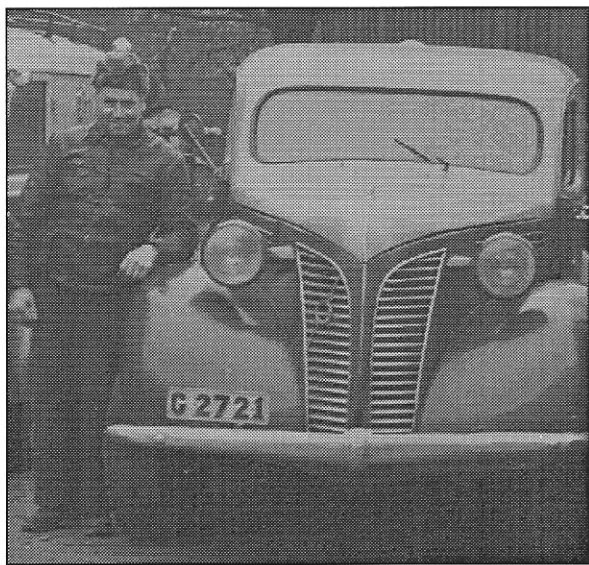


BrödGunnar – inte enbart bröd

Våra vanor och möjligheter då det gäller inköp av dagligvaror har starkt förändrats. Ute från landsbygden åker man idag kanske flera mil för att vecko-handla på stormarknader och gör kompletteringsköpen på bensinmackar. Så har det inte alltid varit och för 50 år sedan såg det helt annorlunda ut. Då fanns det gott om butiker ute i byarna och dessutom kom brödbilen, fiskbilen, drickabilen och kanske också en välförsedd rullande livsmedelsbutik regelbundet ut till gårdarna med varor.



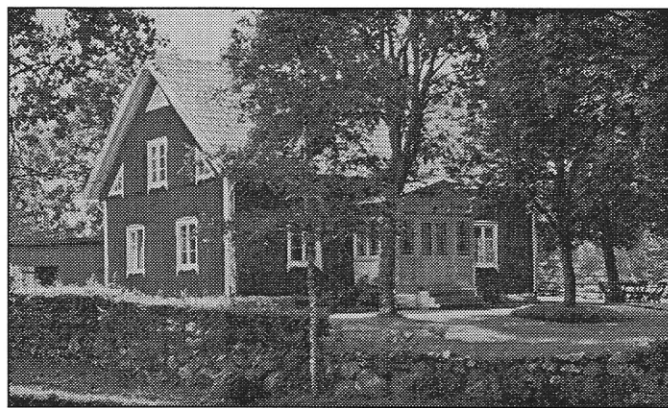
BrödGunnar framför sin rödgula brödbil 1952.

Min far, Gunnar - BrödGunnar - Johansson, var en, som under många år svarade för sådan service. För många Markarydsbor är han nog enbart känd som brödförsäljare, men detta var något han började med ganska sent i livet. En redogörelse för hans yrkesverksamhet bör därför också omfatta hans tidigare sysselsättningar, speciellt som flera av dem på olika sätt har berörts i andra utgåvor av Markarydsbygden.

Gunnar föddes 1893 i Gräsholma Södergård och var äldst bland sex syskon. Föräldrarna Carl Gustaf och Maria Johan(ne)sson var lantbrukare och hade där en gård, som de byggt i samband med att de gifte sig några år tidigare. Mangårdsbyggnaden finns fortfarande kvar, avstyckad med fastighetsbeteckningen Gräsholma 1:26, ladugården är däremot riven.

Under åren 1914-17 dvs. första världskriget tog han värnning vid Göta Lifgarde i Stockholm. Efter som fadern omkommit genom drunkning i november 1916, fick Gunnar efter fullgjord tjänstgöring våren 1917 återvända hem och ta hand om gården tillsammans med sin mor och två minderåriga syskon. Då som nu var det vanligt att ge folk olika epitet beroende på var de bodde eller vad de sysslade med. Utifrån gårdens storlek, ett ? mantal, kom han lokalt att kallas för "Gunnar på fjärdingen". Hans intresse för lantbruk var dock inte särskilt stort, hans önskan hade aldrig varit att bli bonde, men nu var han mer eller mindre tvingad till detta. Att hitta ett lönearbete på landet som gick att kombinera med jordbruket var inte lätt.

En möjlighet till arbetsinkomst vid sidan av lantbruket uppstod i och med den omfattande pensio-



*Gunnars hem, Gräsholma Södergård.
Fotot från sent 1930-tal, men huset är ganska oförändrat idag.*

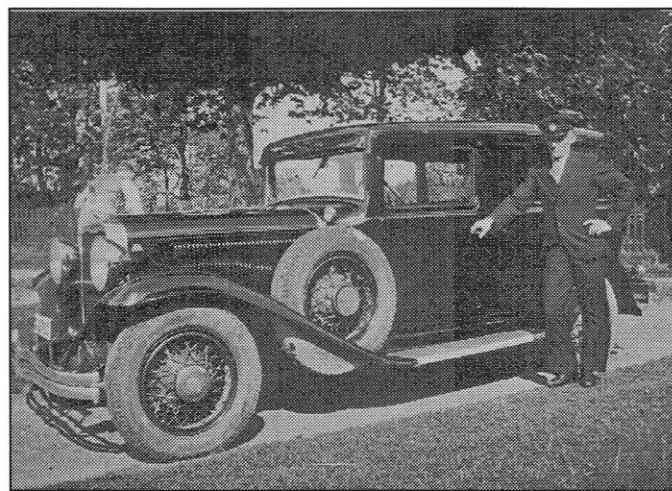
natsverksamhet, som växte fram i Axhult i början på 1920-talet. Han såg att här skulle det gå att driva en taxirörelse och få en viktig och kanske bärande inkomst.

Han hade dessförinnan under några sommarveckor provat på "transportbranschen" genom att vara kusk åt en handelsresande. Det arbetet innebar att han mötte upp vid stationen –förmodligen i Markaryd - med häst och vagn och skjutsade sedan affärsnannen runt i byarna.

Körkort, trafik tillstånd och bil skaffade han i augusti 1923. Uppkörning för körkortet gjorde han och hans granne i Gräsholma, folkskolläraren Theodor Ryde, samma dag för "ingenjören" vid bruket i Strömsnäsbruk. Den första bilen var en T-Ford av 1923 års modell (identifieringsnummer G902) köpt hos Lewi Carlsson i Markaryd, som hade etablerat sig där tidigare samma år.

Efter några år bytte han bil, nu till en Chevrolet 1926 års Sedan-modell (G526). Denna var större och helt täckt och därmed mera användbar året om. Tjänsterna blev nu inte enbart att skjutsa pensionsäster på utflykter, utan många utnyttjade drosktransport i stället för tåg till och från Axhult. Privatbilism var på den tiden mycket ovanligt, däremot förekom taxirörelse i relativt stor omfattning ofta som ett komplement till jordbruket. Bilresor kunde dessutom väl konkurrera med tåg både då det gällde pris och restid. Att beställa taxi var inte lika lätt som idag eftersom telefon var sällsynt. I Axhult fanns bara 4 telefoner och ingen i Gunnars hem, så man fick skicka bud i god tid för att boka en resa. Transporter till lite mera avlägsna orter som Växjö, Hässleholm, Hälsingborg och Malmö förekom. Far har berättat om en resa till Stockholm i början på 30-talet. Uppresan kom att ta 3 dygn p.g.a. ett par punkteringar och motorproblem. Hemresan gick däremot utan missöden.

Eftersom taxiverksamheten inte var någon fulltidssyssla kom Gunnar att kombinera denna med annan verksamhet där han hade användning av bil. Dessa bisysslor ökade efter hand som hans bror Ragnar blev äldre och tog över den dagliga skötseln av gården. Bl.a. körde Gunnar mjölk från byarna



Gunnars sista taxibil, en 7-sitsig Dodge Brothers, 1931 års modell. Chauffören på bilden är Sven Jonsson i Sanna som övertog rörelsen 1935. Bilen är festutrustad med vita fotsteg.

kring Axhult till mejeriet i Strömsnäsbruk. Från början med häst och vagn, men senare med Chevrolet-taxin. Förmodligen kopplade han då till en släpvagn där han kunde ha mjölkkanorna. När Gustav Persson hade startat sitt privata mejeri i Markaryd kom Gunnar också att arbeta åt honom med att leverera mjölk till affärer, pensionat och andra kunder i Markaryd. Eftersom mejeriet också levererade till Hälsingborg är det möjligt att Gunnar även körde dit. För transporter använde han mejeriets egen bil, en skåpbil av Fordmodell, där mjölken sommardag kyldes med is. Mjölkkörningen var inget heltidsarbete och ersättningen var 5 kr per dag.

Ett annat, lite udda, användningsområde för bilen var att använda den som drivkälla för arbetsredskap på gården, t.ex. vedkapen. Man hissade upp bakändan på bilen, kopplade ett drivhjul på bakaxeln utanpå hjulet och lade en remskiva på denna och till vedkapen. Sen var det bara att starta bilen, lägga i växel och säga ved!

1935 gifte sig Gunnar med Ellen Möller. Ellen hade sedan 1931 ägt och drivit matserveringen Café Svea belägen i Martin Perssons hus i Markaryd. I samband med giftermålet skedde också andra stora förändringar: Gunnar flyttade till Markaryd, gården

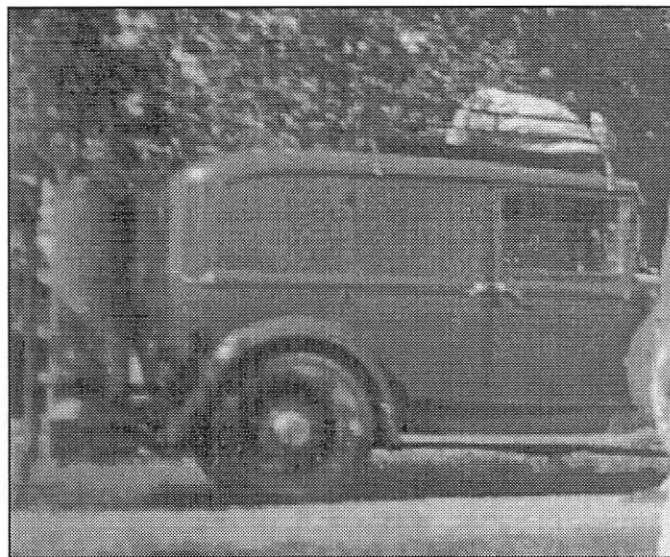
i Gräsholma såldes till Eric och Ellen Svenson, taxirörelsen såldes till Sven Jonsson i Sanna - Gunnar hade i början på det året bytt upp sig till en 7-sitsig bil av märket Dodge Brothers, så verksamheten måste ha gått bra - och han började ett helt nytt arbete, nämligen med brödförsäljning för Månssons Bageri i Örkelljunga.

Axel W. Månsson hade 1927 startat ett bageri i Örkelljunga. Försäljningen skedde till en början från butik där och man hade en bil för distribution i trakterna kring Örkelljunga. Det var via gemensamma bekanta, som Gunnar kom i kontakt med Axel Månsson. Denne ville expandera sin verksamhet och tyckte att Gunnar med lång erfarenhet av bilkörning, livsmedelsdistribution och kunskap om landsbygden kring Markaryd vore lämplig för arbetet. På så sätt kom de överens om ett samarbete. Till en början var han anställd med lön och bageriet höll med bil och det var hans ansvar att bygga upp ett kundnät i huvudsak i Markaryds socken. Efter ett antal år blev han egen företagare, som innebar att han fick hålla egen bil och köpa det bröd och de konditorivaror han sedan sålde vidare till affärer och privatpersoner.

Under andra världskriget var det gengasbil som gällde. För att köra bil måste man också ha tillgång till gummihjul, något som under långa perioder var ransonerade. Hans verksamhet betraktades dock som samhällsnyttig och fick därför nödvändig tilldelning av sådana. P.g.a. sin ålder var Gunnar aldrig inkallad till beredskapstjänst, däremot var bilen i krigstjänst under en kortare period.

Efter kriget skaffade han en ny och större bil. Detta var en Volvo med specialkaross byggd på taxichassi PV810 årsmodell 1946 och målad i rött och gult. Den hade firmatexten *A. W. Månssons Bageri Örkelljunga tel 144 målad på sidorna* och det är väl den bilen han förknippas med av dem som minns honom. Den största delen av skåpbilen upptogs av hyllor för brödet och dessa nådde man via två sidodörrar. Längst bak fanns kakor och övriga konditorivaror.

Under åren 1952-56 brukade jag själv under skolloven följa med far och fortfarande kommer jag



Gunnars brödbil under kriget. Gengasaggregatet där bak och vedsäcken på taket. Kortet är taget 1943.

ihåg såväl sortimentet som hur de olika turerna gick. Brödsorterna var limpa, fint bröd (avlångt och runt), sursött, grovt (avlångt och runt), kavring, franskbröd med och utan vallmofrön och franskbrödbullar. Fortfarande tycker jag att ett bröd ska kosta 1,01 kr och franskbröd 60 öre som de gjorde i mitten på 1950-talet. Av konditorivaror hade han vetebröd av olika sorter, wienerbröd, skorpor, småkakor, bakelser. Dessutom tårter på beställning och dessa var i huvudsak av två storlekar, 5-kronors och 10-kronors. Säsongbetonat sortiment var vörtbröd och fastlagsbullar, men säsongen för fastlagsbullar var mycket kortare än den är idag. *Pepparkakor*

Han började varje dag med att köra till Örkelljunga och där hämta dagens nybakta bröd och kakor. Allt bröd förutom kavring var dagsfärskt. Gårdagsbröd såldes för nedsatt pris. Inget bröd var färdigpaketerat som det är idag. Det bröd och kakor man köpte kunde man dock få stoppat i papperspåsar om man ville. Efter lastning bar det av till Markaryd och leverans till affärer och matserveringar. I Köphult fanns det några kunder som han vissa dagar besökte på vägen upp. Efter lunch, som han alltid åt hemma, gick turen ut till byarna. Måndag var det Åmot, Hannabad och Tormansbygd. Tisdag Exhult

och Hualtet, onsdag Markaryds köping, framför allt Sjöängen och Södra Vägen men även Södra Århult, torsdag mot Norra Haghult, Tannsjö och Hjortsberga, fredag västerut mot Råstorp, Koddeböke, Västra Haghult, Majenfors och Putsered. Lördag slutligen var samma tur i köpingen som onsdagen fast något avkortad. De flesta var trogna kunder, som handlade varje vecka. Andra, som handlade mera sporadiskt, brukade hänga ut en papperpåse eller liknande på en stolpe vid vägen för att markera att man ville handla. Att köpa på krita och betala senare var inte ovanligt.

På den tiden fanns det en lanthandel i nästan varje by och till de flesta sålde Gunnar bröd. Men det var inte bara han, som levererade bröd på detta sätt. Såvitt jag kan minnas fanns det då minst fem brödbilar som konkurrerade på dessa turer. Och alla kom från norra Skåne – Örkelljunga (två stycken), Eket, Bjärnum och Osby.

Besöket av brödförsäljaren var för många välkommet. För en del gamla och ensamma var det kanske en av veckans ljusglimtar och dessutom viktigt för matförsörjningen. Men jag har förstått, att även många unga såg fram emot det – här fanns lyx som wienerbröd och bakelser. Då jag som vuxen tänker tillbaka på de bostadsförhållanden som rådde på många håll blir jag förvånad. De skulle tack och lov inte accepteras idag. Men jag reagerade nog inte så mycket då, förutom på några miljöer på tisdagsturen mot Exhult och Hualtet. Där fanns några människor som levde under mycket dåliga förhållanden. Brattatorp var ett av de ställena. Det förvånade mig att man som handikappad kunde leva och bo på det sättet.

Som egenföretagare var det svårt att kunna ta semester. Om Gunnar skulle ha någon ersättare måste denne först följa med minst en vecka och lära sig turerna. Ekonomin tillät inte detta och därför var semester eller längre ledighet mycket ovanligt. Det förekom egentligen bara vid två tillfällen. Ena gången var 1953 då det var en konflikt i livsmedelsarbetarbranschen under 4 veckor och arbetet vid bageriet var nedlagt. Den andra gången var 1954 då jag som 12-åring ansågs kunna turerna och sköta försäljningen. För att köra bilen fick han dock hyra in en chaufför.

På det sättet kunde far och mor ta en veckas semester vid Östra Stranden i Halmstad.

1956 sålde Gunnar rörelsen med bil till Rolf Stridh. Han drev verksamheten till 1963 då hans bror Bengt-Åke tog över. Begreppet BrödGunnar levde emellertid kvar hos många även efter ägarbytet. Trots väsentligt utökade turer och sortiment blev det p.g.a. landsbygdens avfolkning och ändrade köpvanor allt svårare att få lönsamhet. 1974-75 upphörde distribution av Månssons bröd i Markaryds trakten och en servicenäring, som pågått i 40 år försvann. Bageriet lades ner 1980.

Som bilförare var Gunnar en försiktig man, det kan alla som minns honom intyga. Så vitt jag kan komma ihåg översteg hastigheten aldrig 70 km/tim även på de bästa vägarna. Som bilförare var han upplärd under 1920-30 talet med hastighetsbegränsningen 45 km/tim på landsväg och det satt nog i. En liten specialitet för att köra bensinsnålt var att han i långa utförsbackar stängde av motorn och rullade på frihjul. En sådan backe han passerade varje dag var den på gamla Riksettan (senare E4-an) strax söder om Skånes Värjsjö på väg mot Örkelljunga.

Försiktigheten lönade sig så tillvida, att han aldrig var inblandad i någon trafikolycka under de 33 år han så gott som dagligen körde bil.

1930 var Gunnar med om att bilda Södra Sunnerbo MHF-förening som omfattade Markaryd och Traryd. Den första styrelsen bestod av Axel Melin (ordf.), Gunnar Johansson (v.ordf.), Hans Engdahl (kassör), Sture Olsson (sekr.) och David Svensson (v.sekr.). Gunnar var ordförande i föreningen under ett år, 1935. Föreningen hade totalt 19 medlemmar det första året. Detta ansågs vara en hög siffra med tanke på hur många det var som hade körkort vid den tiden. Som mest - på 1960-talet - fanns det över 350 medlemmar anslutna.

Föreningen ägnade sig åt utfärder framför allt till västkusten, själv kommer jag ihåg en resa till Varbergs fästning, och under många år tog man med gamla på ålderdomshemmen på sådana utfärder. Även olika former av tävlingsverksamhet med bilar anordnades.

Första året efter det att Gunnar sålt sin rörelse till



Från MHFs julfest 1935.

Ellen och Gunnar är markerade.

Vilka andra personer känns igen?

Rolf Stridh hade han några kortare anställningar, bl.a. vid brobygget i Axhult. 1957 började han som vaktmästare på Bostadsrättsföreningen Markarydshus. Där var han till 1961, han arbetade således till han var 68 år gammal.

De första åren hade Ellen och Gunnar några olika bostadsadresser, den längsta tiden på Sjöängen. 1944 flyttade de in i ett nybyggt hus på Östergatan. Det var ett kataloghus från Götene Träindustri med Enoch Jönsson som byggmästare. Tomten köpte man av Hälsingborgs stad, som var stora markägare i köpingen. Den bostad man flyttade från var det vi idag kallar omodern men ganska vanlig då med ute-dass, ingen centralvärme och vatten i en pump på gården. Nu fick man WC, centralvärme och badrum. Det var en oerhörd standardhöjning speciellt med tanke på att det nu också fanns tre små barn i familjen och de senaste vintrarna hade varit mycket kalla.

Något tidstypiskt, som både Ellen och Gunnar blev involverade i, var Östergatans Frysfackförening. I början på 1950-talet blev tekniken med djupfrysning av matvaror allt vanligare även bland privatpersoner. Att skaffa egen frys var dock inte så vanligt, däremot att flera familjer gick samman om

en gemensam anläggning. Så skedde på några ställen även i Markaryd och en sådan förening bildades av 24 familjer från i huvudsak Östergatan, Smedjegatan och Misterhult. Anläggningen fick en egen byggnad och denna kom att placeras på Ellens och Gunnars tomt. Man kunde inte då förutse hur utvecklingen skulle bli och arrendet sträckte sig över 40 år. Föreningen var verksam från 1955 till 1976 då den upphörde eftersom alla intressenter då hade egen frys i bostaden. Huset finns dock kvar på tomten.

Gunnar Johansson – Gunnar på fjärdingen eller BrödGunnar - dog 1967, 74 år gammal, efter en längre tids sjukdom.

Källor och referenser

Markarydsbygden del 1 sid 83, Axhults pensionat.
Markarydsbygden del 11 sid 127, Utfärder med de gamla.

Markarydsbygden del 12 sid 109, Markaryds andelsmejeriförening U.P.A.

Markarydsbygden del 15, Lite fakta från bilismens barndom.

Minnesskrift Södra Sunnerbo MHF avd 50 år.

Lars-Eric Johansson