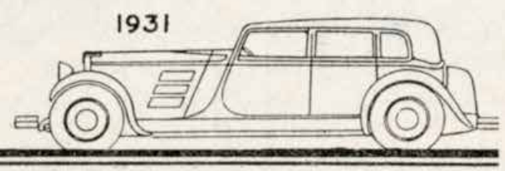

1905

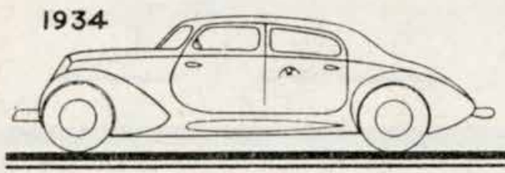
1914

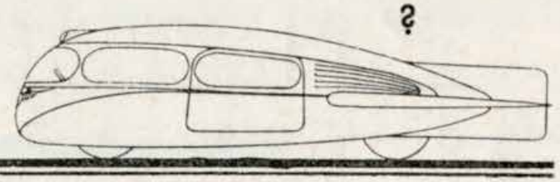

1918


1925


1928


1931


1934


?



I IC-tidningen Bilekonomi nr 1 1930 dyker dessa krigslika rubriker upp:

”Nytt från bilringsmarknaden!

Priskriget mellan bilringsfabrikanterna tillsvidare avblåst? – Bilringskostnaderna 20 procent lägre 1930 än 1914 – Prisutsikterna äro ännu osäkra.”

I IC-magasinet Bilekonomi nr. 1 1930 dukker disse krigslignende overskrifter op:

”Nyt fra bildækmarkedet!

Priskrigen mellem bildækfabrikanterne afblæst indtil videre? – Bildækomkostningerne 20 % lavere i 1930 end i 1914 – Prisudsigterne er stadig usikre.”

NU PUNKTERAR VI GUMMIRINGEN!

Det var trettiotal.

På den tiden hittade du bolag som i skymundan slutit sig samman i karteller för att hålla priser uppe och konkurrenter borta.

Oavsett om de tillverkade bildäck, smörjolja, reservdelar eller billampor så tog IC upp kampen med dem alla.

”Gummiringen” hette en mäktig organisation bildad av däcktillverkarna i USA, Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Belgien. Tillsammans skyddade de sina höga priser på bildäck. På den här tiden fanns det inom Kooperativa Förbundet ett nytt företag som hette Gislaved. De var duktiga på gummi och tillverkade fina galoscher och bottiner till stadens herrar och damer. IC hörde av sig till Gislaved med en stilla undran; ”Kan ni möjligtvis även göra bildäck?”

Det blev snabbt en succé. Tillsammans med Gislaved gjorde IC skillnad. 1932 kostade IC:s däck 308 kronor medan Gummiringen ville ha 428 kronor för sina. Fyra år senare sänktes priset ytterligare. IC:s däck kostade 280 kronor mot Gummiringens 335. På några få år växte Gislaved till att bli Sveriges ledande däckföretag och Gummiringen var punkterad för gott.

Nästa kamp gällde smörjolja.

Marknaden dominerades av ett enda amerikanskt märke som egenmäktigt härskade över prissättningen. IC sökte sig till AB Axel Christiernsson som producerade smörjolja. Hans fabrik låg i Huddinge, men namnet klingade fjärran exotiskt – ”Indianoljan”. Samma historia upprepas, monopolisten utmanas och IC:s Indianolja pressade priserna med 20–40 %.

Billampor var också oskäligt dyra.

Phoebus-kartellen var ett hemligt sällskap som producerade majoriteten av världens billampor. Här fanns alla jättar: OSRAM, General Electric och Philips. IC gick samman med KF-ägda Luma och startade en produktion av billampor. Bara några år senare, 1939, slocknade Phoebus-kartellen för gott.

Dags att sänka priset på reservdelar.

Allmänheten hade nu sett vad samköp kan uträtta.

Går många samman kan den störste jätten utmanas till nytta för varje enskild bilist. Nästa uppdrag blev därför att ”ordna en kostnadsbesparande förmedling även av biltillbehör och reservdelar”.

På 1930-talet kunde du köpa billiga reservdelar. Men gick du till verkstaden för att få dem monterade blev det ofta blankt nej. Svenska Automobil-handlarföreningen försvarade sina ägares marknadsdominans och beslöt allt som oftast att vägra leveranser av så kallade ”äkta” reservdelar till IC. Det var maktspråk från herrarna i toppen.

Men IC tvingade dem till reträtt och kunde konstatera att: ”Inköpscentralen (IC) bevisade för sina medlemmar att de så kallade ’oäkta’ delarna, som inte förmedlades via automobilfabrikerna, i flera fall var identiska (tillverkade av samma specialfabrik) med de äkta, ehuru de kunde betinga helt andra priser.”

IC hade på tio år blivit en folkrörelse i dubbel mening.

En folklig rörelse till gagn för folk i rörelse.

NU PUNKTERER VI GUMMIRINGEN!

Det var i trediverne.

Dengang fandt man virksomheder, som i det skjulte havde slået sig sammen i karteller for at holde priserne oppe og konkurrenterne væk.

Uanset om de fremstillede bildæk, smøreolie, reservedele eller billygter, tog IC kampen op med dem alle.

”Gummiringen” var navnet på en magtfuld organisation, der var stiftet af dækproducenter i USA, Tyskland, Frankrig, Storbritannien og Belgien. Sammen værnede de om deres høje priser på bildæk. På det tidspunkt fandtes der under Kooperativa Förbundet en ny virksomhed, der hed Gislaved. De var dygtige på gummiområdet og fremstillede flotte galocher og overtræksstøvler til byens herrer og damer. IC kontaktede Gislaved med en forsigtig forespørgsel: ”Kan I mon også lave bildæk?”

Det blev hurtigt en succes. Sammen med Gislaved gjorde IC en forskel. I 1932 kostede IC’s dæk 308 kroner, mens Gummiringen ville have 428 kroner for deres. Fire år senere blev prisen sænket yderligere. IC’s dæk kostede 280 kroner mod Gummiringens 335. I løbet af nogle få år voksede Gislaved til at blive Sveriges førende dækvirksomhed, og Gummiringen blev punkteret en gang for alle.

Den næste kamp handlede om smøreolie.

Markedet var domineret af et enkelt amerikansk mærke, som egenhændigt bestemte prisen. IC henvendte sig til AB Axel Christiernsson, som producerede smøreolie. Hans fabrik lå i Huddinge, men navnet havde et vist eksotisk islæt over sig – ”Indianoljan”. Historien gentog sig. Monopolet blev udfordret, og IC’s Indianoljan pressede priserne med 20 til 40 %.

Billygter var også urimeligt dyre.

Phoebus-kartellet var et hemmeligt selskab, der producerede størstedelen af verdens billygter. Det omfattede alle giganterne: OSRAM, General Electric og Philips. IC slog kræfterne sammen med KF-ejede Luma og startede en produktion af billygter. Kun nogle få år senere, i 1939, var det endegyldigt slut med Phoebus-kartellet.

Nu var tiden inde til at sænke prisen på reservedele.

Offentligheden havde nu set, hvad fællesindkøb kan bevirke.

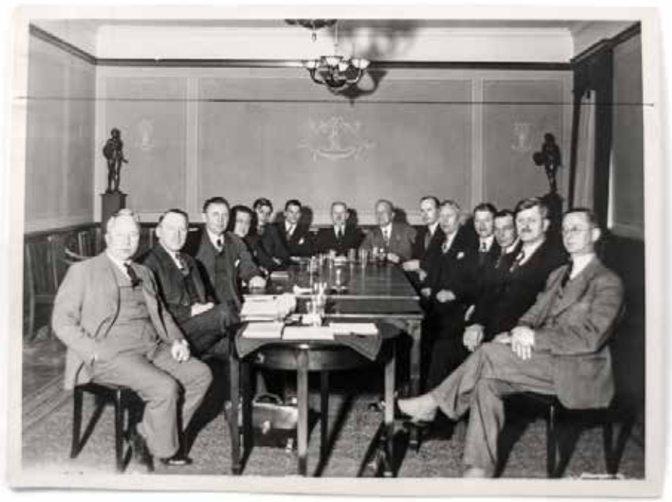
Hvis mange slår kræfterne sammen, kan man udfordre selv den største gigant til gavn for den enkelte bilist. Næste opgave var derfor ”også at arrangere en omkostningsbesparende formidling af biltilbehør og reservedele”.

I 1930’erne kunne man købe billige reservedele. Men hvis man gik hen til værkstedet for at få dem monteret, var svaret ofte nej. Svenska Automobil-forhandlerforeningen forsvarede sine ejeres markedsdominans og besluttede ofte at afvise levering af såkaldte ”ægte” reservedele til IC. Herrerne i toppen spillede med musklerne.

Men IC tvang dem til retræte og kunne konstatere, at: ”Indkøbscentralen (IC) viste sine medlemmer, at de såkaldte ”uægte” dele, som ikke blev formidlet via bilfabrikkerne, i flere tilfælde var identiske (fremstillet af den samme specialfabrik) med de ”ægte”, selvom prisen var en helt anden”.

IC var på ti år blevet til en folkebevægelse i dobbelt forstand.

En folkelig bevægelse til gavn for folk i bevægelse.



Föreläsarekong. i Sundsvall
den 12 jan 1938

med Dir O.F. Rosmark
Revisor H. Bergström
Avdeln:kontorschefen
C Andersson Luleå
E.R. Gustafsson Sundsv.
som talare

Pelos

den 10/1 1938
hölls en
liknande konf
i Luleå
(se Bilekon. a:o 1-1938)

Bilck

Pelos

1940



Betydelsen av rörlighet och det viktiga i att nå ut blir nog inte tydligare än så här. Kung Kristian X och hans häst Jubilee trotsade den tyska ockupationen och red dagligen genom Köpenhamn under krigsåren.

Betydningen af bevægelse, og hvor vigtigt det er at nå ud, bliver nok ikke tydeligere end dette. Kong Christian X og hans hest Jubilee trodsede den tyske besættelsesmagt og red dagligt gennem København i krigsårene.



”Ursäkta min herre, hur många björkar ryms i Eder tank?”

”Undskyld hr., men hvor mange birke kan der være i Deres tank?”

NÖDEN ÄR UPPFINNINGARNAS MODER

År 1939 fanns det 170 000 bilar på Sveriges landsvägar, medan siffran i Danmark var dryga 80 000.

Rörligheten i våra länder hade ökat rejält.

Hästskjutsen var nu omkörd för gott och den lilla uppstickaren IC tycktes hålla samma höga hastighet som bilen. Antalet medlemmar var uppe i 6350 medlemmar. Tillsammans representerade de 25 000 fordon.

Runt alla dessa tusentals bilar växte IC:s unika universum upp.

Från norr till söder fanns det 108 lokala inköpsföreningar som ordnade smarta inköp via sin stordriftsfördel. De hade 117 egna bensinstationer med prisvärd bensin och verkstäder som servade kundernas bilar för en liten peng. Det var god fart i företaget. Den totala försäljningen steg med 15 % mot föregående år och landade på drygt 15 miljoner kronor.

Men snart började motorn hacka betänkligt.

Den 9 april 1940 marscherade tyska trupper in över Danmarks och Norges gränser. Världshaven spärrades av sjöminor och ubåtar. Oljan nådde inte längre fram och handeln ströps dramatiskt. Redan vid sommaren infördes totalt körförbud för alla privatbilister.

Ett bensinbolag utan vare sig bensin eller bilister är snart ett bolag med bekymmer.

Det enastående med kriser är att de tvingar människan att tänka nytt och andra världskriget var inget undantag. Krigsåren blev en uppvisning i kreativitet och nya produkter.

I oktober 1939 lanserades ett nytt energislag som fick landet att börja rulla igen. Träkol och björkflis i knytnävsstora bitar. Tillsammans med KF startades serietillverkning hos Hässleholms Mekaniska Verkstad av gengasaggregatet ”System Svedlund”. Ett år senare fanns 29 000 gengasdrivna bilar registrerade i Sverige.

IC:s verksamhetsberättelse för 1940 löd ”Med rätta kan denna övergång från bensindrift till gengasdrift betraktas som ett utomordentligt prov på anpassningsförmåga och handlingskraft hos det svenska näringslivet. Den insats som bilägarnas samköpsrörelse kunnat göra på gengasområdet har varit mycket värdefull”.

Under krigsåren uppfanns långt mer än gengas.

IC utvecklade en egen oljerenare som fick gott mottagande. Huvudkontoret flyttade till moderna lokaler i egen fastighet på Tegnérgatan. Tekniker utvecklade nya typer av bildäck gjorda av syntetiskt gummi, trä eller stålskenor.

År 1944 hade IC växt till 124 föreningar med 9 000 medlemmar och en omsättning på 26 miljoner kronor.

Samtidigt hände spännande ting på andra sidan jordklotet.

Stora Gulf Oil Corporation och Anglo-Persian Oil Company (som senare blev BP) inledde ett samarbete för att utvinna olja i Kuwait. Kanske var detta en vink om vad som skulle hända långt senare i Danmark? På åttiotalet förenades nämligen Gulf och BP åter en gång med kuwaitiska förtecken för att bilda danska Q8.

NØD LÆRER NØGEN KVINDE AT SPINDE

I 1939 var der 170.000 biler på vejene i Sverige, mens tallet i Danmark var lidt over 80.000.

Mobiliteten i vores lande var steget betydeligt.

Det var endegyldigt slut med hestevognen, og IC, den lille opkomling, så ud til at holde samme høje hastighed som bilen. Antallet af medlemmer var oppe på 6350 medlemmer. Tilsammen repræsenterede de 25.000 køretøjer.

IC's unikke univers blev opbygget omkring alle disse tusindvis af biler.

Fra nord til syd fandtes der 108 lokale indkøbsforeninger, som sørgede for smarte indkøb via deres stordriftsfordele. De havde selv 117 tankstationer med billig benzin og værksteder, der servicerede kundernes biler mod en beskeden sum. Der var god gang i virksomheden. Det samlede salg steg med 15 % i forhold til året før og endte på lidt over 15 millioner kroner.

Men snart kom der for alvor grus i maskineriet.

Den 9. april 1940 indtog tyske tropper Danmark og Norge. Verdenshavene blev blokeret af havminer og ubåde. Olien nåede ikke længere frem, og handlen faldt dramatisk. Allerede om sommeren blev der indført totalt kørselsforbud for alle privatbilister.

Et benzinselskab uden hverken benzin eller bilister bliver hurtigt til en virksomhed med bekymringer.

Det enestående ved kriser er, at de tvinger folk til at tænke i nye baner, og Anden Verdenskrig var ingen undtagelse. Krigsårene bød på kreativitet og nye produkter. I oktober 1939 blev der lanceret en ny energilov, som fik hjulene til at rulle igen. Trækul og birkeflis i knytnævestore stykker. Sammen med KF blev der startet serieproduktion op hos Hässleholms Mekaniska Verkstad af ”System Svedlund”, som beskæftigede sig med brændbar gas. Et år senere var der registreret 29.000 biler i Sverige, som kørte på brændbar gas.

I IC's årsberetning for 1940 forlød det, at ”Denne overgang fra benzindrift til brændbar gas kan med rette betragtes som et overbevisende bevis på den svenske industris tilpasningsevne og handlekraft. Den indsats, som bilejernes fællesindkøbsbevægelse har ydet inden for brændbar gas, har vist sig at være meget værdifuld.”

I krigsårene blev der opfundet langt mere end brændbar gas.

IC udviklede sin egen olierenser, som blev taget godt imod. Hovedkontoret flyttede til moderne lokaler i egen ejendom på Tegnérgatan. Teknikere udviklede nye typer bildæk fremstillet af syntetisk gummi, træ eller stålskinner.

I 1944 var IC vokset til 124 foreninger med 9000 medlemmer og en omsætning på 26 mio.

Samtidig skete der spændende ting på den anden side af jordkloden.

Den store Gulf Oil Corporation og Anglo-Persian Oil Company (som senere blev til BP) indgik et samarbejde om udvinding af olie i Kuwait. Måske var det et vink om, hvad der langt senere skulle ske i Danmark? I 80'erne blev Gulf og BP nemlig endnu en gang forenet med kuwaitiske fortegn, da danske Q8 blev grundlagt.



COPYRIGHT
Tillhör BILEKO:s Bildarkiv
Box 30007 Stockholm 30
MOTIV:
Karlshamn
Datum:..... Rekv.nr.:.....
Fotograf: .....
Copyright: .....

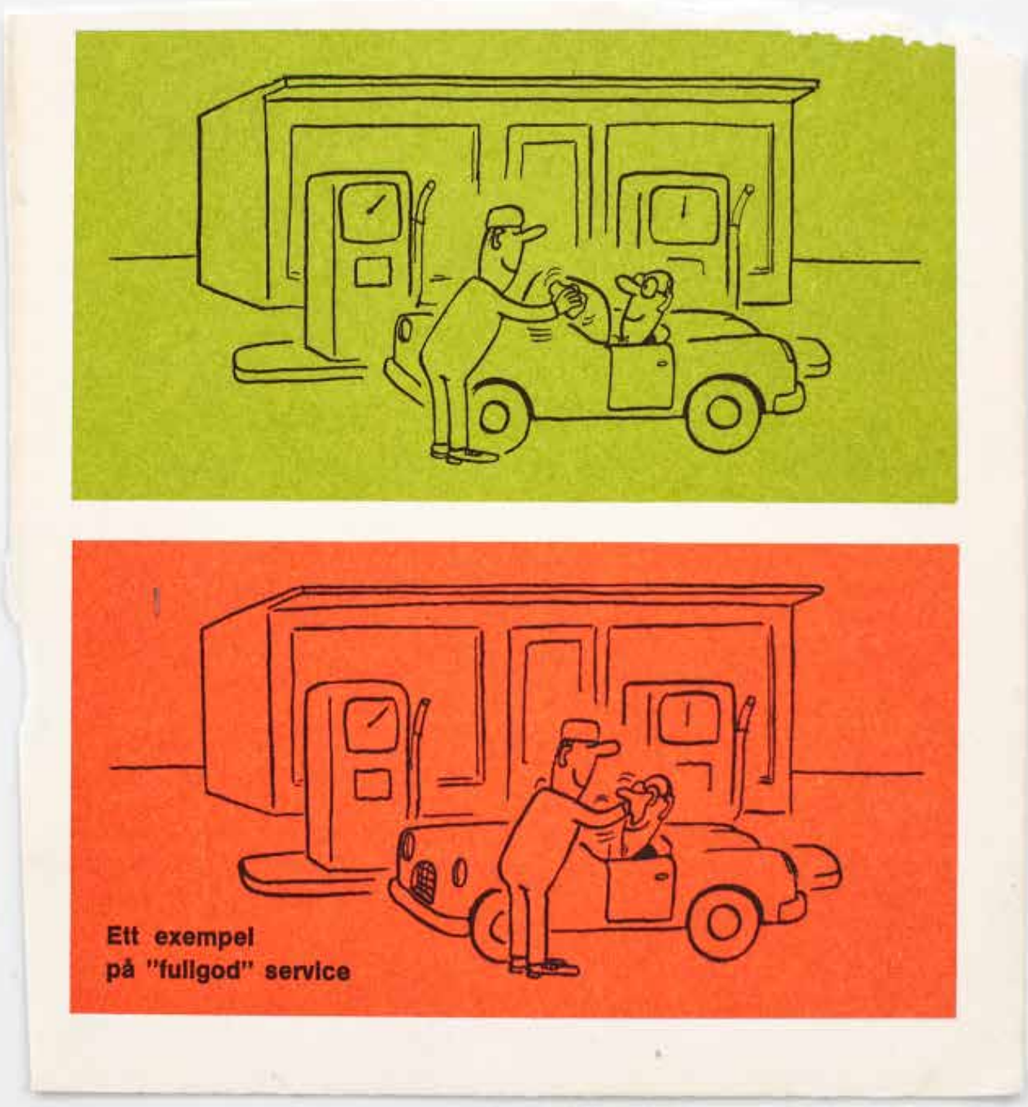


Den gamla tiden halas. Och den nya hissas



Den gamle tid stryges. Og den nye tid hejses

COPYRIGHT
Hovfotograf BERTIL NORBERG
Kungsh. Strand 21 (Solnaområdet)
Telefon 51 08 62
STOCKHOLM





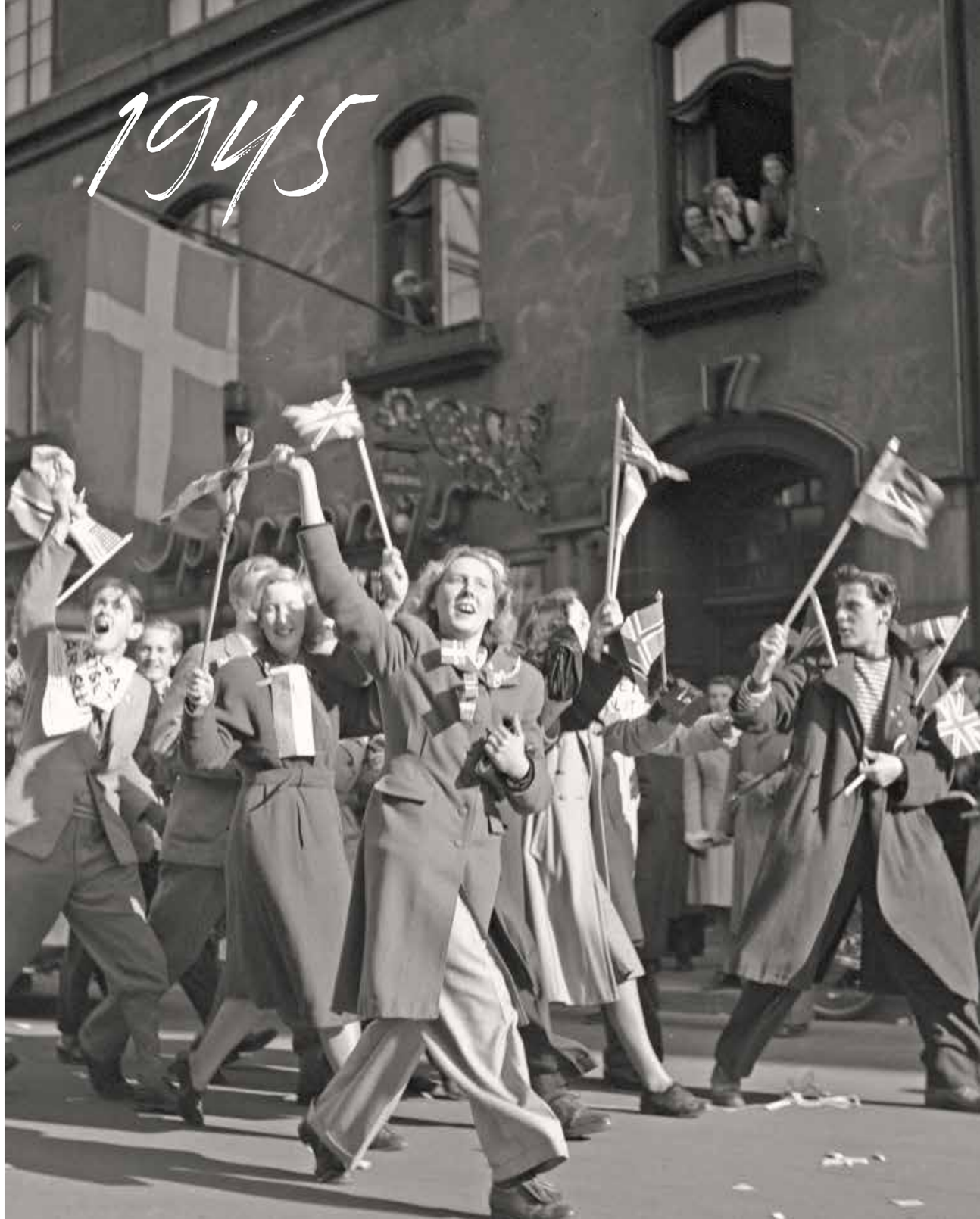
”Om den blivande bilägaren har stor familj eller vill bli populär vid bröllop, begravningar eller utflykter bör han köpa en sju- eller åttasitsig Sedan.”

Ingenjör M Isacson i Att köpa bil – 1951

”Hvis den fremtidige bilejer har en stor familie eller gerne vil være populær ved bryllupper, begravelser eller udflugter, bør han købe en syv- eller ottesædet Sedan.”

Ingeniør M Isacson i Att köpa bil – 1951

1945



FREDEN OCH OK ÄR ÅRSBARN

Äntligen kunde människor återvända till sin fulla potential.

Samhällets hjul rullade på alla fronter, särskild hög är takten i Sverige och Danmark som hade fördelen att rivstarta med bibehållen infrastruktur.

När krigssmör och krigskaffe äntligen försvann blev vikten av särskiljande varumärken extra viktigt. Det gällde att synas när konkurrensen ökade. I Danmark hängde därför Gulf upp stora nya tydliga skyltar med sin logo.

Viljan framåt var så full av kraft att man snabbt förstod att IC inte hade kapital att hålla jämna steg. Man behövde bygga ut praktiskt taget överallt. Raffinaderier, tankanläggningar, fartyg, tankbilar, bensinstationer, reservdelar – allt måste bli större.

Den 22 mars 1945 bildas därför Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund (OK).

Insatskapitalet på fem miljoner kronor kom från Kooperativa Förbundet, Svenska Lantmännens Riksförbund, Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund, Svenskt Andelsfiske och Bilägarnas Inköpscentral (IC).

Varför behövdes då OK startas?

Gick det inte att tillföra nytt kapital i det befintliga IC?

IC bestod av bilägare. Och bilägare var på den här tiden yrkeschaufförer, de körde taxi, buss och lastbil. Men nu skulle hela industrier starta upp efter kriget. Bönder och fiskare hade ett enormt behov att till skäliga priser köpa bränsle till traktorer och fiskekuttrar så att potatis och sill nådde ut över Sverige.

OK:s roll blev att svara för importen av olja och drivmedel för medlemmarnas behov samt att lagerhålla, raffinera och distribuera den hela vägen till IC:s bensinstationer.

Det blev ett lyckosamt samarbete som snabbt betalade sig.

Redan 1946 hade bensinpriset pressats ner igen. Från 80 öre till 40 öre per liter.

FREDEN OPRANDT, OG OK OPSTOD

Endelig var folk i stand til igen at leve et normalt liv.

Der kom gang i hjulene i samfundet på alle fronter. Det gik især stærkt i Sverige og Danmark, hvor man havde den fordel, at infrastrukturen var bevaret.

Da krigssmør og krigskaffe endelig forsvandt, blev det ekstra vigtigt med varemærker, der skilte sig ud. Det var vigtigt at være synlig i takt med den stigende konkurrence. I Danmark hængte Gulf derfor store nye tydelige skilte op med sit logo.

Det gik så stærkt, at man hurtigt indså, at IC ikke havde kapital til at fortsætte i samme høje tempo. Det var nødvendigt at udvide praktisk talt overalt. Raffinaderier, tankanlæg, fartøjer, tankskibe, tankstationer, reservedele – alt skulle nødvendigvis være større.

Den 22. marts 1945 stiftede man derfor Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund (OK).

Startkapitalen på fem millioner kroner kom fra Kooperativa Förbundet, Svenska Lantmännens Riksförbund, Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund, Svenskt Andelsfiske og Bilägarnas Inköpscentral (IC).

Hvorfor var det så nødvendigt at starte OK?

Var det ikke muligt at tilføre ny kapital til det eksisterende IC?

IC bestod af bilejere. Og bilejerne var dengang professionelle chauffører, som kørte taxi, bus og lastbil. Men nu skulle hele industrier starte op igen efter krigen. Landmænd og fiskere havde et enormt behov for at købe brændstof til traktorer og fiskekuttere til rimelige priser, så kartofler og sild kunne nå ud til hele Sverige.

OK's opgave var at importere olie og brændstof for at opfylde medlemmernes behov samt opbevare, raffinere og distribuere det hele vejen ud til IC's tankstationer

Det var et vellykket samarbejde, der hurtigt gav pote.

Allerede i 1946 blev benzinprisen presset ned igen. Fra 80 øre til 40 øre pr. liter.


kör på OK produkter
OK TAN-EX
OK HD SPECIAL MOTOROLJA



ARKIV UFFE MORTENSEN



FLEMMING SØRENSEN ARKIV

Artiga servicemän i skärmmössa stod redo för alla typer av uppgifter.

Høflige serviceassistenter iført kasketter stod klar til alle typer opgaver.


A 51649



OLAF HEINANTSEN

Rörligheten ökade inte bara på Danmarks och Sveriges landsvägar. Ofta var det "fri fart" även i barnkammaren.

Der var ikke kun øget bevægelse på vejene i Danmark og Sverige. Ofte gik det også med "fuld fart" i børneværelset.

Självbetjäning var ett nytt sätt att spara pengar åt kunderna. Men kontokort fanns ännu inte, så du fick vackert ta kvittot och betala hos damen i kuren.

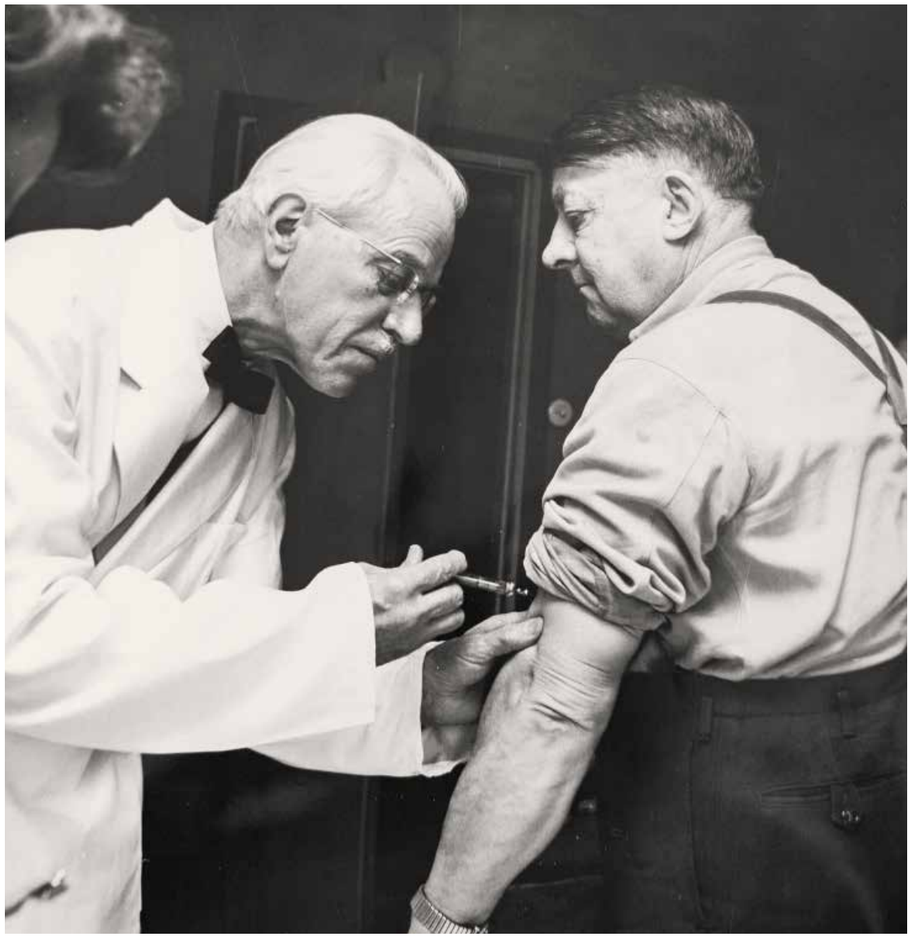
Selvbetjening var en ny måde at spare kunderne penge på. Men der fandtes endnu ikke betalingskort, så man måtte tage kvitteringen og betale hos damen i betalingsburet.



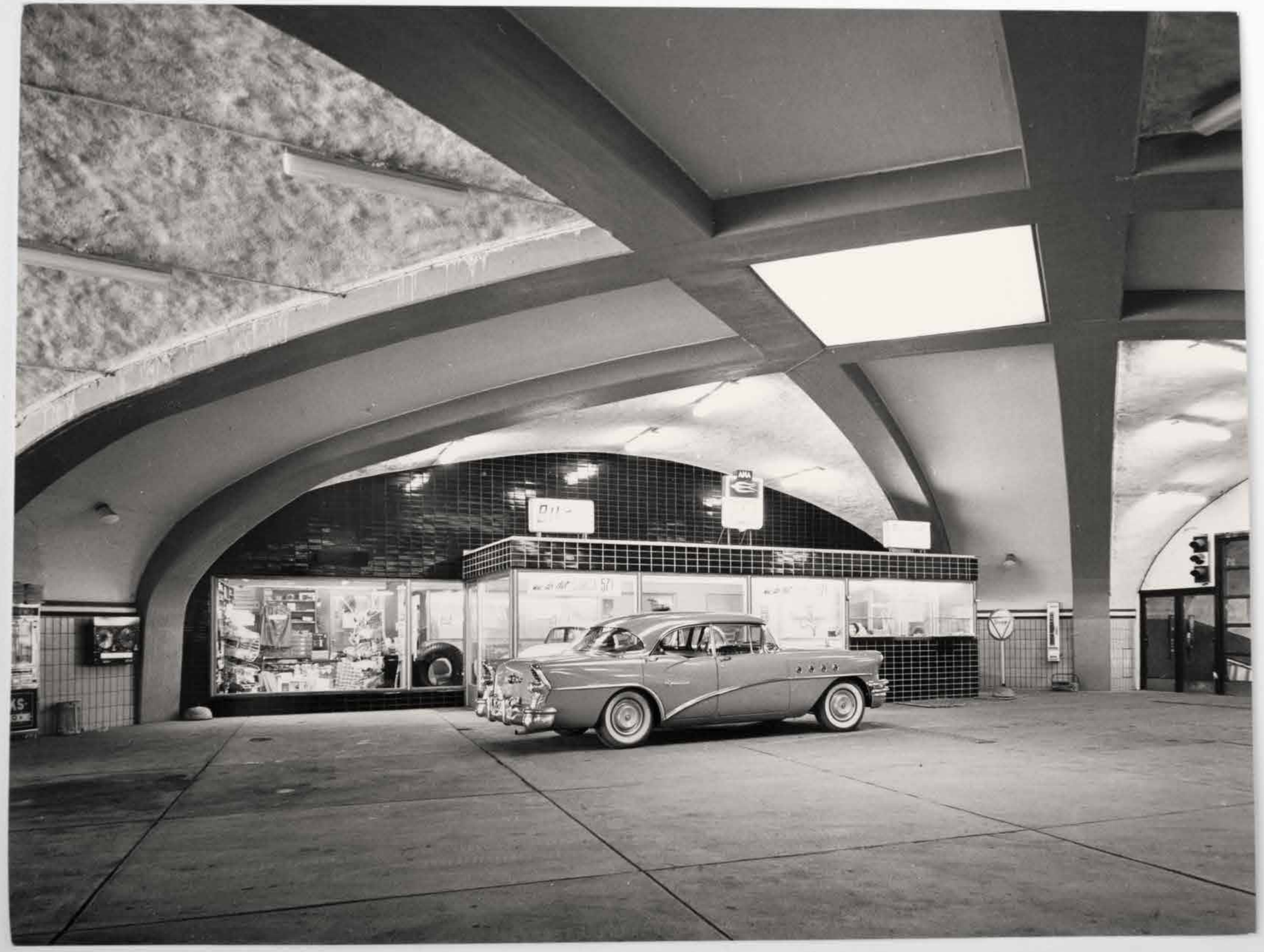
Detail from the Selv serve stchon

Det är inte bara bensinpumpen som behöver tillsyn. Företagshälsovården är viktig för ett bolags samlade hälsa och välgång.

Det er ikke kun benzinpumpen, der kræver eftersyn. Bedriftssundhedstjenesten er vigtig for en virksomheds samlede sundhed og fremgang.



1950








OKtan
POLAR


OK

BILBUREN UNGDOM STYR MOT FRAMTIDEN

1950-talet var decenniet som uppfinner framtiden.

Nu föddes världens första tonåring, TV-apparaten, rymdraketen, kontokortet, rock'n'roll-låten, solcellen och välfärden.

IC drogs med i utvecklingsvirveln och lanserade 1951 världens första Tanka själv-mack. På Bangårdsgatan 12 i Stockholm fanns IC-stationen där kunder både tankade, fyllde luft i däcken och tvättade vindrutan själv. Och när slangen var upphängd skrev kassörskan ut notan som blev på två öre mindre per liter.

Detta var ett år av förändring.

Arbetstiden förkortades, semestern blev längre och plötsligt fanns det en "folklig bilism". En förändring som för IC betydde en ny typ av medlemmar, privatbilisterna.

I blygsam skala tassade IC fram och blev bilhandlare 1951.

Det började med import av det östtyska bilmärket IFA (Industrieverband Fahrzeugbau). Bilen hade släktband till förkrigstidens DKW. Modellen kallades IFA F9 och beskrevs som "elegant strömlinjeformad med 990 kubik under huven". Den kom i olika versioner, men den snygga öppna roadstern blev för mycket för de kommunistiska makthavarna och fick parkera på formgivarens ritbord.

När vanligt folk började köra bil, byta däck, tändstift, oljefilter behövdes det utbildning, råd och service.

IC-skolan grundades för att utbilda medlemmarna i allt från samköpets ekonomiska vinningar till hur du bäst tvättade en Volvo PV 444. "Ni arbetar eder uppifrån och nedåt, börja med taket och sluta med fälgarna, då slipper Ni flammiga vattenstrimmor på lacken."

År 1955 kunde IC-skolan se tillbaka på sex års verksamhet där man genomfört 46 kursveckor med 321 deltagare, 76 kortare kurser med 997 deltagare plus 82 personal- och medlemskvällar som samlat 3578 kunskapstörstande bilägare.

Femtiotalet var ett fantastiskt årtionde där antalet bilar fyrdubblades i Sverige.

1959 fanns det över en miljon på Sveriges vägar och runt 500 000 i Danmark.

UNGE BILISTER STYRER MOD FREMTIDEN

1950'erne var det årti, der formede fremtiden.

Her så verdens første teenager, tv-apparatet, rumraketten, kreditkortet, rock and roll-genren, solcellerne og velfærdssamfundet dagens lys.

IC var med på udviklingsbølgen og lancerede i 1951 verdens første tank selv-tankstation. På Bangårdsgatan 12 i Stockholm fandtes IC-stationen, hvor kunderne selv både kunne tanke, fylde luft i dækkene og vaske forruden. Og når slangen var hængt på plads, udskrev ekspedienten regningen, som var to ører billigere pr. liter.

Det var et år, som var præget af forandring.

Arbejdstiden blev kortere, ferien blev længere, og pludselig var bilkørsel "folkelig". En ændring, som betød en ny type medlemmer for IC: de private bilister.

IC fortsatte med at vokse I beskeden skala og blev i 1951 også bilforhandler.

Det startede med import af det østtyske bilmærke IFA (Industrieverband Fahrzeugbau). Bilen var beslægtet med førkrigstidens DKW. Modellen hed IFA F9 og blev beskrevet som "elegant strømlinet med 990 kubik under kølerhjelmen". Den kunne fås i forskellige versioner, men den stilfulde åbne roadster blev for meget for de kommunistiske magthavere og forblev parkeret på designerens tegnebræt.

Da almindelige mennesker begyndte at køre i bil og skifte både dæk, tændrør og oliefilter, var der brug for uddannelse, rådgivning og service.

IC-skolen blev grundlagt for at uddanne medlemmer i alt lige fra de økonomiske fordele ved fællesindkøb til, hvordan man bedst vasker en Volvo PV 444. "I skal arbejde oppefra og ned, starte med taget og slutte af med fælgene, så slipper I for vandstriber på lakken."

I 1955 kunne IC-skolen se tilbage på seks års aktiviteter, hvor man havde gennemført 46 kursusuger med 321 deltagere, 76 kortere kurser med 997 deltagere plus 82 medarbejder- og medlemsaftener, hvor man havde samlet 3578 videbegærlige bilejere.

Halvtredserne var et fantastisk årti, hvor antallet af biler blev firedoblet i Sverige.

I 1959 var der over en million på de svenske veje og omkring 500.000 i Danmark.



"Har min herre sett en indian här i Eslöv?"



"Jajamänsan, alla fina oljor finns på OK!"

FRIHETENS KLOCKA KLÄMTAR

Vi ropade ”Medlemsnytta!” redan 1926.

Monopolisterna skulle bort, frihet var vår ledstjärna och samma villkor skulle gälla för alla människor.

Nu ekade våra gamla rop i sextiotalets kärleksbudskap ”Love All!”. En ny frihetstid svepte över jorden, gamla murar föll och de värden som IC/OK så länge kämpat för sjöngs plötsligt på gator och topplistor.

Bilen var en betydelsefull del av frihetsrörelsen. Med bilen lämnade du det som varit, för att upptäcka det som ska bli. När resan blev allt längre behövde du någonstans att ta igen dig, äta en bit god mat och kanske en övernattning.

1962 byggde IC Sveriges första motell.

Motellet var av amerikanskt snitt i Öjebyn utanför Piteå. Formen känns igen från Hollywoodfilmerna, en låg byggnad med rader av små sammanlänkade hus där bilen parkerades framför en egen ingång. (Redan tio år tidigare hade IC faktiskt öppnat ett enklare vandrarhem i Njurunda i anslutning till bensinstationen.)

Inom bilförsäljningsbranschen fortsatte vardagen som vanligt. Bara SAAB sålde SAAB, bara Citroën sålde Citroën och bara Ford sålde Ford.

Med andra ord, det var hög tid att öppna det första fria bilvaruhuset!

Bilvaruhuset döptes till BIVA. Den kooperativa idén utmanade i kraft av sin storlek än en gång den traditionella näringen. Och med ett positivt domstolsbeslut i ryggen blev det möjligt att sälja valfria bilmärken under ett och samma tak. 1962 slogs dörrarna upp. Tidningarna skrev: ”Livsmedelshandelns snabbköp och supermarkets har fått sin första efterföljare inom svensk bilhandel”. Succén är översvallande, 40 000 människor besöker invigningen och 14 000 läskedrycker delas ut på dryga två timmar.

Av bara farten rev OK ytterligare ett monopol 1968.

Länge hade Sveriges bilförsäljare tjuvhållit på reservdelarna. Det var ett effektivt sätt att komma åt kundens hela bilbudget. Men efter utdragna förhandlingar fick OK till stånd en egen direktimport och kunde på så vis pressa priserna på stötdämpare, kamaxlar och stänkskydd.

1969 tog IC ner skylten för gott. Nu hette alla våra bensinstationer OK.

FRIHEDENS KLOKKER RINGER

Vi råbte op om medlemsfordele allerede i 1926.

Slut med monopoler, kodeordet var frihed, og der skulle gælde de samme vilkår for alle mennesker.

Nu gav tressernes budskab om kærlighed genlyd overalt: ”Love All!”. En ny tid med frihed fejede hen over jorden, gamle mure blev nedbrudt, og de værdier, som IC/OK så længe havde kæmpet for, lød pludselig både i gadebilledet og på hitlisterne.

Bilen var en vigtig del af frihedsbevægelsen. Med bilen lod man alt det gamle bag sig til gengæld for det nye. I takt med at turen blev længere, havde man brug for et sted til at holde pause, få en bid mad og måske overnatte.

I 1962 byggede IC Sveriges første motel.

Motellet var af amerikansk karakter i Öjebyn udenfor Piteå. Formen var genkendelig fra Hollywood-film: en lav bygning med rækker af små sammenbyggede huse, hvor bilen blev parkeret foran de enkelte indgange. (Allerede ti år tidligere havde IC faktisk åbnet et mere enkelt vandrehjem i Njurunda i forlængelse af tankstationen.)

I bilsalgsbranchen fortsatte hverdagen uden ændringer. Kun SAAB solgte SAAB, kun Citroën solgte Citroën, og kun Ford solgte Ford.

Det var med andre ord på høje tid at åbne den første frie bilforhandler!

Stedet blev døbt BIVA. Kooperativet udfordrede i kraft af sin størrelse endnu en gang det traditionelle erhvervsliv. Og med en retsafgørelse i ryggen blev det muligt at sælge valgfrie bilmærker under ét tag. I 1962 slog man dørene op. Aviserne skrev: ”Fødevareindustriens selvbetjeningsbutikker og supermarkeder har fået sin første efterfølger inden for svensk bilhandel”. Succesen er overvældende, 40.000 personer dukker op til indvielsen, og der uddeles 14.000 læskedrikke på lidt over to timer.

Lidt tilfældigt fik OK også nedbrudt endnu et monopol i 1968.

Sveriges bilforhandlere havde længe siddet på reservedelene. Det var en effektiv metode til at få adgang til hele kundens bilbudget. Men efter langvarige forhandlinger fik OK tilladelse til at starte sin egen direkte import og kunne således presse priserne på støddæmpere, knastaksler og stænklapper.

I 1969 blev de sidste IC-skilte fjernet. Nu hed alle tankstationer OK.



Boden



”Får vi överräcka ett presentkort på bemärkelsedagen?”

”Må vi overrække et gavekort på mærkedagen?”

Aarhus

OLE ELMA JØRGENSEN



POSTCARD

Alla bensinstationer ritades inte av de stora bolagen. Här är ett personligt exempel från Ordrup, Odsherred i Danmark 1960.

Ikke alle tankstationer blev designet af de store virksomheder. Her er et personligt eksempel fra Ordrup, Odsherred i Danmark i 1960.

T.f. V.D. i nystartade svenska oljeföretaget H.P., generalmajor Gottfried von Oel, bekräftar med ett handslag övertagandet av bensinstationen i Hornsberg, där det i fortsättningen skall säljas s.k. "HP-sauce". Ännu en konkurrent att ta hänsyn till!



FLEMMING SØRENSEN ARKIV

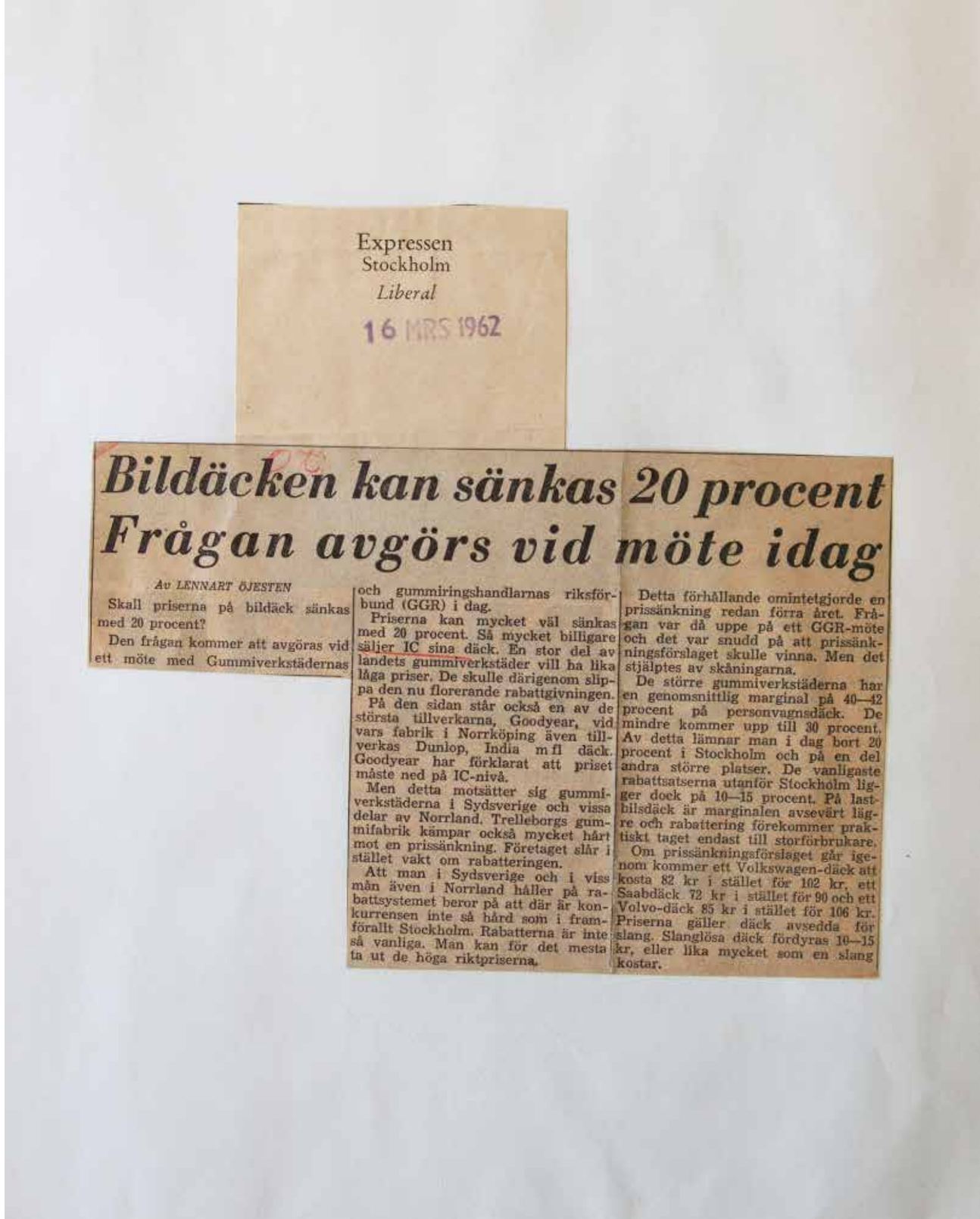
Att bo vid en mack var som att bo vid en fyr. Ständiga farkoster kom och gick dygnet runt. Vem var han, vart är hon på väg?

At bo på ved en tankstation var som at bo ved et fyrtårn. Der var konstant trafik døgnet rundt. Hvem var han, hvor skal hun hen?

1960

IC tar upp kampen mot de uppumpade däckpriserna och vill sänka priset med 20 % i mars 1962.

IC tager kampen op mod de oppumpede dækpriser og vil have prisen sænket med 20 % i marts 1962.







TV-nyheterna ger tittarna världens stora nyheter. 1969 meddelas i televisionen att IC ej längre finns och att ett nytt oljebolag sett dagens ljus – OK.

TV nyhedsudsendelser bringer seerne de store nyheder fra hele verden. I 1969 blev det meddelt i fjernsynet, at IC ikke længere eksisterer, og at et nyt olieselskab har set dagens lys: OK.

IC-mannen går av sin post. Nu blir det hans efterföljare på OK som säljer billigare och bättre bildelar.

IC-manden forlader sin post. Nu bliver det hans efterfølger hos OK, som sælger billigere og bedre bildele.






100 OKTAN
2
OK
5
IC
IC
IC


nu
heter vi
OK


JUICE
FÖR
OMBUDSMÄN
OK
OK



Tankens baksida

Kan varieras enligt vidstående bilder — allt efter baksidans utförande. OK-dekalen finns i följande format: 520, 720, 1240 mm hög. Måtten på de röda resp. vita linjerna, se blad "Tankens/släpvagnens långsida".



OK var de många människornas bensinmack. Här ordnades musikuppträdanden, barnteater, sportevenemang och mycket mer.

OK var tankstationen for de mange. Her blev der arrangeret musikoptræden, børneteater, sportsbegivenheder og meget mere.


STOCKHOLMS
BILVARUHUS
VOLKSWAGEN
MERCEDES-BENZ
OPEL
RENAULT
FORD
FIAT
ÖPPET
SAAB
B 76720


OKbiva
Castrol
JGB 510


OK
biva
Castrol RS
Castrol RS

1970





1984. BEBR MANTOVSKI/AVV



AALBORG STADSARKIV. 1967



Alla började vi någonstans.
En välbekant kvartett inviger
bilvaruhuset BIVA.

Vi er jo alle startet et sted.
En velkendt kvartet indvier
bilforhandleren BIVA.

OK STARTAR REDERI, GRÄVER BERGRUM OCH BYGGER RAFFINADERI

Det är oräkneliga mil mellan oljekällan och bensinpumpen i Kiruna.

Efter Suezkrisen 1953 stod det smärtsamt klart att avstånd betyder problem. För såväl OK som Sverige. För att stå rustade mot kommande oljekriser måste försörjningskedjan byggas ut och tryggas.

Våra två första tankfartyg köptes 1956.

När champagneflaskan dansade i plåten förkunnades dopnamnen: M/T Oktavius respektive M/T Okturus. Dessa två fartyg växte snabbt till en imponerande flotta om totalt 13 oljetankrar där den sista gjorde sin jungfruresa 1986.

Fartygens jobb var att transportera råoljan hela vägen från källan till det egna raffinaderiet Scanraff vid Brofjorden.

Scanraff var ett imponerande bygge som startade 1971.

Fyra enorma bergrum som lagrade över 800 000 kubikmeter olja! Från dessa bergrum pumpades oljan upp till tankarna ovan jord för vidare resa in i den nybyggda oljeanläggningen som raffinerade 10 miljoner ton råolja varje år. Och slutligen transporterades all denna olja ut i egna tankbilar ända upp till bensinpumpen i Kiruna.

Investeringarna var majestätiska och resultatet lika storslaget.

1974 passerade OK konkurrenten Shell och blev därmed Sveriges största oljebolag med en marknadsandel på 20,6 %.

OK OPSTARTER REDERI, GRAVER BJERGRUM OG BYGGER RAFFINADERI

Der er mange kilometer mellem oliekilden og benzinpumpen i Kiruna.

Efter Suez-krisen i 1953 stod det smerteligt klart, at afstand er lig med problemer. For både OK og Sverige. For at være rustet til fremtidige oliekriser skulle forsyningskæden udvides og sikres.

Vores to første tankskibe blev købt i 1956.

Da champagneflasken ramte metallet, blev navnene proklameret: M/T Oktavius og M/T Okturus. Disse to skibe voksede hurtigt til en imponerende flåde på i alt 13 olietankskibe, hvoraf den sidste tog på sin jomfrurejse i 1986.

Skibenes opgave var at transportere råolie hele vejen fra kilden til eget raffinaderi, Scanraff ved Brofjorden.

Scanraff var et imponerende byggeri, der blev påbegyndt i 1971.

Fire enorme bjergrum, hvor der kunne opbevares over 800.000 kubikmeter olie! Fra disse bjergrum blev olien pumpet op til tankene over jorden, hvorefter de kunne fortsætte rejsen til det nybyggede olieanlæg, som raffinerede 10 millioner tons råolie om året. Og til sidst blev al denne olie transporteret i egne tankbiler helt frem til benzinpumpen i Kiruna.

Investeringerne var majestætiske og resultatet lige så storslået.

I 1974 passerede OK konkurrenten Shell og blev dermed Sveriges største olieselskab med en markedsandel på 20,6 %.



Verkstadskolan 27/8-75





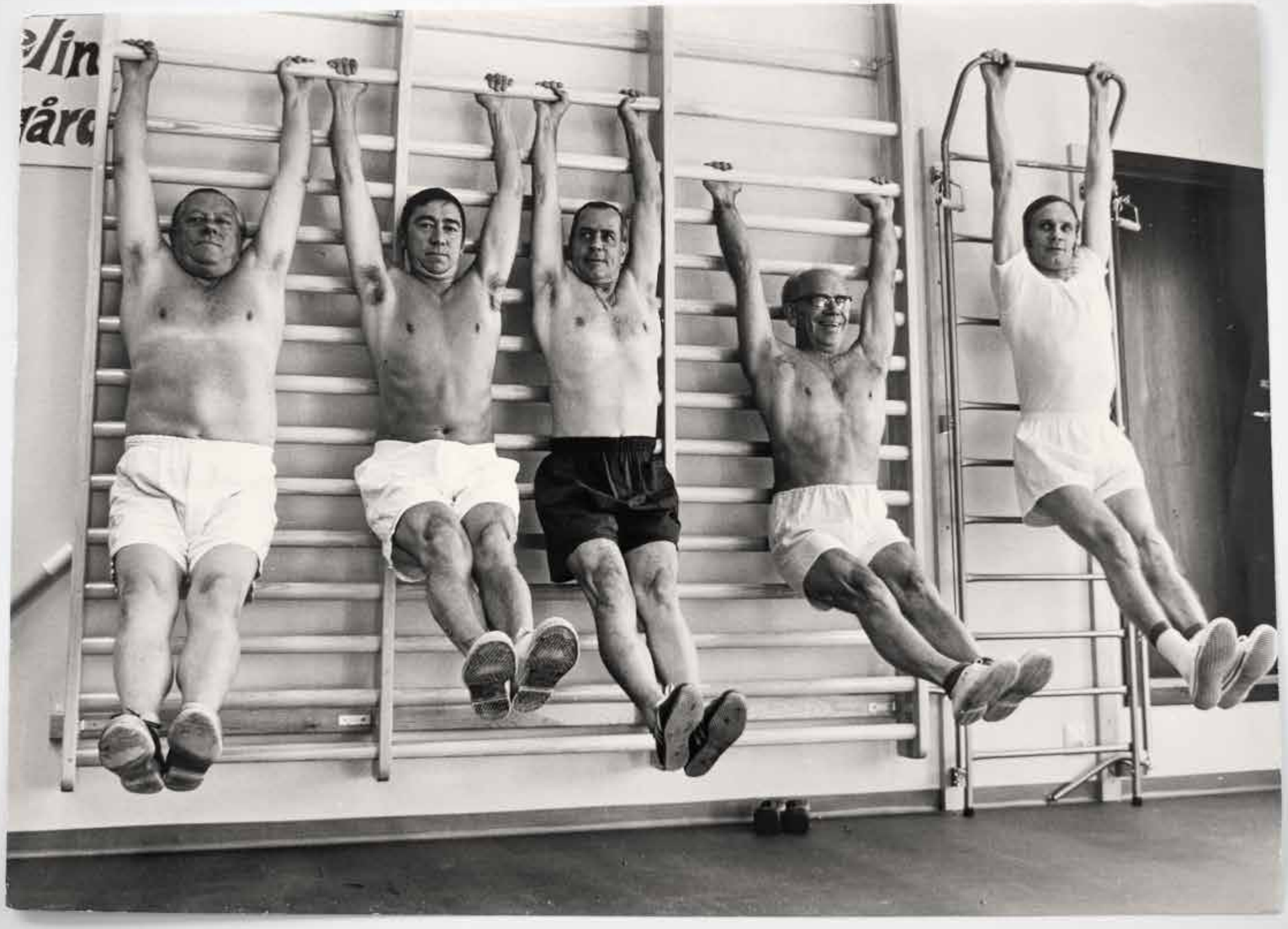
OK hade även ett eget rederi med 13 oljetankrar.
Varje fartygsnamn började självklart med OK.
Här syns M/T Oklahoma.

OK havde endda sit eget rederi med 13 olietankskibe. Alle skibsnavne begyndte naturligvis med OK. Her ses M/T Oklahoma.



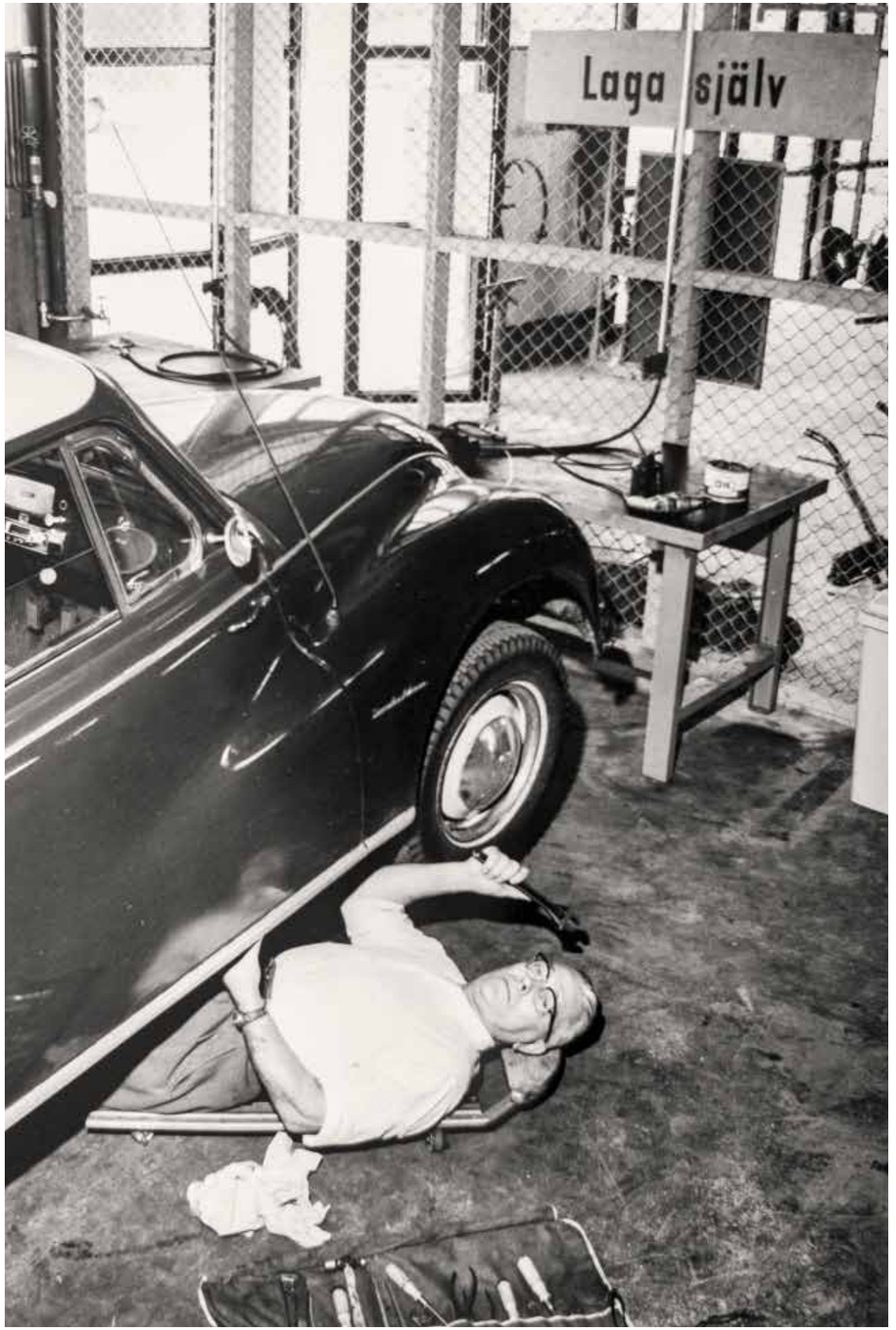
Världen blev allt mindre och snart rymdes hela Skandinavien i en liten fickalmanacka.

Verden blev mindre, og snart kunne hele Skandinavien være i en lille lommekalender.



Laga själv-hallen blev ännu ett nytt sätt att spara plånboken. Men man kan undra hur det gick med den vita skjortan.

Gør det selv-hallen blev endnu en ny måde at beskytte tegnebogen på. Men gad vide, hvordan det gik med den hvide skjorte?



Mot framtiden med en bredsladd!

Mod fremtiden med en bred bredside!





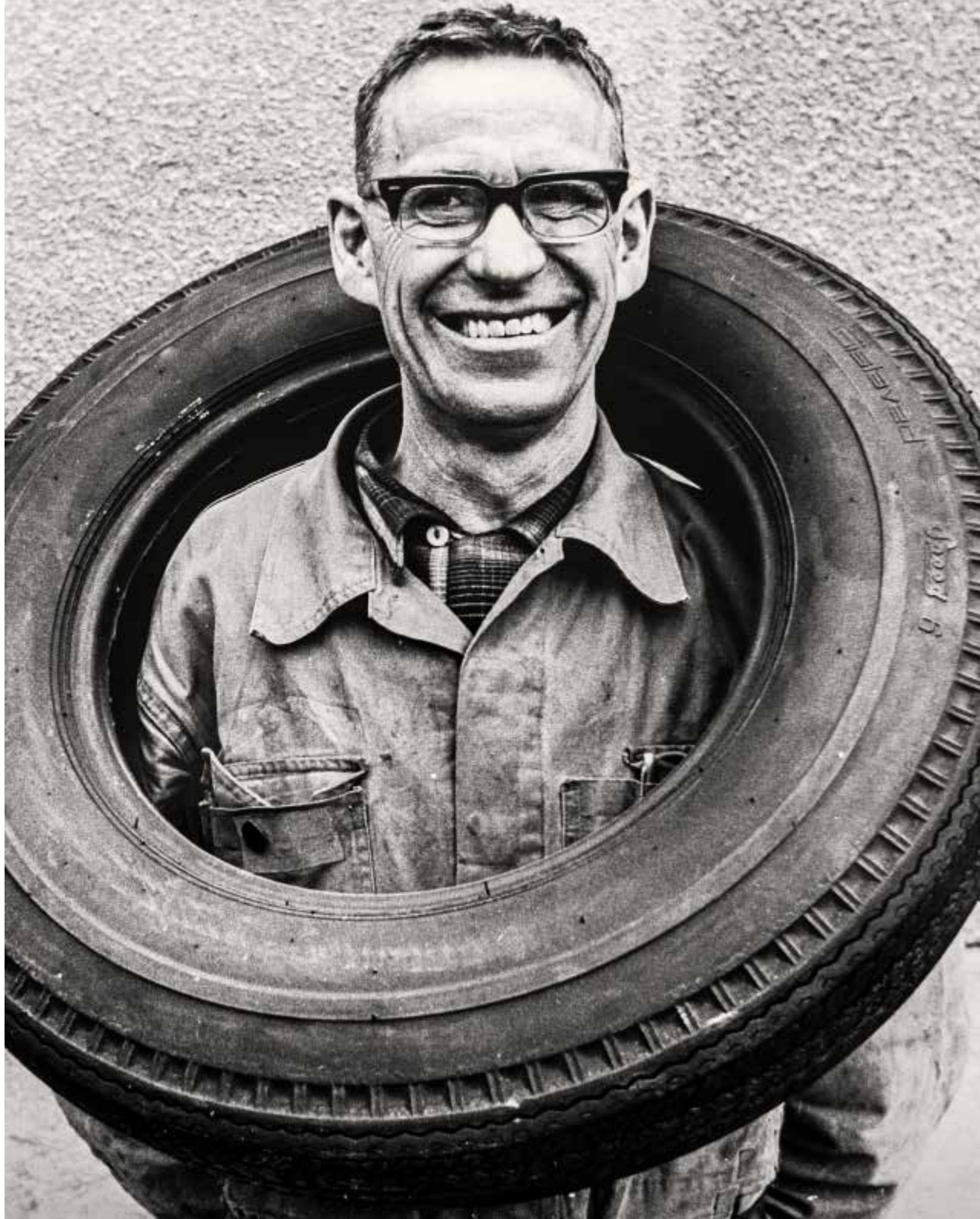
OK-bowlare
Bengt Göransson
Lennart Thimren
Roland Norrby


AA55828




OK
Snabbtank
Bil
SHOP
FAGERSTA
ger lägsta pris
TANKA
TANKA

1977





Tankmuffen, den sinnrika uppfinningen som sväljer farliga bensinångor och förvandlar dem till bensin igen.

Tankmuffen: Den sindrige opfindelse, der sluger farlige benzindampe og forvandler dem til benzin igen.

DEN GRÖNA MACKEN SKJUTER SKOTT

Sedan starten 1926 hade kooperationens jobb varit att hjälpa medlemmarnas plånböcker.

På sjuttiotalet behövde även medlemmarnas jordklot hjälp.

OK tog tidigt tag i miljöfrågan och startade på femtiotalet en import av lågsvavlig villaolja som var vänligare mot naturen. Och 1960 öppnades verkstadsporten till Sveriges första ”Gör det själv-hall”. Här sparade kunderna en slant genom att själva meka med bilen samtidigt som miljöskadliga oljor, batterier och tvättmedel säkert samlades upp på stationerna.

År 1968 bildades OK:s Miljövårdskommitté.

Deras första arbete handlade om att ytterligare förbättra biltvättarna.

Tvätten gjorde visserligen bilen ren men grundvattnet blev allt grumligare. Tillsammans med företagets tekniker utvecklades 1974 ett system där tvättvattnet återvanns gång efter gång samtidigt som nya oljeavskiljare gjorde spillvattnet renare.

De gröna frågorna klättrade på agendan i hela samhället.

1977 tog Danmark beslutet att författa landets första miljölag samtidigt som allt fler lämnade våra länders städer för en stuga på landet, morötter planterades, kollektiv målades upp och en alternativ livsstil tog allt större plats.

Samma år skedde ett historiskt genombrott.

OK:s duktiga ingenjörer på Scanraff introducerade som första oljeföretag i Sverige lågblybensinen. Efter oräkneliga timmar i laboratoriet sänktes blyhalten från 0,4 till 0,15 gram per liter. Den goda nyheten syntes snart i luftmätningar och på en bildekal på våra medlemmars bakruta som signalerade att föraren är ”På väg mot en renare miljö”.

Miljönyheterna kom nu slag i slag.

1984 blev Q8 först i Danmark med blyfri bensin.

1984 installerade OK en ny teknik som återvann bensingaser på bensinstationer och depåer.

1986 byggde OK miljöstationer och växlade bort gammal 93-oktanig bensin mot ny 95-oktanig blyfri bensin.

1989 fick den viktiga skogen en hjälpande hand av OK:s ingenjörer. De hade forskat fram en ny motorsågsbensin (TT Special) som reducerade utsläppen av bensen och andra farliga ämnen. En efterlängtad hälsoförbättring för landets alla skogsarbetare.

Och lite senare samma år presenterades en märklig uppfinning som kunde konsten att svälja giftiga bensinångor.

Tankmuffen.

Varje gång du tankade bilen förr i tiden strömmade farliga ångor av kolväten ut. Och in – i dina luftrör. Den nya tankmuffen placerades därför längst fram på bensinslangens pistolhandtag och svalde ångorna så att de återvanns och blev till bensin igen.

Både plånbok och jordklot sparas.

DEN GRØNNE TANKSTATION SPIRER FREM

Lige siden starten i 1926 havde det været kooperativets opgave at hjælpe medlemmernes tegnebøger.

I halvfjerdserne havde medlemmernes jordklode også brug for hjælp.

OK var nogle af de første til at tage fat på miljøspørgsmålet og begyndte i halvtredserne at importere fyringsolie til boliger, som havde lavt svovlindhold og dermed var mere miljøvenligt. Og i 1960 blev værkstedsporten åbnet til Sveriges første ”Gør det selv-hal.” Her kunne kunderne spare penge ved selv at arbejde med bilen, mens miljøskadelige olier, batterier og rengøringsmidler blev opsamlet sikkert på stationerne.

I 1968 blev OK's Miljøvårdskommitté dannet.

Deres første opgave gik ud på at forbedre bilvaskanlæggene yderligere.

De gjorde ganske vist bilen ren, men forurenede også grundvandet. Sammen med virksomhedens teknikere blev der i 1974 udviklet et system, hvor vaskevandet blev genbrugt gang på gang, mens nye olieudskillere hjalp med at rense spildevandet.

De grønne problemstillinger begyndte at gøre deres indtog i hele samfundet.

I 1977 besluttede man i Danmark at udarbejde landets første miljølov, samtidig med at stadig flere mennesker søgte fra byerne i vores lande og ud på landet. Der blev plantet gulerødder og malet kollektiver, og en alternativ livsstil vandt i stigende grad frem.

Samme år skete der et historisk gennembrud.

OK's dygtige ingeniører hos Scanraff introducerede som det første olieselskab i Sverige benzin med lavt blyindhold. Efter utallige timer i laboratoriet blev blyindholdet reduceret fra 0,4 til 0,15 gram pr. liter. Den gode nyhed blev hurtigt synlig i luftmålinger og på et klistermærke på vores medlemmers bagrude, som signalerede, at føreren var ”På vej mod et renere miljø”.

Det gik nu slag i slag med miljønyhederne.

I 1984 var Q8 først i Danmark med blyfri benzin.

I 1984 installerede OK ny teknologi, som genanvendte benzingasser på tankstationer og depoter.

I 1986 byggede OK miljøstationer og udskiftede den gamle 93-oktan benzin med ny blyfri 95-oktan benzin.

I 1989 fik den vigtige skov en hjælpende hånd af OK's ingeniører. De havde udviklet en ny motorsavsbenzin (TT Special), som reducerede emissionen fra benzen og andre farlige stoffer. En længe ventet forbedring af arbejdsmiljøet for alle landets skovarbejdere.

Og lidt senere samme år blev der præsenteret en bemærkelsesværdig opfindelse, som mestrede kunsten at sluge giftige benzindampe.

Tankmuffen.

Hver gang du før i tiden tankede bilen, strømmede der farlige kulbrintedampe ud. Og ind – i dine luftrør. Den nye tankmuffe blev derfor placeret foran på gasslangens pistolhåndtag og slugte dampene, så de blev genvundet og forvandlet til benzin igen.

Det var godt for både tegnebogen og jordkloden.


SMÖRJNING
Tillbehör till
OK
Rusta för
trygghet
på väg

KORT AUTOMAT OK

OK

4:15

FBA 139



”Unga fröken Björk, här med sonen Sven, är vår hundrade kund idag, får vi överlämna en blomsterkvast?”

”Unge frøken Björk, her med sønnen Sven, er vores kunde nr. 100 i dag. Må vi have lov til at overrække en buket blomster?”


12
TOHATSU
169-
EXTRA PRICE!



OK arbetar outtröttligt för att öka rörligheten. Den 6 juni 1975 flyttas det svenska rekordet i kula fram till 21,33 meter.

OK arbejder utrætteligt for at øge bevægelsen. Den 6. juni 1975 flyttes den svenske rekord i kuglestød frem til 21,33 meter.


VINSTERNA UPP
50 PROC FÖR
STORMARNETTE



"Har du aldrig sett en dikesren förut?"

1980

KOOPERATIVET MÖTER KUWAIT

Avståndet mellan Sverige och Kuwait är inte så stort som kan tyckas.

Nära 40 % av livsmedelsbranschen i Kuwait är kooperation. Det är långt mer än i Sverige.

Men låt oss ta det från början.

Kuwait Petroleum Corporation föddes 1980. Grundtanken delade man med OK – nya idéer ska hjälpa människor och företag att utvecklas i en ny tid. Bolagets styrka var att omvandla idéer till verklighet, både när det gällde produkter och nya service-koncept.

Hemligheten med Kuwait Petroleum Corporation var att de behärskade varje centimeter av oljans väg från borrhålet till kundnyttan.

Här i Europa fick bolaget fotfäste genom att köpa Gulf 1983. Det var en insiktsfull investering. Vid sidan av att man erövrade ett känt varumärke, ett stort nät av bensinstationer och många industrikunder så övertog man även raffinaderiet i Stigsnäs och i september 1986 bytte bolaget namn till Q8.

Men – Gulf var inte nog.

År 1987 köptes även BP:s stationer i Danmark och Q8 blir landets största drivmedelsaktör med en omsättning på 10 miljarder kronor.

Detta var början på globaliseringens stora tid. Rörligheten ökade för människor och gamla gränser orkade inte längre stå i vägen. När marknaderna öppnades följde företagen med.

OK och Q8 möttes i många hjärtefrågor.

Q8 var övertygade i sin satsning för en renare miljö och bättre värld. 1985 införde de blyfri bensin och samma år inleddes ett samarbete med A/S Bioteknisk Jordrens – ett företag som framgångsrikt renade oljeförorenad jord. Och några år senare, 1991, introducerades en revolutionerande serie av biologiskt nedbrytningsbara smörjoljor.

1996 möttes de två, OK och Q8.

Vd:arna Göran Lindblå (OK) och Steffen Pedersen (Q8) hade länge fört samtal och ser att deras respektive bolag är två pusselbitar som passar varandra väl. Q8 hade naturresurserna och en djup kunskap runt världens viktigaste drivmedel. OK hade den stora kundbasen: 1,8 miljoner extra lojala medlemmar och en gedigen kunskap i hur man bedrev detaljhandel.

Första steget i samarbetet ägde rum i Syd- och Västsverige.

Här dubbelskyltades 72 bemannade Q8-stationer i regionen, och fungerade därmed även som OK-stationer med fullt utbud av medlemsrabatter och återbäring. Samtidigt etablerades även ett gemensamt bolag inom smörjmedelsproduktion, Petrolia AB. Två fabriker i Stockholmsområdet hade förenat sina krafter.

En ny tid såg sin början.

KOOPERATIVET MØDER KUWAIT

Afstanden mellem Sverige og Kuwait er ikke så stor, som man skulle tro.

Næsten 40 % af fødevareindustrien i Kuwait udgøres af kooperativer. Det er langt mere end i Sverige.

Men lad os starte fra begyndelsen.

Kuwait Petroleum Corporation så dagens lys i 1980. De grundlæggende visioner var de samme som OK's – nye ideer skal hjælpe mennesker og virksomheder med at udvikle sig i en ny ære. Virksomhedens styrke var at gøre ideer til virkelighed, både med hensyn til produkter og nye servicekoncepter.

Hemmeligheden bag Kuwait Petroleum Corporation er, at de kontrollerede hver en millimeter af oliens vej fra borehullet til brugen ude hos kunden.

Her i Europa fik virksomheden fodfæste ved at købe Gulf i 1983. Det var en klog investering. Ud over at man erobrede et velkendt varemærke, et stort netværk af tankstationer og mange industrikunder, overtog man også raffinaderiet i Stigsnæs, og i september 1986 skiftede virksomheden navn til Q8.

Men – Gulf var ikke nok.

I 1987 blev BP's stationer i Danmark også opkøbt, og Q8 blev landets største brændstofaktør med en omsætning på 10 mia. kroner.

Det var starten på globaliseringens storhedstid. Folk blev mere mobile, og de gamle grænser var ikke længere nogen hindring. Da markederne åbnede op, fulgte virksomhederne med.

OK og Q8 var enige om mange vigtige spørgsmål.

Q8 var sikker i sin indsats for et renere miljø og en bedre verden. I 1985 indførte de blyfri benzin, og i samme år indledte de et samarbejde med A/S Bioteknisk Jordrens – en virksomhed, som havde succes med at rense olieforurenet jord. Og nogle år senere, i 1991, blev der introduceret en revolutionerende serie af bionedbrydelige smøreolier.

I 1996 mødtes de to, OK og Q8.

De administrerende direktører Göran Lindblå (OK) og Steffen Pedersen (Q8) havde længe været i dialog med hinanden og indså, at deres respektive virksomheder var som to brikker i et puslespil, der passede godt sammen. Q8 havde naturressourcerne og en dybdegående viden om verdens vigtigste brændstof. OK havde den store kundebase: 1,8 millioner ekstra loyale medlemmer og en solid viden om, hvordan man driver detailhandel.

Første skridt i samarbejdet fandt sted i det sydlige og vestlige Sverige.

Her fik 72 bemandede Q8-stationer i regionen dobbelt skiltning og fungerede dermed også som OK-stationer med komplet udvalg af medlemsrabatter og bonusser. Samtidig blev der også etableret en fælles virksomhed inden for smøremiddelproduktion ved navn Petrolia AB. To fabrikker i Stockholm-området havde slået kræfterne sammen.

En ny ære var på vej.

Q8



Vi lämnar åttiotalet och dess trendriktiga bilister i backspegeln.

Vi forlader firserne og vinker farvel til de trendy bilister i bakspejlet.

1999

ÄKTENSKAPET FÖRKUNNAS

En människa kan endast vara en människa genom andra. Sammanflätade växer vi till något större och bättre.

Sedan begynnelsen närde vi som bolag en önskan om att erbjuda ökad rörlighet. Människor är i hjärtat mobila varelser och i takt med teknikens utveckling har vi tagit oss bortom forna landsgränser.

Öresundsbron mellan Danmark och Sverige var ett av många tecken i tiden.

Behovet av snabba och effektiva transporter ökade kraftigt, människor behövde som sagt andra människor och företag efterfrågade ständigt nya vägar till sina marknader. Över Öresundsbron rullade snart transport efter transport som bevis på att vägen fortsatte att vara ryggraden i vår infrastruktur.

Den 26 juni 1998 byggdes en annan bro.

Bildandet av OKQ8 AB offentliggjordes, Sveriges största bensinbolag bildades med OK ekonomisk förening och Kuwait Petroleum International som ägare till vardera 50 %.

Under hektiska månader fram till julafton arbetades avtalet fram, passande nog färdigt när nyårsklockorna ringde in 1999. Och redan inom några månader vajade den nya OKQ8-flaggan på mer än 1 000 stationer över hela Sverige.

Nya OKQ8:s vilja var att driva samhällsutvecklingen. Att vara del av ett hållbart transportsystem utan att äventyra miljön eller sociala värden.

Därför införde vi, som första drivmedelsbolag, källsortering på OKQ8:s servicestationer. Därför hyrde vi ut hybrid- och etanolbilar i OKQ8:s hyrbilspark. I Danmark införde Q8 vid samma tid Let diesel (som minskade farliga sotpartiklar). Och därför invigde vi Europas största etanolstation – OKQ8 Globen – i Stockholm.

Det nya bolaget var en mäktig demonstration av kraft.

Äktenskapet hade fått en lycklig start.

ÆGTESKABET OFFENTLIGGØRES

Et menneske kan kun fungere som menneske gennem andre. Sammen vokser vi til noget større og bedre.

Lige fra starten har vi som virksomhed næret et ønske om at muliggøre større bevægelse. Mennesker er i bund og grund mobile væsener, og i takt med teknologiens udvikling er tidligere tiders landegrænser blevet udvisket.

Øresundsbroen mellem Danmark og Sverige var et af mange symboler på dette.

Behovet for hurtig og effektiv transport steg kraftigt, folk havde som sagt brug for andre mennesker, og virksomhederne efterspurgte konstant nye ruter til deres markeder. Over Øresundsbroen rullede der snart transport efter transport som bevis på, at vejen fortsat var rygraden i vores infrastruktur.

Den 26. juni 1998 blev der bygget endnu en bro.

Grundlæggelsen af OKQ8 AB blev offentliggjort, og Sveriges største benzinselskab blev en realitet med OK ekonomisk förening og Kuwait Petroleum International som ejere med hver 50 %.

I løbet af nogle hektiske måneder frem til juleaften blev aftalen udarbejdet, og den var meget passende klar, da nytårsklokkerne ringede 1999 ind. Og allerede i løbet af et par måneder svajede det nye OKQ8-flag på mere end 1000 stationer over hele Sverige.

Det nye OKQ8 ønskede at drive samfundsudviklingen. At være en del af et bæredygtigt transportsystem uden at gå på kompromis med miljøet eller sociale værdier.

Derfor indførte vi som det første brændstofselskab affaldssortering på OKQ8's servicestationer. Derfor udlejede vi hybrid- og etanolbiler i OKQ8's udlejningsbilpark. I Danmark introducerede Q8 samtidig Let diesel (som reducerede farlige sodpartikler). Og derfor indviede vi Europas største etanolstation – OKQ8 Globen – i Stockholm.

Den nye virksomhed var en enorm magtdemonstration.

Ægteskabet havde fået en lykkelig start.


OK
OK

Q8 rivstartade i Danmark och blev först i landet med blyfri bensin 1984.

Q8 havde lige fra starten fart på i Danmark og var de første i landet med blyfri benzin i 1984.

2000

HEJ DÅ MACKEN. VÄLKOMMEN SERVICESTATIONEN

Om järnvägsstationen kunde föda barn hade barnet blivit bensinmacken.

Macken var sin tids centralpunkt för ortens resande, med egen arkitektur befolkad av vänliga män i uniform och skärmmössa som gjorde honnör när du svängde in.

Och om bensinmacken i sin tur kunde föda barn hade det blivit servicestationen.

På 2000-talet skruvades tempot upp i samhället, vi var många som stressade genom dagen för att få ihop våra livspussel. Det vi alla drömde om var just service. En hjälpande hand som underlättade vardagen.

OKQ8:s nya servicestationer gjorde just detta, vi räckte ut händer när andra släckt och gått hem.

Hos oss hittar du än idag allt från hostmedicin till glykol, rykande färska kycklingspett, varningstrianglar, både biltvätt och hårschampo, möjlighet att ta ut kontanter, el-hyrbilar, släpvagnar, gott kaffe från Starbucks, bra böcker, ekologiska tomater, nya numret av Kalle Anka och kanske ett paket som kommit hela vägen från Paris med det senaste från Gucci.

I Danmark förstorade vi servicekonceptet 2006.

Qvik To Go har premiär. Här är varenda maträtt tillagad direkt i butiken. Menyn spänner från somriga sallader till frasiga pizzor med färska råvaror, nyttiga vego-wraps, prisbelönta korvar och snabba mackor med olika fyllningar som grillas på beställning.

Våra servicestationer blev ofta navet på hemorten.

I våra lounger såg du traktens rörmokare och byggare hålla sina veckomöten, e-handelspaket hämtades upp av förväntansfulla, bilar som fick en miljösmart tvätt och nygifta som hyrde skåpbilen för flytten nästa vecka.

En tid med högre krav på IT, utvecklade servicekoncept på stationerna och framtagande av hållbara bränslen.

I en uppskruvad tid var service ett viktigt bränsle.

FARVEL TIL TANKSTATIONEN. GODDAG TIL SERVICESTATIONEN

Hvis jernbanestationen kunne føde børn, ville barnet have været tankstationen.

Tankstationen var datidens samlingspunkt for områdets rejsende, med sin egen arkitektur befolket af venlige mænd i uniform og en kasket, der gjorde honnør, når man kom kørende.

Og hvis tankstationen til gengæld kunne føde børn, ville resultatet have været servicestationen.

I 2000'erne blev tempoet skruet op i samfundet, og vi var mange, der havde en stresset hverdag for at få det hele til at hænge sammen. Det var netop service, vi alle drømte om. En hjælpende hånd, der gjorde hverdagen nemmere.

OKQ8's nye servicestationer gjorde netop det. Vi stod klar, når andre havde lukket og slukket og var gået hjem.

Hos os finder du stadig alt fra hostesaft til glykol, rygende friske kyllingespyd, advarselstrekanter, både bilvask og hårshampoo, mulighed for at hæve kontanter, udlejning af elbiler, trailere, god kaffe fra Starbucks, gode bøger, økologiske tomater, det nyeste nummer af Anders And og måske en pakke, der er kommet hele vejen fra Paris med det nyeste fra Gucci.

I Danmark udvidede vi servicekonceptet i 2006.

Qvik To Go fik premiere. Her er flere og flere måltider lavet friskt i butikken. Menuen spænder fra sommerlige salater til sprøde pizzaer med friske råvarer, sunde vegetariske wraps, prisbelønnede pølser og hurtige sandwicher med forskelligt fyld, som varmes på bestilling.

Vores servicestationer blev ofte omdrejningspunktet i hjembyen.

I vores lounges så man de lokale blikkenslagere og byggearbejdere afholde deres ugentlige møder, pakker fra nethandel blev afhentet af forventningsfulde kunder, biler fik en miljøvenlig vask, og nygifte lejede en varevogn til næste uges flytning.

En æra med større krav om IT-løsninger, udvikling af servicekoncepter på stationerne og udvikling af bæredygtige brændstoffer.

I en tid, hvor tingene gik stærkt, var service et vigtigt brændstof.

STARBUCKS

MARKED BY A LOVE FOR THE BEAN

CAPPUCCINO

Medium

Dark

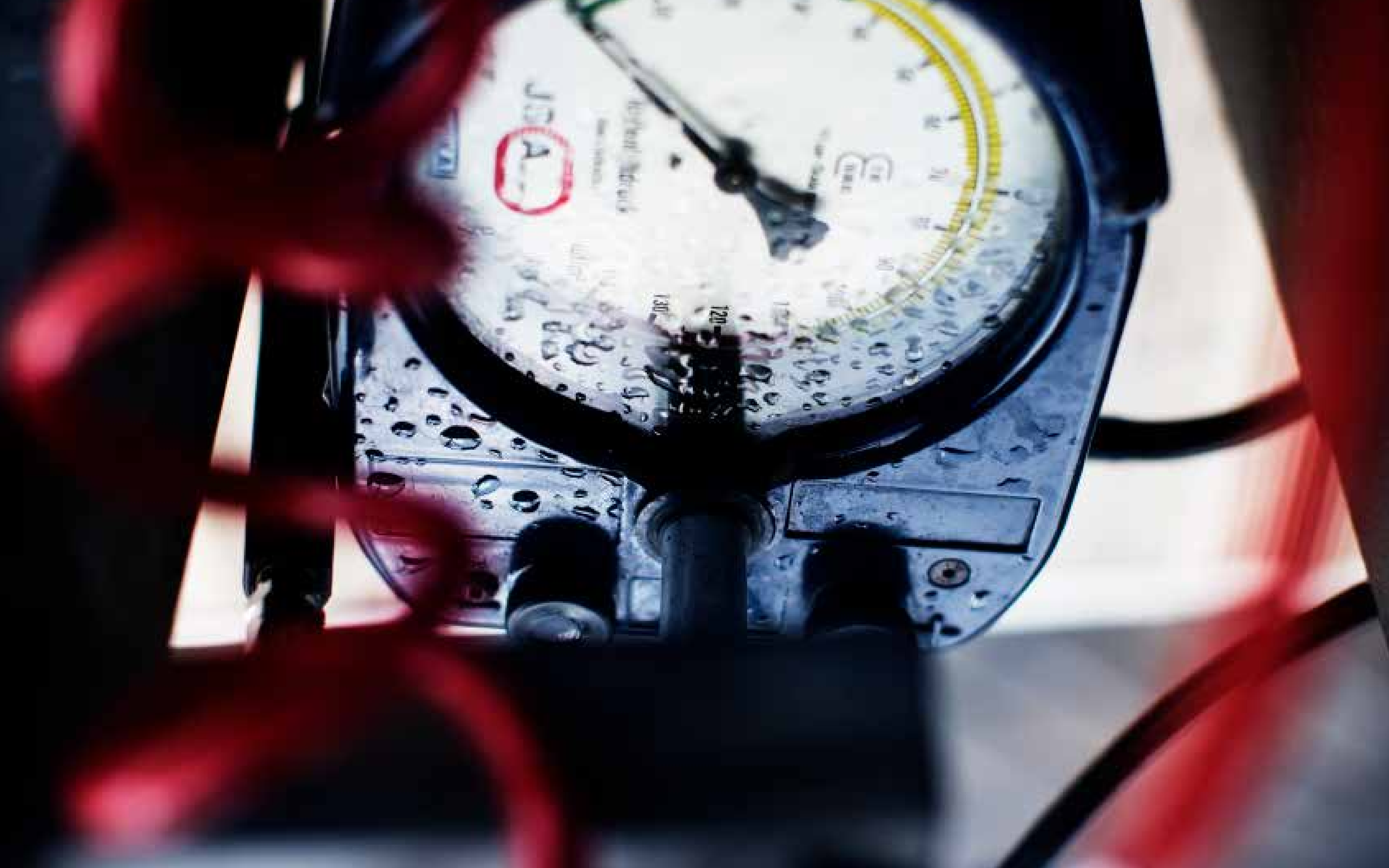
CAFFÈ LATTE

Rich, full-bodied espresso
in steamed milk,
lightly topped with foam

Grind Beans

caffè MOCHA

STARBUCKS





Maträtter kommer och går på våra stationer.
Men varmkorven består!

Måltider på vores stationer kommer og går.
Men hotdoggen består!

2010

MOT EN FOSSILFRI VÄRLD

Mänsklighetens största utmaning är klimatförändringarna.

Idag ligger Skandinavien i täten när världen jagar den livsnödvändiga klimatneutraliteten. Sverige ska nå målet 2045 och Danmark är där 2050.

Man kan tro att ett oljebolag är bromskloss i klimatjakten, men OKQ8:s mål är att vara snabbare. Vi ska bli klimatneutrala redan 2045 och minska utsläppen av växthusgaser med 70 % i allt vi gör mellan 2010 och 2030.

Vi är nu på god väg att lyckas.

OKQ8 öppnade 2006 Europas första etanolstation vid Globen i Stockholm. Ett bränsle som kom från förnybart vete och sockerrör. Några år senare presenterade våra duktiga ingenjörer ett nytt genombrott – den syntetiska Diesel BioMax med potential att reducera CO2-utsläppen med hela 90 %. (Diesel BioMax fick stor uppmärksamhet och korades till 2013 års Miljöinitiativ på Återvinningsgalan.)

År 2012 formades ett större företag, ännu bättre rustat att möta framtidens utmaningar med expansion och kostnadseffektivitet då OKQ8 AB i Sverige och Q8 Danmark A/S gick samman och bildade OKQ8 Scandinavia.

Tillsammans nådde nya OKQ8 Scandinavia ut till miljoner danskar och svenskar med ett finmaskigt servicenät om 1 100 servicestationer och totalt cirka 4 000 anställda.

Vårt klimatarbete fick nu dubblad kraft!

Allt vi gjorde (och gör än idag) i vårt dansk-svenska bolag räknas in i jakten mot klimatneutralitet. Från matsvinn till hur vi effektivast driver våra stationer. I januari 2015 slog vi upp portarna till OKQ8:s hållbara servicestation i Sillekrog. Den drivs av solceller och bergvärme, har sedumtak som suger upp regnvattnet och är utrustad med kostnadseffektiv frikyla. I Danmark öppnades arkitektoniskt nytänkande hållbara stationer vid Kalbygård Skov Nord och Syd år 2019.

Det här är tiden då clean-tech växer starkt. Framtidens energi kommer inte längre att hittas under ett oljetorn, utan snarare uppe i himlen.

År 2019 förvärvade OKQ8 Scandinavia Kraftpojkarna som är Sveriges ledande distributör inom solenergi, laddningsinfrastruktur och energilagring.

”Förvärvet är i linje med vår hållbarhetsstrategi. Solen kommer att bli en av våra viktigaste energikällor och OKQ8 Scandinavia ska bidra till att snabba på den utvecklingen. Kraftpojkarna har byggt en imponerande verksamhet som vi kan ge förutsättningar att växa ännu snabbare”, berättar VD Magnus Kamryd i en intervju från tiden.

Samma år blev OKQ8 Scandinavia marknadsledare på biltvätt. Stationerna fick nya reningsverk som filtrerade bort tungmetaller med upp till 99 %. (Spillvattnet blev faktiskt så rent att du skulle kunna dricka det.)

Förändringsresan mot en fossilfri värld började hos oss, med vår bakgrund som oljebolag kunde vi göra största skillnaden.

MOD EN FOSSILFRI VERDEN

Menneskehedens største udfordring er klimaændringerne.

I dag er Skandinavien på forkant i verdens jagt på den livsnødvendige klimaneutralitet. Sverige skal nå målet i 2045, og Danmark gør det i 2050.

Man skulle tro, at et olieselskab ville være en bremseklods i klimakampen, men OKQ8's mål er at være hurtigere. Vi vil være klimaneutrale allerede i 2045 og reducere udledningen af drivhusgasser med 70 % i alt, hvad vi foretager os i perioden 2010 til 2030.

Vi er godt på vej.

I 2006 åbnede OKQ8 Europas første etanolstation ved Globen i Stockholm. Brændstof, der kom fra fornyelig hvede og sukkerrør. Et par år senere præsenterede vores dygtige ingeniører et nyt gennembrud – det syntetiske Diesel BioMax, som potentielt kan reducere CO2-udledningen med helt op til 90 %. (Diesel BioMax fik stor opmærksomhed og blev kåret til årets miljøinitiativ 2013 ved Återvinningsgalan).

I 2012 blev der dannet en større virksomhed, som var endnu bedre rustet til at gå fremtidens udfordringer med ekspansion og omkostningseffektivitet i møde, da OKQ8 AB i Sverige og Q8 Danmark A/S slog sig sammen og stiftede OKQ8 Scandinavia.

Tilsammen nåede det nye OKQ8 Scandinavia ud til millioner af danskere og svenskere med et fintmasket servicenetværk på 1100 servicestationer og i alt ca. 4000 medarbejdere.

Vores klimaarbejde fik nu dobbelt styrke!

Alt, hvad vi gjorde (og gør den dag i dag) i vores dansk-svenske virksomhed tæller med i jagten på klimaneutralitet. Fra madspild til, hvordan vi driver vores stationer mest effektivt. I januar 2015 slog vi dørene op til OKQ8's bæredygtige servicestation i Sillekrog. Den drives af solceller og geotermisk opvarmning, har sediumtag, der opsuger regnvandet, og omkostningseffektiv frikøling. I Danmark blev der åbnet arkitektonisk nytænkende stationer ved Kalbygård Skov Nord og Syd år 2019.

I denne periode går det for alvor stærkt med cleantech. Fremtidens energi skal ikke længere findes under et olietårn, men snarere oppe fra himlen.

I 2019 opkøbte OKQ8 Scandinavia Kraftpojkarna, som er Sveriges førende distributør inden for solenergi, opladningsinfrastruktur og energilagring

”Opkøbet er i tråd med vores bæredygtighedsstrategi. Solen kommer til at blive en af vores vigtigste energikilder, og OKQ8 Scandinavia vil bidrage til at fremskynde denne udvikling. Kraftpojkarna har opbygget en imponerende virksomhed, som vi kan give forudsætningerne for at vokse endnu hurtigere, udtalte administrerende direktør Magnus Kamryd dengang i et interview.

Samme år blev OKQ8 Scandinavia markedsførende inden for bilvask. Stationerne fik nye rensningsanlæg, der filtrerede op til 99 % tungmetaller fra. (Spildevandet blev faktisk så rent, at man kunne drikke til).

Rejsen mod en fossilfri verden startede hos os. Med vores baggrund som olieselskab var vi i stand til at gøre den største forskel.

2020

UTAN RÖRELSE INGEN UTVECKLING. VERSION 2.0

Du har nu bläddrat igenom nära etthundra år.

OKQ8:s långa historia är en kreativ kamp mot monopolister, höga priser, oljekriser och klimatförändringar. Under de många åren har vi ständigt funnit nya lösningar på samtidens olika utmaningar. Men en sak har inte förändrats: vår vilja att på bästa sätt förse våra kunder med de tjänster och produkter de behöver.

Vi möjliggör rörlighet för företag och människor.

Då som nu.

Vårt jobb är att sträcka ut händer, underlätta livspussel, frilägga tid, skapa mobilitet och öppna affärsmöjligheter för våra kunder.

Idag är OKQ8 Scandinavia ett mobilitets- och energibolag.

Ett bolag som ger energi till människor i Danmark och Sverige på många olika vis.

Våra kunder söker enkelhet, tillgänglighet och pålitlighet. Vi har alltid levt upp till det. Nu behöver vi göra det på ett hållbart vis och med en hög grad av digitalisering. Det är nutidens utmaningar.

Vi ska leverera hållbara drivmedel, hjälpa fastighetsägare att producera el och ladda bilar, förse privatpersoner och företag med flexibla hyrbilslösningar. Vi ska tvätta och underhålla bilar. Vi ska finnas längs vägen med all den service våra kunder förväntar sig.

Vi står starkt rustade med vår stora och lojala medlems- och kundbas, vårt fina nätverk av servicestationer och vår goda relation med företagskunderna.

Och framförallt, med din och alla dina kollegors kompetens och vilja att skapa en bra framtid.

Så har vi arbetat i alla tider.

Och så tänker vi fortsätta.

INGEN UDVIKLING UDEN BEVÆGELSE. VERSION 2.0

Du har nu bladret gennem næsten hundrede år.

OKQ8's lange historie er en kreativ kamp mod monopoler, høje priser, oliekriser og klimaændringer. I årenes løb har vi igen og igen fundet nye løsninger på samtidens forskellige udfordringer. Men én ting har ikke ændret sig: vores vilje til på bedst mulig vis at forsyne vores kunder med de tjenester og produkter, de har brug for.

Vi gør det muligt for virksomheder og mennesker at bevæge sig fremad.

Dengang som nu.

Vores opgave er at give en hjælpende hånd, gøre livets puslespil nemmere, frigøre tid, skabe mobilitet og åbne op for forretningsmuligheder for vores kunder.

I dag er OKQ8 Scandinavia et mobilitets- og energiselskab.

En virksomhed, der giver energi til mennesker i Danmark og Sverige på mange forskellige måder.

Vores kunder ønsker enkelhed, tilgængelighed og pålidelighed. Det har vi altid levet op til. Nu er vi nødt til at gøre det på bæredygtig vis og med en høj grad af digitalisering. Det er nutidens udfordringer.

Vi skal levere bæredygtigt brændstof, hjælpe boligejere med at producere strøm og oplade biler samt hjælpe privatpersoner og virksomheder med fleksible løsninger inden for udlejningsbiler. Vi skal vaske og vedligeholde biler. Vi skal stå klar langs vejene med al den service, vores kunder forventer.

Vi står stærkt rustet med vores store og loyale medlems- og kundebase, vores omfattende netværk af servicestationer og vores gode forhold til erhvervskunderne.

Og ikke mindst med din og alle dine kollegers kompetence og vilje til at skabe en god fremtid.

Sådan har vi altid arbejdet.

Og sådan agter vi at fortsætte.

Vi jagar ständigt nya möjligheter att erbjuda våra kunder bättre priser. I Danmark öppnade vi lågpriskedjan F24 år 2005.

Vi er konstant på jagt efter nye muligheder for at kunne tilbyde kunderne bedre priser. I Danmark åbnede vi lavpriskæden F24 i 2005.


OK


OK


OK


OK


OK

COPYRIGHT
Hovfotograf BERTIL NORBERG
Kungsh. Strand 21 (Bolinderscarrén)
Telefon 61 06 62
STOCKHOLM

Falköping




OK
GASOL flaskgas
M 2886


Gasoltransport 1950-talet
Bil 75
Tillhör Vi Bilägare:s Bildarkiv
MOTIV:
Gasolbilen


OKTANIA


IC
Bilcentralen


BILÄGARNAS INKÖPSFÖRENING
SVEA





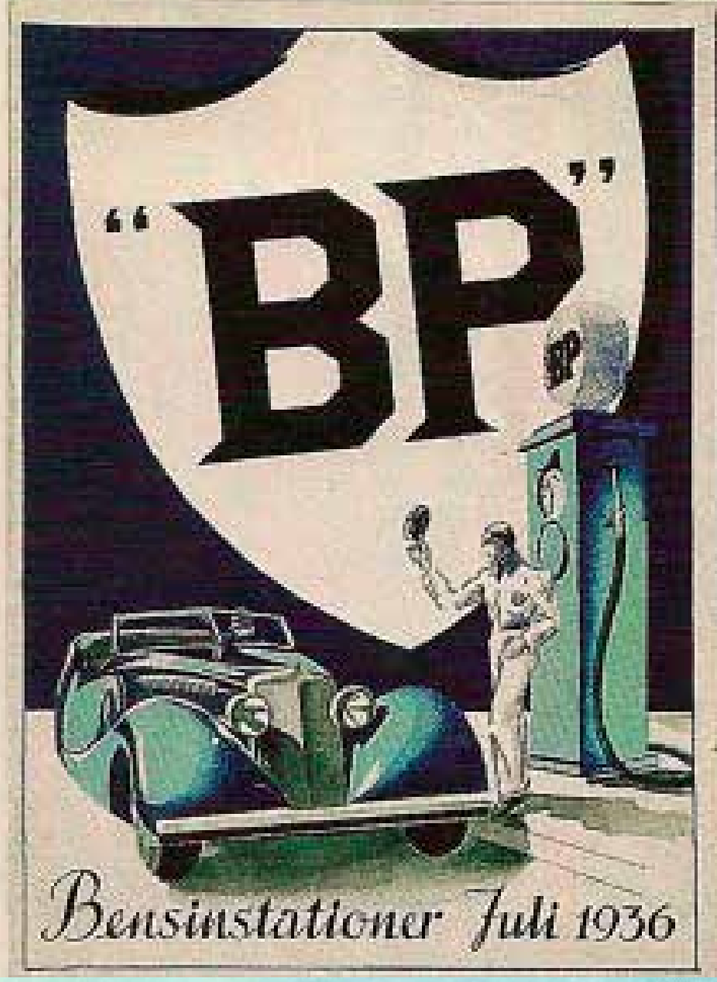
Får vi lov att presentera bensinbetjänten James? Diskret, lojal och ständigt redo. 1996 lanserade OK världens första helautomatiska tankningssystem för personbilar.

Må vi præsentere tankpasseren James? Diskret, loyal og altid klar. I 1996 lancerede OK verdens første helautomatiske tankningssystem for personbiler.

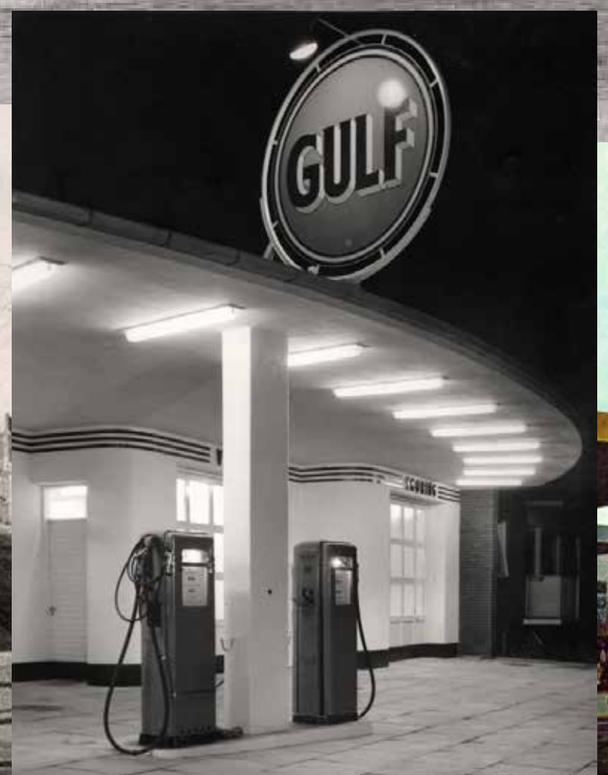
ALLE FOTOS FRA NILS BJOCHS BOG.














OK
nattöppet



BACK TO THE FUTURE VOLUME 2, 2020
Copyright OKQ8
Production TWOFATBOYS
Art Director Olle Mattson
Copywriter Carl Lewenhaupt
Producer Espen Bekkebråten
Final Art Judith Wernholm
Repro BT Studio
Print Livonia Print Ltd
Cover 130g Magno Satin
Endpapers 130g Munken Pure
Content 90g Munken Print Cream