

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR EN SVENSK PERSONBILSINDUSTRI  
EN REDOGÖRELSE FÖR DEBATTEN 1925

av Nils Kinch

Företagsekonomiska institutionen  
Uppsala universitet

## FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR EN SVENSK PERSONBILSINDUSTRI EN REDOGÖRELSE FÖR DEBATTEN 1925

### Bakgrund

Detta avsnitt syftar till att belysa hur diskussionen gick vid den tidpunkt då konstruktion och produktionsuppläggnings av den tilltänkta Volvovagnen inleddes. Konstruktionsarbetet inleddes hösten 1924, den första prototypen framställdes i juni 1926 och den första serietillverkade bilen färdigställdes den 14 april påföljande år. Uppgifterna är hämtade ur *Svensk Motor Tidning* och *Teknisk Tidskrift*, som hade en utbredd spridning och med stor sannolikhet även lästes av Volvos grundare'. Urvalet baseras på en genomgång av tidskrifter med anknytning till bilindustrin för perioden 1920-1926. De refererade artiklarna avser inte att ge en heltäckande bild av den pågående debatten men de kan förhoppningsvis ge en uppfattning om vilka argument för och mot en inhemsk personbilsindustri som framfördes. Artiklarna behandlar bl a vilken typ av bil som man ansåg skulle tas fram och hur tillverkningen skulle organiseras. Paralleller drogs med utvecklingen i England där en inhemsk personbilsindustri hade byggts upp några år tidigare. Den bild som här framställs ger en tidstrogen bakgrund till det läge som gällde vid Volvos etableringstillfälle. Artiklarna är skrivna av personer, som fristående från Volvos planer, funderade över möjligheterna att starta en svensk personbilsindustri<sup>2</sup>. Den bild de ger av de dåvarande förutsättningarna för en bilindustri i Sverige och de erfarenheter som skulle kunna dras från utländska förebilder, då främst den utveckling som skedde i England efter 1923, gör det möjligt för en sentida läsare, att få perspektiv på Volvos agerande m a p typval och det sätt på vilket produktionen organiserades. Debatten redovisas i

---

<sup>1</sup> Urvalet baseras på en genomgång av tidskrifter med anknytning till bilindustrin för perioden 1920-1926.

<sup>2</sup> Det har inte gått att utröna hur fristående artiklarna är i förhållande till Gabrielssons planer och i vilken utsträckning han ev underhand läckte ut sina idéer till tidningarna. Det finns dock inget som talar för att så skulle vara fallet.

kronologisk ordning. I ett avslutande avsnitt kommenteras, dels den likhet som finns mellan den produktionsuppläggning som debattörerna föreslår och den utformning Volvo faktiskt fick, dels relevansen i det sätt på vilket utvecklingen i England lyftes fram som en förebild för Sverige.

### Behovet av en inhemsk bilindustri

I en osignerad artikel "Automobiltillverkningen i Sverige" i *Svensk Motortidning* den 29 mars 1925 argumenteras kraftfullt för behovet och möjligheterna av att starta en inhemsk bilindustri. Bakgrunden var den amerikanska dominansen inom bilindustrin och frågan gällde vad de europeiska företagen skulle kunna göra för att möta denna. Den amerikanska strategin var baserad på standardisering och serietillverkning av bilar som riktade sig mot breda grupper. De europeiska företagen hade hittills framställt kvalitetsbilar i korta serier som vände sig till en begränsad kundkrets. Genom de amerikanska företagens inbrytning hade marknaden ändrat struktur, bilen hade förändrats från lyxartikel till en nödvändighetsvara. Den nya situationen förutsatte en övergång till amerikanska tillverkningsmetoder vilket många insett men ännu inte omsatt i praktiken. Detta förklarades bl a sammanhånga med det ogynnsamma konjunkurläget, "...men en viss valhänthet och oföretagsamhet torde också ha spelat in" (a.a., s. 115).

Anledningen till att frågan om en inhemsk biltillverkning aktualiserades just vid detta tillfälle var den stora bilimporten och sysselsättningsläget inom verkstadsindustrin. Utvecklingen av bilimporten framgår av tabell 1. I artikeln konstateras att bilimporten började anta "...alltför våldsamma proportioner, i synnerhet om man jämför den med export-siffrorna för våra egna verkstadsalster och i beaktande av den stora fond av oanvänd produktionskapacitet, vilken för ögonblicket förefinnes inom vår svenska metallindustri" (a.a.). Vidare hade en del svenska företag inom verkstadsindustrin i större skala börjat tillverka produkter för

bilindustrin och en del av dessa hade t o m exporterats. De produkter som avsågs var förmodligen främst kullager från SKF'. Samtidigt med att artikeln skrevs planerade Ford att uppföra en sammansättningsfabrik i Stockholm och till denna skulle vissa detaljer tillverkas i Sverige.

Artikelförfattaren menade att om det var möjligt att i Sverige tillverka bildelar till konkurrenskraftiga priser så borde det löna sig att sätta ihop dessa delar till en svensk bil. Denna skulle pris- och kvalitetsmässigt ligga över Fordbilarna, vara enkel och gedigen och amerikainfluerad, eftersom amerikanska bilar var tongivande. Att fastställa vilken eller vilka typer som skulle tillverkas ansågs "...på automobilindustrins nuvarande ståndpunkt ej behöva ställa sig svart" (a.a.)

Tabell 1. Sveriges införsel av bilar 1912-1914 och 1921-1926

	Personbilar		Lastbilar		SUMMA	
	<u>antal</u>	<u>tullvärde</u>	<u>antal</u>	<u>tullvärde</u>	<u>antal</u>	<u>tullvärde</u>
		1000 kr		1000 kr		1000 kr
1912	539	2.334		23	546	2.357
1913	684	2.990	9	56	693	3.047
1914	713	2.669	16	62	729	2.732
1921	4.700	22.300	1.100	6.400	5.800	28.700
1922	7.000	21.200	1.800	5.000	8.800	26.200
1923	11.732	31.531	2.358	4.426	14.090	35.958
1924	11.702	28.816	2.047	3.699	13.749	32.515
1925	14.311	34.984	2.950	4.575	17.261	39.559
1926	15.492	40.956	2.082	3.705	17.574	44.661

Källa Den inhemska Automobilindustrins utveckling.  
*Teknisk Tidskrift*, 1 maj 1926.  
 Beviljningsutskottets betänkande Nr 40, 1927.

---

<sup>3</sup> Se t ex *Svensk Motortidning* 30/10 1922, s. 624 "Svenska kullager inom bilindustrin" där användningen av SKF lager i europeisk och amerikansk bilindustri redovisas.

I artikeln pläderas för en hopsättningscentral av det slag Ford avsåg inrätta i Stockholm. För detta behövdes inga väldiga fabriker eller dyrbara maskiner då den svenska metallindustrin, betraktad i sin helhet, hade den maskinella utrustning och den tekniska skicklighet som krävdes. Projektet förutsatte istället att ett effektivt samarbete kom till stånd och att tillverkningen av bildelar kunde standardiseras och fördelas på ett antal lampliga företag. Intresset hos de aktuella företagen för att medverka i ett bilprojekt antogs vara stort. Det betonades vidare att det var angeläget att hopsättningscentralen vara självständig i förhållande till leverantörerna, "...för att i alla enskildheter endast lämplig-hetssynpunkter skulle få göra sig gällande" (a.a.). De investeringar som krävdes var begränsade, då en väsentlig utgångspunkt var att utnyttja "...redan förefintliga resurser" (a.a.). En svensk bilindustri skulle grundas på att den kompetens och den maskinpark som fanns i landet knöts ihop. Författaren uttryckte det på följande sätt; "Det hela blir alltså ett organisationsproblem av den mest betydelsefulla och lockande art" (a.a.)..

Men det gällde att handla snabbt och beslutsamt då Sverige, enligt artikelförfattaren, som exportmarknad för bilar, kunde betraktas som ett av de viktigaste länderna i världen. Det skulle även vara möjligt att få igång en export till övriga skandinaviska länder och Östeuropa. Avsikten med den av Ford planerade fabriken i Stockholm var bl a just att förse Sovjetunionen med Fordvagnar.

#### Enuland som förebild

I slutet av juli 1925 förekom en artikel i *Teknisk Tidskrift* (25 juli 1925) under rubriken "Automobilindustrin som en nödvändighetsindustri" skriven av civilingenjör Nils Gustafsson. Utgångspunkten för denna var ett inlägg i *Der Motorwagen* skriven av professor G. Becker och gällde den omställning som förestod på den tyska marknaden. Utvecklingen i USA med förbilligande serietillverkning hade skapat en ny marknad för

bilar. Stora delar av den europeiska bilindustrin var tidigare inriktade på att tillverka lyxbilar men tvingades nu omorientera biltillverkningen i och med att bilar med lägre priser blivit något av en nödvändighetsvara. Den engelska industrin hade tvd dr tidigare framgångsrikt genomfört denna omställning. Utvecklingen där ansdgs vara en god vägvisare för hur problemet skulle hanteras i Tyskland, och enligt Gustafsson även i Sverige. Den engelska industrins dåvarande läge m a p den amerikanska konkurrensen, skattebelastning, dyrtid och begränsad köpkraft, arbetslöshet etc. liknade det aktuella läget i Tyskland och Sverige. Mellan den 31 augusti 1923 och 31 augusti 1924 hade antalet inregistrerade personvagnar i England ökat med ca 100.000 och antalet lastvagnar med ca 30.000. Enligt denna artikel arbetade den engelska industrin utan tullskydd och framställde trots detta 80% av landets behov. Ford hade en fabrik i Manchester, men den ansdgs spela en underordnad roll, trots att den där tillverkade vagnen var speciellt anpassad för den engelska smaken och framställdes av engelskt material och engelsk arbetskraft. Framgangen för den engelska industrin låg i att den tagit fram lämpliga vagnstyper och organiserat tillverkningen effektivt. Morris tillverkade tv6 modeller och täckte med en produktion av 40.000-50.000 vagnar per år ensam ca 1/3 av det engelska behovet.

Det fanns två vägar att förbilliga produktionen. Den ena var "...den vertikala anläggningskombinationen" som Ford tillämpade i USA, där tillverkningen från råmaterial till den färdiga produkten samlades under samma tak. Den andra vägen var "...att låta delarna färdigställas av fullt fristående underleveratörer, som dock är fast infogade i organisationen". På detta vis kunde "...en prisförbilligande konkurrens mellan dessa leverantörer komma till stånd" (a.a., s. 251). Denna uppläggnings tillämpades av den engelska, och en stor del av den amerikanska bilindustrin. I England hade t ex "...leverantören av cylinderblocket till Morrismotorn helt inriktat sig på denna tillverkning och studera[de] gemensamt med Morris-fabriken möjligheten till billigare arbetsmetoder" (a.a.). Med denna uppläggnings hade Morris-vagnens pris kunnat

sänkas trots att den samtidigt moderniserats.

Ingenjör Gustavsson drar efter en redogörelse för vad som utmärkte de engelska vagnarna, en del för svenska förhållanden intressanta slutsatser. Han menade att om den engelska industrin övertagit 80% av hela behovet så borde man kunna förutsetta att en svensk personbilsindustri "...skulle kunna tillverka såg 50% om typen och priset vore lämpliga" (a.a., s. 252). Under 1924 uppgick importen till 12.000 personbilar och den förväntades under 1925 stiga avsevärt. Redan en volym av 6.000 vagnar "...skulle möjliggöra en rationell tillverkning med laga priser" (a.a.). En utveckling av biltätheten liknande den som gällt för USA, England och Frankrike skulle innebära att Sverige hade ett behov av ca 130.000 vagnar. Kunde man inom landet tillverka en personvagn av lämplig typ till ett pris av 3.000-3.500 kr vid en produktion av 20-25 vagnar per dag skulle enligt Gustafsson en svensk bilindustri vara tryggad. Detta skulle innebära en försäljningssumma av ca 21 miljoner kronor, sysselsätta ca 1.500 personer och minska importen med bort emot 20 miljoner kronor.

Dessutom fanns möjligheter till export österut, där en inhemsk industri saknades. Denna marknad lag geografiskt väl till för Sverige, men avlägset och illa till för USA, som var den enda tankbara konkurrenten, men som ännu inte hade börjat bearbeta denna marknad.

Anledningen till att någon inhemsk biltillverkning ännu inte kommit till stånd var att landets behov hittills hade varit otillräckligt för att möjliggöra en rationell tillverkning, "...samt möjligen i någon man även bristande företagsamhet och organisation" (a.a.). Nu när förutsättningarna fanns var det typvalet som var avgörande för industrins framtid. Vagnen måste anpassas för svenska förhållanden och uppfylla de krav som ställdes på en modern bil utomlands. Detta skulle "...ej bli svart, men mhste 6 andra sidan utföras med största möjliga urskillning och ej som något plagiat av en utländsk konstruktion, enär typvalet är en av grundvillkoren" (a.a., s.

253). Om problemet att välja rätt biltyp kännetecknades av en viss ovisshet ansågs valet av organisation närmast självklart: "Organisationen måste helt naturligt läggas så, att de olika detaljerna tillverkas vid de bruk och verkstader vi hava och som äro lämpade härför, under det att montering, provning och försäljning ombesörjes genom därför lämpad organisation". (a.a.).

Den åsikten hade framförts att det viktigaste vid en inhemsk fabrikation var en lämplig organisation. Detta var givetvis viktigt enligt Gustafsson, men i första hand gällde det att finna rätt vagn typ. Och han konstaterade att om denna inte var "...fullt lämplig, är hela företaget dömt att misslyckas" (a.a.).

#### Debatt inom teknoloaföreningarna

Ph hösten 1925 diskuterades även förutsättningarna för en inhemsk bilindustri inom den svenska teknologföreningens avdelning för mekanik. Diskussionen finns refererad i *Svensk Motortidning* (Nr 39, 22 november 1925, s. 551) och *Teknisk Tidskrift* (1 maj 1926, s. 162-164). Inledare var professor Edvard Hubendick, disponent Ivar Barthen och civilingenjör Nils Gustafsson, som skrivit den ovan refererade artikeln. Professor Hubendick var professor i förbränningsmotorer vid Kungliga Tekniska Högskolan och hade bl a konstruerat den motor, som 1907 började tillverkas av Pentaverken i Skövde. Disponent Barthen var verkställande direktör -för Munktells Mekaniska Verkstads Aktiebolag i Eskilstuna som bl a tillverkade lantbruksmaskiner, vägmaskiner och motorer. Sedermera skulle Volvo komma att överta detta företag liksom Pentaverken i Skövde.

#### *Svensk personbilstillverkning - ett organisationsproblem*

Samtliga inledare betonade att det i landet fanns de industriella förutsättningarna för att en stor del av det behov av automobilar, som till 97-98% importerades, istället



skulle kunna tillverkas inom landet. Svarigheterna ansdgs främst ligga i att få fram det kapital som ett stort projekt krävde. Mest optimistiska var professor Hubendick och ingenjör Gustafsson, som trodde att det var möjligt att organisera en biltillverkning på 6.000-8.000 vagnar per år om en lämplig vagnstyp togs fram. Denna skulle ställa sig förhållandevis billig såväl m a p inköp, drift och underhållskostnader.

Utifrån då gällande priser och med tanke på den biltyp som skulle tillverkas ansdgs det lämpliga prisläget vara 3.000-4.000 kr. En huvudfråga var att träffa rätt typval. En mindre lyckad utformning i detta avseende hade antagligen varit orsaken till att tidigare försök med inhemska personbiltillverkning hade misslyckats<sup>4</sup>. Vagnen skulle inte bara ha låg vikt och tillräcklig motoreffekt utan måste också uppfylla särskilda krav på bekvämlighet och gedigenhet och passa de speciella svenska förhållandena med avseende på klimat och vägar. Utöver dessa krav skulle den också "...helst innebära ett löfte för framtiden". Det var viktigt att träffa rätt från början. Den modell som en gång valts fick nämligen inte "...ändras annat än ytterst långsamt och i små etapper", då en plötslig modellförändring innebar "...ett ofantligt kapitalutlägg och en försvagad ställning ur försäljningssynpunkt" (Teknisk Tidskrift, 1 maj 1926, s. 163).

Det anfördes att det för att starta en "...självständig fabrikation av bilar i denna skala [skulle] kräva[s] ett så stort kapital, att detta under nuvarande förhållanden vore svårt att anskaffa" (a.a.). Kapitalåtgången kunde emellertid reduceras om ett samarbete etablerades mellan olika järnverk och verkstäder. Enligt professor Hubendick borde tillverkningen organiseras på kooperativ bas, "...dvs flera olika verkstäder med var och en sin specialitet skulle för detta

---

<sup>4</sup> Här åsyftas troligen Scania-Vabis och Thulinverken. Thulinverken i Landskrona startade biltillverkning av en tyskkonstruerad bil 1919 men gick i konkurs 1920. Scania-Vabis upphörde med sin tillverkning av personbilar 1924 och koncentrerade sig därefter på lastvagnar och bussar.

ändamål sammansluta sig i en organisation, och inom denna organisation skulle de skilda verkstäderna tillverka olika bildelar" (a.a.). De olika delarna skulle sedan monteras i en särskild fabrik. En liknande uppläggning hade använts i England. Utvecklingen där hade inneburit att de olika verkstäderna helt övergatt till att framställa bildelar och därigenom "...knutits fastare till montageföretaget än vad som ursprungligen avsetts" (a.a.). Av referatet förefaller det som att professor Hubendick avsåg att det gällde att samordna befintliga resurser, men att sammansättningsfabriken skulle vara en fristående enhet, i likhet med vad som framfördes i den först refererade artikeln i *Svensk Motortidning* (29 mars 1925).

#### *Satsa på lastbilar och bussar först istället för personbilar*

För lastbilar var läget annorlunda och det krävdes enligt Gustafsson (*Teknisk Tidskrift*, 25 juli 1925) ett större antal typer för att tillfredsställa olika transportbehov. I landet fanns en tillverkning av större lastbilar och bussar som kvalitetsmässigt men även m a p priset, kunde mäta sig med den utländska, Dock saknades en tillverkning av mindre typer på 1/2 till 1 1/2 tons lastformaga som var den ojämförligt största klassen. Detta behov täcktes huvudsakligen av Ford som tillverkade en 1-tonsvagn. "Denna vagns inköpspris [var] lågt, men även dess livslängd, varför en svensk kvalitetsprodukt av detta slag skulle hava mycket stora möjligheter att finna vidsträckt avsättning" (a.a., s. 253).<sup>5</sup> Om denna tillverkning av lätta lastvagnar skulle kombineras med en eventuell personvagnstillverkning eller med någon av de redan existerande lastvagnsfabrikerna, sammanhängde med typvalet av den eventuella personvagnen. Möjligheten fanns att använda framdelen av personvagnen till lastvagnen och på så vis fd ned tillverkningskostnaderna. En fara med detta var emellertid att

---

<sup>5</sup> Jfr dock *Teknisk Tidskrift*, 1 maj 1926 där tillverkning av lätta lastvagnar också förespråkas. Dock dras en annan slutsats angående dess egenskaper; "För en lastvagn gäller, att den framförallt måste vara billig i inköp. Livslängden spelar ej här en så framträdande roll" (s. 164).

denna splittring skulle kunna omöjliggöra bägge tillverkningarna.

En betydligt mera reserverad inställning till den svenska bilindustrins utvecklingsmöjligheter intogs i denna debatt av disponent Ivar Barthen. Han såg det största problemet i förhållandena på arbetsmarknaden, som gjorde att det inte fanns någon, "...som våga[de] satsa kapital på en ny industri i Sverige, huru stora utsikterna för denna att arbeta sig fram än [var]" (*Svensk Motortidning*, 22 november 1925, s. 551). För att få till stånd en svensk bilindustri i stor skala var en lösning av "arbetarfrågan" långt viktigare än tullfrågan, även om denna heller inte skulle underskattas. Barthen ansåg att ett tullskydd på 30% under de första sex åren skulle vara önskvärt, för att inte säga nödvändigt för att ge en svensk bilindustri tillfälle att bygga upp en konkurrenskraftig tillverkningskapacitet. Under rådande förhållande förelag enligt honom inga förutsättningar att bygga upp en fristående svensk bilindustri. En möjlighet låg i stället i att utveckla den svenska bussindustrin, där den svenska tillverkningen kunnat göra sig gällande, och kring denna kärna så småningom även uppta tillverkning av personvagnar. Detta skulle ge en fastare utgångspunkt och ha större förutsättningar att lyckas.

Det referat *Svensk Motortidning* gjorde av denna diskussion präglades inte av någon större optimism beträffande möjligheterna, att trots de goda förutsättningarna för en inhemsk bilindustri, snabbt inhämta den amerikanska bilindustrins försprång. Författaren till artikeln ansåg att Sverige ohjälpligt kommit på efterkälken och att det amerikanska försprånget blivit för stort, såvida det inte gick att påräkna "...ett kraftigt stöd från statens, arbetarnas och kapitalets sida" (a.a., s. 551). Detta bedömdes inte vara möjligt och det måste istället bli ett långsiktigt arbete där positionerna flyttades fram stegvis. Kunde professor Hubendicks plan på kooperativ tillverkning med samverkan mellan järnverk och verkstäder realiseras, skulle utvecklingen

kunna ske snabbare. Men även här var artikelforfattaren kritisk. Svårigheten låg inte i att organisera redan förefintliga resurser utan "...i att skaffa det icke obetydliga kapital, som behövdes för att skapa en effektiv försäljningsorganisation" (a.a.). Däremot ansågs möjligheterna att bygga upp en svensk biltillverkning utifrån den nuvarande svenska bussindustrin, såsom disponent Barthen förordad, ha större utsikter att lyckas.

Den svenska tillverkningen av automobilbussar har redan förmått skaffa sig ett aktat namn på den svenska marknaden och genom att tillvarata de erfarenheter, som här vinnes och genom att utnyttja de resurser, denna industri kan ställa till förfogande, kommer det att bliva betydligt lättare att bygga upp en organisation för tillverkning av personbilar i stor skala. Denna utveckling tager visserligen flera år i anspråk, men otvivelaktigt är framgangen betydligt säkrare.

(*Svensk Motortidning*, 22 november 1925, s. 551).

Refereratet i *Teknisk Tidskrift* är mer positivt hållet och slutar med följande kläm.

Vi har inom landet de möjligheter och förutsättningar, som erfordras för en svensk automobil tillverkning i större skala än hittills. Vad vi ännu sakna är mannen som vill gripa sig an med uppgiften och har förmåga att kring sig samla alla goda krafter.

(*Teknisk Tidskrift*, 1 maj 1926, s. 164).

Detta skrevs endast en dryg månad innan den första prototypen till Volvos första bil kördes från Stockholm till Göteborg för att förevisas för SKF:s styrelse.

I en uppföljande artikel i *Teknisk Tidskrift* den 15 maj 1926 ("En Inhemsk Automobilindustri. - Några Reflektioner Beträffande Typvalet") diskuterar civilingenjör Birger Norlin typvalet. Han anser bl a att; "Fastän de mångcyindrige motorerna för närvarande äro på modet är det, om icke annat så ur kostnadssynpunkt, ej gärna tänkbart att gå in för annat än en 4-cylindrige motor" (a.a., s. 66). När det gällde valet av kaross framfördes att "...ännu [såldes] i vårt land flera öppna än täckta vagnar, men om något år kan man antaga, att ungefär lika många av varje slag vinna avsättning" (a.a.). Karosstillverkningen skulle således inriktas på såväl öppna

som täckta modeller. Avslutningsvis konstateras, "...att problemet, även om det kan synas hopplöst svart, dock kan och bör få sin lösning, samt att män finnas här i landet, som äro beredda att insätta sina krafter och sin erfarenhet på att lösa det" (a.a., s. 67). Detta antyder att författaren har kännedom om Gabrielsson och Larsons planer beträffande motorstorlek och utformning av karosseri på den "svenska bilen" med vilka hans tankar väl stämmer överens.

#### KOMMENTARER TILL DEBATTEN OM EN SVENSK PERSONBILSINDUSTRI 1925

En intressant aspekt i den diskussion som fördes 1925 i ovan refererade artiklar är att flera deltagare ansåg att möjligheterna att realisera en svensk personvagnsindustri låg i en samverkan mellan redan etablerade företag. De menade att erforderliga resurser och kunskande fanns hos ett antal svenska företag och att problemet med att etablera en inhemsk biltillverkning snarast var en organisationsfråga. Det gällde att utnyttja befintliga resurser och fördela olika uppgifter på redan etablerade företag. Samarbetet med de potentiella leverantörerna skulle initieras av en i förhållande till dessa fristående sammansättningsenhet. Att detta ännu inte kommit till stånd fick tillskrivas de radande konjunkturerna men även en viss oföretagsamhet och "svaghet" för utländska produkter. Med något undantag betraktades denna uppläggning av verksamheten som något självklart. Det anfördes att det var på så vis som den engelska bilindustrin några år tidigare hade nått sina framgångar och så skulle den tänkta bilindustrin även organiseras i Sverige. Det behövdes bara en entreprenör som grep sig verket an. Av referatet att döma verkar vid denna tidpunkt Assar Gabrielssons uppläggning inte var känd av debattörerna. Norlins artikel från maj 1926 antyder dock att han var insatt i Volvos planer.

Det förslag till en svensk personbilsindustri, som skisserades i den först refererade artikeln ur *Svensk Motortidning* 29 mars 1925, är i huvudsak identiskt med den uppläggning som Volvo senare kom att tillämpa. Under Volvos ledning organiserades

redan befintliga resurser. Det kan i detta sammanhang vara intressant att konstatera att det för Assar Gabrielsson inte var självklart att välja denna uppläggning. I ett tidigt skede lät han göra beräkningar på en mer helintegrerad tillverkning men dessa planer fick överges på grund av svarigheter att anskaffa erforderligt kapital (se t ex Lind, 1977). Han såg den valda produktionsuppläggningsen, som senare visade sig vara mycket ändamålsenlig, inte som ett resultat av förutseende. Den var ett uttryck för "den fattiges visdom" och valdes främst för att den representerade det enda sättet att få igång någon tillverkning överhuvud taget (Gabrielsson, 1937, s. 5).

Det förekom vid denna tidpunkt röster som var tveksamma till en svensk bilindustri. I debatten framförde disponent Barthen negativa synpunkter på det industriella klimatet i Sverige och det fanns enligt honom heller inga förutsättningar att nu bygga upp en fristående personbilsindustri. Möjligheterna låg istället i att utveckla den svenska bussindustrin och kring denna kärna så småningom utveckla även en tillverkning av personvagnar. Det framgår inte på vilket sätt bussindustrin skulle utvecklas, men ett tullskydd på 30% under sex år föreslogs. De två företag som tillverkade bussar och lastvagnar i Sverige, Scania-Vabis och Tidaholms Bruk, arbetade båda med hantverksmässiga metoder och framställde den största delen av materialet i egen regi.

Referenten av debatten i *Svensk Motortidning* var också reserverad till möjligheterna att utan bl a ett kraftigt statsstöd etablera en inhemsk bilindustri. Det var inte bara problemen med att tillverka bilarna som måste lösas. Dessutom måste en effektiv försäljningsorganisation byggas upp vilket ställde stora krav på kapital. Möjligheterna låg i att först utveckla tillverkningen av lastvagnar och bussar och utnyttja dessa erfarenheter inom den planerade personbilsindustrin. Denna utveckling skulle visserligen ta längre tid i anspråk, men säkrare leda till framgång. I efterhand går det att konstatera att detta var en realistisk bedömning. Personbilsmarknaden visade sig vara för svår och för att

överleva tvingades Volvo snabbt till att uppta tillverkning av lastvagnar och sedan även bussar.

Den prognos för en nyetablerad svensk personvagnsindustri som gjordes utifrån den engelska bilindustrins framgångar åren närmast före 1925 var väl optimistisk och byggde på felaktiga premisser. Den engelska industrin hade tillsammans tagit 80% av marknaden och Morris Motors, som startat redan 1913, svarade ensam med två modeller för ca 30%. Utifrån detta antog ingenjör Gustafsson att en svensk biltillverkare borde kunna ta 50% av Sveriges behov, vilket 1925 motsvarade ca 6.000 vagnar. Frånsett en period mellan den 1 augusti 1924 och den 30 juni 1925, skyddades den engelska bilindustrin sedan 1915 av en tull, som utgick med 33 1/3% av värdet på importerade bilar och bildelar (se t ex Sloan, 1964, s. 318). Dessutom diskriminerade beskattningen av fordon och drivmedel amerikanska bilar, som hade större motorer än motsvarande engelska fabrikat. Detta skydd av den engelska marknaden nämns dock inte i någon av de refererade artiklarna, trots att det måste ha haft en avgörande betydelse för att förklara den engelska bilindustrins framgångar. Det förefaller väl optimistiskt att tro att en nystartad svensk personbiltillverkare, utan ett betydande tullskydd skulle kunna få 50% av marknaden. Detta oavsett om företaget ifråga redan från början lyckats med modellvalet.

Det visade sig nämligen vara betydligt svårare att finna en lämplig personvagnsmodell än vad som framskyttat i den tidigare debatten. Gustafsson hade framhallit hur viktigt det var att redan från början "träffa rätt" då en modellförändring drog med sig stora kapitalutlägg och en försvagad ställning ur försäljningssynpunkt. Huvudintrycket vid en genomläsning av de artiklar som är positivt inställda till möjligheterna av att etablera en svensk bilindustri är att modellvalet på "...automobilindustrins nuvarande ståndpunkt ej behövs ställa sig svårt" (*Svensk Motortidning* den 29 mars 1925). Marknadens behov av personvagnar ansågs kunna täckas med ett fåtal modeller. För lastvagnar krävdes däremot

betydligt flera typer då variationerna i användningsområdet var stort.

Detta sätt att beskriva problemet förefaller något "ingenjörsmässigt" och föga marknadsorienterat. Även om bilen vid denna tidpunkt ändrade karaktär och blev mer av en nödvändighetsvara blev den inte, och har senare heller inte blivit, någon homogen standardartikel där konsumenten bara ser till objektiva prestanda. Vid denna tid skedde också en snabb utveckling m a p den tekniska konstruktionen och karossens utförande och formgivning. De amerikanska bilarna övergick till sexcylindriga motorer och det pågick en snabb omorientering bort från öppna vagnar, som haft hästdroskan som förebild, mot täckta vagnar som givits en utformning styrd av andra ideal. Kraven på bilarna ökade rent tekniskt och de olika fabrikererna differentierade produkterna inte minst genom karossens utformning.

Gustafsson hade betonat att modellen måste "...innebära ett löfte för framtiden". Volvo kom med en fyrcylindrig, öppen vagn med träkaross i ett läge när de nya amerikanska bilarna hade sexcylindriga motorer och täckta stalkerosser. Volvos första modell, som var utvecklad efter den standard som gällde i USA 1924, var föråldrad redan vid introduktionen och blev försäljningsmässigt en katastrof. Under mitten av 1920-talet genomgick amerikansk bilindustri en snabb förändring, och enligt Sloan (1964, s. 149) ändrades spelreglerna på ett sätt som endast kan jämföras med den revolution som introduktionen av T-Forden åstadkom 1908. T-Forden togs ur produktion i maj 1927 endast en dryg månad efter det Volvos första bil var klar. Svårigheten att finna en konkurrenskraftig modell fick företaget leva med i många år. Det faktiska utfallet blev att ingen av de 5 "modellfamiljer" som Volvo utvecklade och lanserade fram t o m 1946 nådde den totala serielängd på de 6.000-8.000 vagnar som 1925 hade angivits som en realistisk årlig volym för en inhemska biltillverkare.



## Källor

Bevillningsutskottets betänkande Nr 40, 1927. Riksdagstrycket.

Gabrielsson, A., 1937, "Volvo" - Föredrag hållet inför Svenska Ekonomföreningen, Ratten, 10-12, s. 4-5, 20-27.

Lind, B.-E., 1977, "De tidiga åren". *Autohistoria* 1-2, s. 1-81.

Sloan, A.P., 1964, *My Years with General Motors*, Garden City, Doubleday & Co. Inc.

*Svensk Motor Tidning*. 30 oktober, 1922; 29 mars och 22 november, 1925.

*Teknisk Tidskrift*. 25 juli, 1925; 1 maj, 1926.