



LUND UNIVERSITY

Hamnar, hemvägar och hästkrafter i Halland : glimtar ur ett hushållningssällskaps verksamhet för förbättrade kommunikationer och transporter

Tersmeden, Fredrik

Published in:

Att resa i arkiven (Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven 2004)

2004

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Tersmeden, F. (2004). Hamnar, hemvägar och hästkrafter i Halland : glimtar ur ett hushållningssällskaps verksamhet för förbättrade kommunikationer och transporter. I K. Abukhanfusa (Red.), *Att resa i arkiven (Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven 2004)* (s. 73-85). Riksarkivet.

Total number of authors:

1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Fredrik Tersmeden

Hamnar, hemvägar och hästkrafter i Halland

Glimtar ur ett hushållningssällskaps verksamhet
för förbättrade kommunikationer och trans-
porter

Hos Kongl. Maj:t har Dess Befallningshafvande i Hallands Län till Nädig fastställelse i underdånighet anmält de Stadgar, hvilka till efterrättelse blifvit antagne af ett i nämnde Län inrättadt Hushålls-Sällskap, hvars föremål är, att verka till sådane Inrättningar, genom hvilka Kunskaper och sedernas förbättring bland allmogen befordras; (...) att lifva och underhålla Konstfliten och Idogheten i alla yrken, som höra till Näringarne och förökandet af Fäderneslandet välmåga, samt att sprida upplysning angående så väl Jordbruk, Ladugårdsskötsel, Skogshushållning, Trädplantering, Byggnads-, Stängsel- och Eldningssätt m. m., som har gemenskap med den yttre eller inre Landthushållningen, som ock Handel, Handaslögder och Fiske (...).

SÅ LYDER ÄNDAMÅLSFORMULERINGEN i de av Kungl. Maj:t år 1812 fastställda stadgarna för det året innan bildade Hallands läns hushållningssällskap, en av flera sådana institutioner som tillkom vid just denna tid.

Det torde inte vara alltför djärvt att kalla de svenska hushållningssällskapens uppkomst för både en något senkommen frukt av upplysningstidens tro på vetenskapliga framsteg och en effekt av de starka nationella känslorna efter 1809 års förlust av Finland. Redan i ett kungligt brev av 1742 föreskrevs inrättandet av hushållningssällskap inom varje socken. Dock skulle endast två sällskap se dagens ljus under 1700-talet – ett i Finland och ett på Gotland. Resten av landet skulle i huvudsak få vänta till 1810-talet, och det är inte svårt att se en parallell mellan detta förnyade intresse för »upphjelpande af jordbrukets, handelns och näringarnes betryck» (nä-

got som kom till tydligt uttryck även vid 1809/1810 års riksdag och i stiftandet av Lantbruksakademien 1811) och Esaias Tegnér's berömda appell i dikten Svea att »inom Sverges gränser erövra Finland åter«. Och just i Halland var återerövringspotentialen stor!

Fattiglänets blir bördig bygd heter en av de jubileumshistoriker Hallands läns hushållningssällskap givit ut under de snart två sekel det funnits, och titeln är rätt talande. Även om man kan förmoda att det funnits ett visst intresse inom sällskapet att framställa förhållandena före dess tillkomst i än mörkare dager än vad som egentligen var fallet, är nog mycket i den bild som tecknades till sällskapets 100-årsjubileum otvivelaktigt sant: Halland 1811 var helt enkelt agrart efterblivet i jämförelse med stora delar av övriga Sverige. Växelbruk hade ännu inte införts, inte heller potatisodling i någon större omfattning. Skogsskövling hade lett både till virkesbrist och att flygsand bredde ut sig över den redan från början lilla arealen åkerjord. Hoveri på de större godsen samt arbetsvandringar till Skåne hindrade bönderna från att förkovra sina egna jordbruk. Dikning och ängsskötsel var eftersatta. Och så vidare.

Det fanns således många hål för det unga sällskapet att stoppa sina initialt mycket begränsade resurser i, och ett par missväxtår på 1830- och 1840-talen gjorde inte saken bättre. Det är därför naturligt att många av de insatser som gjordes primärt handlade om handfasta åtgärder rörande själva odlandet, röjandet av ny åkermark och propagerandet för nya grödor. Dock fanns på sällskapets agenda alltsedan starten också frågor som på olika sätt berörde årets boktema, kommunikation och transporter.

I säker hamn

För ett kustlän som Halland stod naturligt nog båttransporterna tidigt i fokus. Redan vid den »probleminventering« som gjordes vid sällskapets första konstituerande möte behandlades två punkter med anknytning härtill. Den ena gällde det outvecklade havsfisket, där man pläderade både för skattefrihet för fiskare som investerade i bättre »farkoster och fiskeredskap« och för inkallande av erfarna skånska fiskare som skulle »idka denna näring och deri gifwa underwisning och efterdöme.« Den andra punkten gällde länets större hamnar:

Det men och lägerwall i Handel och Sjöörrelse, som Städerna Halmstad, Laholm och Falkenberg lida af uppgrundningar i deras hamn-inlopp, der Åarne Nissa, Laga och Ettra falla ut i Kattegat, fann

Hushålls-Sällskapet böra komma under särdeles consideration, för att, så widt publice och private understöd medgifwa, afhjelpas. Halmstad wore dock den stad, som i flera afseenden förtjente första uppmärksamheten, för att med sådan hjälp bispringas. Såsom störst, warande Stapelstad och Landshöfdinge-Residence samt ägande tillförsel och tillgång från de närbelägne Småländske Skogsbygderne på tämmeligen betydliga Export-waror och stående i answar och förbindelse till införskrifningar, af nödwändighets-waror för ortens behof, wore det af wigt och stor nytta för kringliggande trakt, att Halmstad hade, i stället för sin öppna wädliga redd, en säker hamn, hwartill den inwid staden löpande Nissa Å bjuder ett förträffligt tillfälle; men nu icke, i anseende till den skadliga uppgrundningen på en längd, wid dess utlopp i hafwet, af ungefärligen 900 alnar, kan meddela åt andra än 3 högst 4 fot djupgående farkoster.

Sällskapet skulle också i sinom tid kunna ge en hel del kontanta bidrag till Halmstads hamn. Även mindre fiskehamnsanläggningar i länet kunde komma i åtnjutande av medel, antingen som bidrag eller lån. Ansökningarna behandlades dock inte med någon generell okritisk välvilja. Vid ett sammanträde i Varberg år 1865 ifrågasatte till exempel sällskapets skattmästare, major Lewenhaupt, ett lämnat lån till »det så kallade Söndrums hamnbolag«, och två år senare nekades Sördals hamnbolag räntefrihet på ett motsvarande lån med motiveringen att ansökan »hvarken visar i hvad utsträckning ifrågavarande hamnförbättring kommer att utföras, eller de inkomster bolaget åtnjuter af de många farkoster som besöka hamnen«.

Vid det förstnämnda mötet ovan beslöts också att inte företaga någon åtgärd med anledning av en motion «om medels anslående för anskaffandet af särskildt ångfartyg för forsling af kreatur«. I gengäld träffade sällskapet vid samma tid ett centralt avtal med Halländska ångbåtsbolaget rörande varu- och boskapstransporter till England, varvid sällskapet tog på sig både att varannan tisdag mottaga och samla ihop det som skulle exporteras samt att sköta förmedlingen av intäkterna härav via den sparbank sällskapet själv varit med om att stifta 1835.

De insatser till fiskets fromma som hade varit på tapeten redan 1811 skulle däremot låta vänta på sig något längre. Det var först mot slutet av 1870-talet som sällskapet på allvar började lämna lån till inköp av de större, däckade fiskebåtar som var en förutsättning för fiskerinäringens upphjälpande. Några år senare realiserades också den gamla tanken från sju decennier tillbaka att kalla in kunniga

fiskare från Skåne. Två fiskelag från Råå övertygades att bosätta sig i Halmstad respektive Varberg. »Genom sin skicklighet i fisket och med sin tidsenliga utrustning blefvo dessa under en tid läromästare för de halländska fiskarena, och resultatet visade sig snart i ett betydande uppsving i fisket« skrev fiskeriintendenten K. A. Andersson ett par decennier senare.

Under 1900-talets början skulle det halländska fisket ånyo stagnera något men få fart igen från 1930-talet och framåt. Äran härför tillkom kanske i högre grad fiskarnas egna fackorganisationer än Hushållningssällskapet, även om det senare årligen beviljade rätt betydande belopp i fiskerilån.

»Vigten och värdet af hemvägarnes förbättrande«

Även landvägarnas beskaffenhet var förstas av ekonomiskt intresse i ett långsmalt län som Halland. Under 1830- och 1840-talen bidrog Hushållningssällskapet ekonomiskt både till omdragning av befintliga vägar samt nyanlagda diton. I regel var dessa projekt dock alltför omfattande för att kunna drivas av sällskapet ensamt. Ett protokoll från dess förvaltningsutskott 7 december 1842 ger en bild av hur man i dessa sammanhang kunde söka finansiering gemensamt med såväl systerorganisationer som offentliga institutioner och enskilda intressegrupper.

§ 4. Förslag till ny vägs anläggning mellan Breareds och Wrå Gästgifwaregårdar, till undvikande af Häralts och Gyltige backar skulle till verkställighet uppdragas åt Lieutenant Backlund. Kostnaden beräknades till 500 Rdr Bco och Wexjö Hush. Sällskapet har lofvat biträda med en tredjedel af den summa som härutöfwer erfordras, återstå alltså 233 Rdr Bco dem Hush. Sällskapet skulle bekosta. Men då Halmstads Köpmän komme att draga betydlig förmån af denna vägförbättring och de derjemte föga bidra till H.S. kassa, så beslöts att en subscriptions lista till dem borde utfärdas, för att om möjligt åtminstone få halfva denna summa betäckt.

Särskilt intressant att notera i våra dagar då väg- och trängselavgifter blivit aktuella diskussionsämnen är att åtminstone en av de vägar Hushållningssällskapet var med om att anlägga (Kungsbacka-Göteborg) belades med vägavgifter och därigenom faktiskt även kom att bli en inkomstkälla för sällskapet!

Utöver nya vägprojekt diskuterades även underhållet av de befintliga vägarna. Utdrag ur två olika diskussionsprotokoll med en-

dast några få år emellan ger en intressant bild av hur kraven på en god vägstandard tycks ha stigit rätt kraftigt under 1800-talets senare hälft. På frågan om befintliga rutiner för vägunderhåll vore tillräckliga konstaterade sällskapet 1864 att

... det nuvarande förordning för vägars lagning är bra, att det under vintern framkörda väglagningsmaterialet wid källossningen skall utbredas, att sönderhackad sten af ett plommons storlek, samt efter 1 tunna per aln, företrädesvis bör påföras och derofwanpå något grus.

Endast fem år senare, 1869, kom sällskapet till följande slutsats, som inte andas riktigt samma tillfredsställelse med sakernas rådande tillstånd.

Hrr C.G. Sandberg och Kyrkoherden Lundegren voro af ungefär samma åsichter, att en omsorgsfull makadamisering, med slagen sten, under hösttiden af såväl allmänna som enskilda vägar, samt åkervägarnes grusning är det ändamålsenligaste och blir i längden det billigaste; samt Kyrkoh. L. – att arbetsvagnarne för hemkörslor borde inrättas med breda hjulringar, hvilket skulle underlätta körning såväl å åkern som vägarne och bibehålla dem i stånd, och stadnade mötet i denna åsigt och betonade starkt vigten och värdet af hemvägarnes förbättrande.

En alltsedan starten viktig och synlig del av sällskapets verksamhet var utdelandet av olika priser och belöningar. Bland de många belönade baggarna, tjurarna och kvigorna (samt det obligatoriska priset i plöjning) i dessa prislister möter man stundtals också enstaka uppmärksammade insatser med transportanknytning. Vid filialårsmötet i Årstads härad 1864 erhöll exempelvis en bonde i Slöinge 6 riksdaler i pris för »en utmärkt wäl gjord wagn« och några år senare får en »mergelvagn från Tönnersa« om inte pris så dock ett särskilt omnämnande »såsom en god idé«.

Fria järnvägstransporter – men ingen järnväg!

Med 1866–1867 års tryckta handlingar från hushållningssällskapet spreds även en inbjudan till de halländska jordbrukarna att delta i 1868 års allmänna svenska lantbruksmöte i Stockholm. Härvid meddelade arrangörerna stolt att man hos SJ utverkat fria järnvägstransporter av kreatur, jordbruksprodukter och deras ägare. Just i Hallands fall var dock denna förmån av begränsat värde: först fyra år senare påbörjades byggandet av länets första järnväg!

Vid denna senare tidpunkt var inte sällskapet överksamt. I samband med ett filialmöte i Kungsbacka 10 oktober 1872 blev järnvägsfrågan föremål för »liflig diskussion« och en kommitté tillsattes omgående med uppdrag att »så skyndsamt som möjligt« utarbeta »ett förslag huru och på hvad sätt kommunerna skulle uppmanas att understödja ifrågavarande jernvägsanläggning«. Längre än till råd tycks man dock inte ha sträckt sig vad gällt detta transportmedel; några noteringar om ekonomiska bidrag finns inte i protokollen. Järnvägen skulle dock bli av stor betydelse för två verksamheter som åtnjöt sällskapets stöd och intresse: skogsbruket och mejerinäringen.

Järnvägstransporterna av såväl lant- som skogsbruksprodukter skulle naturligtvis i sinom tid få konkurrens av bilismen. De enskilda halländska jordbrukens motorisering skulle dröja rätt länge. Ännu vid Andra världskrigets slut fanns endast knappt tusen bilar i länet. Härtill kom dock de gamla underreden från uttjänta fordon som i jordbruket omvandlades till om än alltjämt hästdragna så dock på gummihjul rullande vagnar. Modellen förespråkades ivrigt på 1930-talet av de till Hushållningssällskapet anknutna lantbruksklubbarna som menade att den minskade behovet av dragkraft till hälften och ökade tempot »från skritt till trav«.

Privatbilismen bland bönder var väl inte i sig ett ämne som det låg inom Hushållningssällskapets direkta domvärjo att propagera för, men tvivelsutan blev dennas ökning ändå av betydelse för dess verksamhet, då egen bil gjorde det lättare för lantbrukare att ta sig till sällskapets olika sammankomster. Besökarantalet vid sommarmöten, exkursioner och husmodersdagar ökade under 1940-talets senare hälft nästan lika snabbt som antalet registrerade bilar i länet.

I sällskapets klippsamling finns en artikel från ett lantbruksmöte år 1950. Ingressen är talande.

Sällan skådades en mäktigare karavan av bilar än den som på torsdagsmorgonen från alla håll strömmade till Rossared, platsen för Hallands läns hushållningssällskaps landbruksmöte. Inte många meter skilde fordonen åt, och ju närmare målet man kom, ju tätare blev leden.

Senare i artikeln – troligen taget från tidningen *Halland* – noteras också att »Bilparken kring utställningen är imponerande. Den utkommenderade styrkan från stadspolisen i Göteborg (...) uppskattade bilparken till drygt tusentalet fordon.« Inte illa för ett län som bara fem år tidigare knappt totalt kommit upp i detta antal!

Tillkännagifvanden.

Från Hallands läns Hushållnings-Sällskap.

För att underlätta utförelse af ladugårdsaffärer till England, har förvaltnings-utskottet vidtagit följande åtgärder, i öfverenskommelse med Halländska ångbåtsbolagets direktion och med agenten för Köpenhamn--Leith ångbåtarne

1:o Hvarannan Tisdag, räknad från den 25 April, emottager den från förw.-utskottet antagne speditören, herr stadsmästare F. J. Holmqvist, från länet jordbrukare est, smör i sjerdingar eller drittlar, samt fullfetade unga kreatur i och för utförelse till England, via Köpenhamn, och beräknas, enligt direktionens medgifvande, frakten wid dessa affändningar endast till hälften af den i taxan fastställda.

Speditören godtagres af förw.-utskottet för sitt besvär, men affändaren betalar utgående hamnpenningar, samt magasinage och lastningskostnader, när dessa senare ifrågakomma.

När kreatur enskas affända, bör anmälan derom göras till hr Holmqvist, åtta dagar förut.

2:o De sålunda affända artiklarnes emottagas i Köpenhamn af agenten för engelska ångbåtarne, som besörjer omlastningen, försäljningen i Leith, infasering och redovisning af försäljningsbelegget, och åtnjuter i kommission och del credere 4 procent.

Försäljningsbelegget remitteras till sällskapets skattmästare, som tillställer hvarje affändare sin andel i anvisning, betalbar i Halmstads bank eller filialkontoret i Warberg.

3:o Alla varor, som genom förw.-utskottets försorg sålunda affändas, skola vara försedda med affändarens åsatta tydliga märke, alldenstund redovisningen af försäljningen der efter göres.

Följande konto-finto, stödjande sig på sjerdrets priser i Leith-marknaden, visa hvad bästa smör lemnat i behållning.

1 Ton, 25½ drittlet, 127 p. st. 10 sch.	
sig a 17 rdr 50öre	2,231: 25
frakt, assuranceexpenser	65: 25.
kommission och del credere 4 pr.	89: 25. 154: 50
	<hr/>
	Netto rdr 2,076: 75
eller per drittlet, hållande 80 tsk. ståt. eller 94	
sw. ståt. smör	81 rdr 44öre
och per sw. ståt.	86½ "

20. Hushållningssällskapets tillkännagivande angående samarbete med Halländska ångbåtsbolaget i syfte att underlätta varu- och kreaturstransporter till England. Ur sällskapets tryckta handlingar för år 1864-1865.

Från ox- till hästlän

Till syvende och sist kan man dock konstatera att det viktigaste transportmedlet under merparten av den tid hushållningssällskapet verkat har varit hästen, och kanske är det också på denna punkt som just Hallands hushållningssällskap gjort en av sina större insatser. I vart fall vittnar det utrymme just hästavelsfrågorna fått i sällskapets olika publikationer om att frågan under långa tider tillmättes stor vikt och också var orsaken till mycken stolthet.

Vid 1800-talets början var Halland ännu ett landskap där oxar dominerade som dragdjur inom själva jordbruket. De hästar allmogen höll sig med brukades främst för landsvägstransporter och var ett slags förbrukningsvaror man inte ställde några större kvalitativa anspråk på. I en tidsbild beskriver sällskapets förste hävdatecknare, Th. Gyllensköld, 1820-talets halländska hästar som »små som Ölandshästar, raggiga och vilda«, vilka var »svåra att köra in, ilskna och skenade gärna«.

Trots detta skulle det komma att dröja bortemot ett halvsekel innan sällskapet på allvar började engagera sig i hästaveln. Ett tidigt spår av intresse för frågan finner man i ett diskussionsprotokoll fört i samband med sällskapets första lantbruksmöte den 16 september 1845. Ett av de något omständligt formulerade ämnen som då togs upp var:

Är det fördelaktigast, att wid landtbruket såsom dragare uteslutande begagna oxar eller hästar, och om de gemensamt böra användas, i hwad proportion till hwarandra bör uppsättningen deraf wara, för att med det minsta möjliga inventarii-capital erhålla tillräcklig arbetskraft, hwarvid dock jordens bebrukning hufwudsakligen afses?

En gästande auktoritet från Sveriges första lantbruksskola, Eduard Nonnen, menade att det var svårt att göra ett generellt utlåtande, men

... ansåg dock för sin del hästen i allmänhet wara att föredraga framför oxen, och då de mot hästens begagnande i allmänhet anförde, i hufwudsakligaste skäl wore, att hästen är dyrare att underhålla och att hästspillning ej som gödsel wore lika kraftig som spillning efter fåkreatur, will Herr Nonnen nämna, att han under wintern gifwer sina hästar kälrötter, men ingen säd, hwarmed de fullkomligen wäl födas, och öfriga delar af året, då de stå inne, endast en cappe hafre dagligen till hwar häst, samt att, om hästspillningen dagligen utföres och blandas med annan gödsel, den är lika nyttig och kraftig som fäggödsel.



Det skulle likväl förflyta ännu några år innan sällskapets verkligt aktiva insatser för hästaveln kom igång. Men under 1800-talets senare del fick man dock upp ångan alltmer och 1873 konstaterade sällskapet att man

... under det sist förflutna qvinqvenniet, dels till enskilda personer, för inköp af 5 hingstar, beviljat 3,780 Rdr, hvaraf 1/3 eller 1,260 Rdr såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, och de 2/3 såsom räntefritt lån, dels för Sällskapets egen räkning inköpt 6 norska hingstar till ett sammanlagt pris, jemte omkostnader, af 6,900 Rdr, hvilka hingstar finnes utstationerade på lämpliga ställen inom länet.

Härtill beslöt man nu att även avsätta 1 000 riksdaler årligen för prisbelöningar vid särskilda hästuppvisningar (detta utöver de premieringar av hästar som redan förekom vid de ordinarie lantbruks-

21. En bild av modern transportteknik i hushållningspedagogikens tjänst: »Direktör Nils Ch. Månsson demonstrerar hushållningssällskapets undervisningsbuss med högtalaranläggning. I bakrutan kan skioptronbilder visas« lyder texten på baksidan av detta odaterade fotografi, gissningsvis från 1950-talet. Månsson var sällskapets sekreterare och direktör i över 30 år.

RULLA

Över premierade eller förbedömda ungston inom Hollands Häns underdistrikt år 1964

Nr	Ägarens namn och bostad	U n g s t o n e r				Mär (namn med stamboknr eller uppg. om löstomt)	Upp- satt År	Belöning			Anmärkingar
		Namn, färg och tecken (Höf-reg. nr)	Fö- dels- år	Var	Åp			Andra Höf- År	Andra År	Andra År	
75	Gunnar Johanson Bäckegård, Kivings	Pian fx, blå	62	Pontiac 9704	Juggi 90613		1				
74	Earl Karlsson Forsta, Kivings	Korn br.	62	Trotyl 10156	Dagny 59645		1				
75	Tage Pettersson Bjærrogs, Västgöbros	Ruggi fx, blå	61	Pontiac 9704	Rageln 95455		63		1		
76	Ragnar Kristensson Lunnegård, Kivings	Flossa 61/240 fx	61	Gurul 9350	Floxy 99650				1		
77	Erik Johansson Sids, Gullsted Sibings 26/6	Pulita 61/419 br. stj.	61	Halle 9936	Puta 101345		63		1		Grov. Bj rätt fram.
78	Henrik Haraldsson Säröel, Marplings	Pis fx, blå	62	Gullner 10400	Pärla 104273		63	1			
79	Ivar Andersson Gödhult, Torup	Vivvi br. stj.	62	Royal av Assman 9972	Zagn 104313		63	1			
80	Elof Svenningsson Grimmared, Sibings	Hona fx, blå	61	Jute 10532	Bivon 101351				1		Bra rygg.
81	Algot Carlsson Fogdult, Gessings	Marina 61/256 fx, blå	61	Gullner 10400	Marita 57/452		62		1		Svung i gången.
82	Alvar Petersson Nygård, Sibings	Judit 61/338 fx, skm. blå	61	Jute 10532	Dixi 98193		63		1		Trång fram.
83	Alvar Petersson Nygård, Sibings	Åkost mfx, stj.	61	Åkost 10192	Freja o. Maribel 7495 n. --- o. Golvé 5022				1		Helt profil.
84	Valdemar Nilsson Ockers, Sibings	Poppi 61/1 fx	61	Jute 10532	Binn 22197				1		

Lantbruksstyrelsen 8015. 53 mars. 8 000. SRA 180803

22. Utdrag ur rulla över premierade hästar 1964, det sista år för vilket Hushållningssällskapets arkiv innehåller sådana handlingar. Andra källor indikerar att det dock skedde premiering i sällskapets regi ytterligare några år därefter.

mötena). Redan detta var sammantaget betydande belopp för en organisation vars årliga intäkter uppgick till ca 18 000 riksdaler, och än mer ambitiöst framstår således ett beslut två år senare att anslå hela 10 000 kronor »i och för inköp av goda hingstar i Skåne«. Senare skulle man importera hingstar även från Norge, Preussen, Belgien och England. Den alltmer ökande aveln från dessa ledde 1896 till inrättandet av en särskild stambokskommitté inom sällskapet, och vid tiden för Första världskriget hade det före detta fattiga oxlänet avancerat till en hästexportör av sådan rang att det befanns helt omöjligt att upprätthålla det exportstopp som utfärdats vid krigsutbrottet. Hushållningssällskapet fick regeringens uppdrag att bestämma storleken av samt administrera exporten under krigsåren. Halland hade definitivt blivit det »hästlän« det skulle beskrivas som i en av sällskapets historiker.

Men de ovan av Eduard Nonnen 1845 an- och avförda argumenten mot hästen låter oss dock även ana en annan problematik för hushållningssällskapen, nämligen att deras välment reformförslag kunde bemötas med skepsis och konservativt motstånd bland de vanliga jordbrukarna. Man skall komma ihåg att hushållningssällskapen länge hade en utpräglad karaktär av överhetsrepresentation. Landshövdingen var i princip självskriven ordförande och åtminstone i fallet Halland dominerades dess förvaltningsutskott helt av adliga och andra större godsägare, präster, ämbetsmän och borgare. Inte minst de olika storgodsägarna spelade en viktig roll som introduktörer av nya djurraser, tekniker och rutiner på sina ägor, men man anar ibland också att deras preferenser inte alltid var desamma som gemene odalmans.

När hushållningssällskapets tidigare vice ordförande, kavalleriofficeren och hästentusiasten (han var en av de tre som ansvarat för 1875–1876 års stora hingstinköp) Georg Ehrenborg, 1912 skulle summera sällskapets hittillsvarande verksamhet inom hästavelsområdet är det inte svårt att spåra en besvikelse i hans konstaterande att man

... icke uppnått lika lysande resultat med den varmblodiga hästen som med den kallblodiga, är lätt förklarligt, då man vet, att länets befolkning icke af ålder varit vand vid skötseln af de varmblodiga djuren och i följd däraf saknar i viss mån intresse för det rationella uppfödandet af dylika.

Och inte nog med att hallänningarna icke förstod sig på »den ädla varmblodiga hästen« (vilken Ehrenborg i sin redogörelse själv ägnar nästan dubbelt så stort utrymme som den vanligare och populärare kallblodiga; framför allt ardenneren vilken genom sällskapets försorg introducerats i länet 1880), de hade också fräckheten att använda sig av »okynneshingstar« – det vill säga avelsdjur som icke premierats och godkänts av sällskapet! Uppenbarligen hade inte alla jordbrukare samma respekt för en god stamtavla som major Ehrenborg.

Nämnas bör dock att även de av Ehrenborg och andra omhulda varmbloden fann sin avsättning, om inte primärt inom jordbruket så inom den ännu i huvudsak hästburna militären. Symptomatiskt nog har man som »höjdpunkten i den halländska hästavelns historia« framhållit det inslag i sällskapets 100-årsjubileum då en hel husartropp red fram på hästar som alla utom en var fallna efter

det halländska fullblodet Glorious Gold. Så kom också militärens minskade hästbehov i sinom tid liksom jordbrukets tilltagande mekanisering att minska avsättningen för hästar. Fortfarande 1950 gick det dock tre hästar på varje traktor i Halland och ännu nära ett decennium senare (1959) kunde husdjursinstruktör Martin Johansson i sällskapets tidskrift både notera att »[i]ntresset för hästarna har ökat de senaste åren« och plädera för hästens överlägsenhet på mindre jordbruk i skogsbygd: »Det är inte alltid ekonomiskt försvarbart, att driva mekaniseringen allt för långt.«

Tiderna skulle dock ändra sig snabbt. Under 1960-talet reducerades den halländska häststammen med två tredjedelar. Härtill kom för sällskapets del den stora omorganisation 1967 genom vilken många av hushållningssällskapens tidigare uppgifter överfördes till de ombildade lantbruksnämnderna. Husdjursfrågor hörde i stor utsträckning hit, och i vart fall i Halland övertogs hästpremieringarna av nämnderna, för att senare överföras till Svenska Hästavelsförbundet.

Provins på träbottnar

Ovanstående små glimtar ur ett rikligt och i stor utsträckning ännu oordnat arkivmaterial ger en – med nödvändighet rapsodisk – bild av hur de svenska hushållningssällskapen genom olika insatser för förbättrade kommunikationer hjälpte till att lägga grunden inte bara för ett rationellare jordbruk utan också för det moderna Sverige i stort. Såsom ett avslutande kuriosum skall dock nämnas att dessa sällskap stundtals även kunde få anledning att befatta sig med mindre betydande transportmedel än båtar, vagnar och järnvägar. Så skedde i Hallands hushållningssällskaps fall när Kungl. Patriotiska sällskapet år 1835 förhörde sig hos detsamma om »begagnandet af tillverkningen af trädskor« i länet! Härpå kunde sällskapets förvaltningsutskott omedelbart avgiva en lugnande försäkran.

Hwad trädskor åter widkommer, är både tillverkningen och förbrukningen deraf härstädes bland allmogen så allmän, att knappt någon Provins mer än Skåne och Småland med denna häruti lär kunna jämföras. Dessutom må anmärkas att begagnandet af så wäl trädbottnade skor som stöflar, wid de tillfällen då trädskor wore mindre användbara, äfven blifvit tämmeligen allmänt.

Källor och litteratur

Huvudkällan till ovanstående artikel är Hallands läns hushållningssällskaps arkiv, vilket genom donation införlivats i Landsarkivets i Lund bestånd. Arkivet befinner sig under pågående ordnande och förtecknande, varför inga volymsignum angivits som källhänvisningar i ovanstående artikel. Då många av sällskapetets äldre originalhandlingar (dock ej protokollen) redan 1893 förstördes genom brand har även nedanstående tryckta källor varit av stor betydelse.

Birger Blixt, *Jubileumsskrift – Hallands läns hushållningssällskap 1812–1987* (1987).

Ludvig Danström, Georg Ehrenborg & Emil Grundberg (red.), *Hallands läns Hushållnings-Sällskap 1812–1912 – Ett bidrag till Hallands utvecklings historia* (1912).

Th. Gyllensköld, *Hallands kongliga hushållnings sällskaps historik, första delen 1812–1846* (1894). Den planerade del 2 tycks aldrig ha utkommit.

Eric Hägge, *Fattiglänets blir bördig bygd – Hallands läns hushållningssällskap 1812–1962* (1962).