

# Kjørehesten

Nr. 1 - 2011



Foreningen til Kjørehestens Fremme



## Foreningen til kjørehestens fremme

### STYRET I FORENINGEN TIL KJØREHESTENS FREMME

#### Leder:

Bjørn K. Høie, Trøgstadveien 325, 1814 Askim. Mobil 911 18 388  
vognhus@online.no

#### Nestleder/sekretær:

Dag Præsterud, Nymogata 4, 3340 Åmot. Tlf. 32 78 40 14  
dag-pra@online.no

#### Kasserer:

Ann Karin Løvås, Sørli, 2032 Maura. Tlf. 41 44 60 64  
arne.karin@c2Lnet

#### Rep.:

Per Ivar Langhelle, Bjørnsrud, 2030 Nannestad. Tlf. 63 99 79 16  
pil479@hotmail.com

#### Rep.:

Jørgen Larsen, Fetveien 1175, 1903 Gan. Tlf. 913 09 369

#### Vararep.:

Magne Sletner, 1816 Skiptvet

#### Vararep.:

Linn Wåler Rønning, Oslo

**KJØREHESTEN** utgis av Foreningen Til Kjørehestens Fremme og kommer ut i mars, mai, oktober og desember.

ISSN 1890-7342

Redaktør: Bjørn K. Høie, Mobil 911 18388

vognhus@online.no

Design/trykk: Allprofil AS, Mysen

Opplag: 150

Pris: Kr 50,-

Kontingent: kr. 300,- enkeltmedl.

kr. 400,- familiemedl.

kr. 500,- lag, firma, institusjon

Kontonr.: 1602 50 45118

*Redaksjonen gjør oppmerksom på at den og styret ikke nødvendigvis deler det syn som måtte fremkomme i artikler eller annonser i bladet.*



## Mellom vinter og vår....

kunne vært tema for denne utgave av Kjørehesten. Vi prøver å være litt aktuelle for begge årstider med bladets innhold. Noen har lagt bak seg viktige hendelser i året og livet, som for eksempel å få lov til være passasjer på en sledeskysst på vei til Røros.

Vi har også nettopp lagt bak oss et årsmøte, og jeg vil på styrets og mine egne vegne takke for tilliten i forbindelse med valget.

Lykkeligvis har medlemstallet hatt en ikke ubetydelig økning nå ved årsskiftet. Det gir inspirasjon til å utvikle bladet og

stille i stand arrangement. Styret står gjerne til disposisjon for å besøke grupper ute i landet. Har dere opplegg i form av møter eller arrangement, så vil vi prøve å støtte så langt som mulig. Vi minner om at vi leier ut tilhengeren med alt som trengs av stevneutstyr.

Foreningen feirer i år sitt 30. virkeår. Vårt neste nummer av bladet vil komme i september og vil være et utvidet jubileumsnummer. Vi håper året kan bli begivenhetsrikt og at flest mulig på en eller annen måte får ta del i jubileet.

Bjørn H

# Kjørehesten

nr. 1 - 2011

## Innhold

Side **4** Danmark-Norge tur-retur



Side **10** Cob Normand



Side **8**

Kjøretøy fra F.C. Schulz i Norge

Side **14**

Hesten og kulda,  
-en oppsummering

Side **16**

På tur til den  
158. Rørosmartnan!



Side **18**

Kultur & tradisjon  
Skogshesten

Side **20**

Kjørekurs på Skjerven gård



**Forsiden**

Forsidefoto av Kjetil Simonsen

Side **13** Bokanmeldelse • Side **22** Årsmøtoreferat • Side **24** Smånytt  
Side **25** Bo Fjelking in memorian • Side **27** Arrangementer

# Danmark-Norge tur-retur

Av Ole Jespersen

I 2009 fik Bevaringscenter Nordjylland til opgave at konservere en hestevogn for det norske Folkenborg Museum, der er under Østfoldmuseerne. Vognen er en tohjulet Dog Cart, bygget af den københavnske vognfabrikant F. C. Schulz, og på et tidspunkt er den blevet solgt til en norsk kunde. Som vogntype er Dog Carten ganske ordinær både i Norge og Danmark, men netop denne vogn er spektakulær, idet sidefyldningerne og bagklappen er malet i skaktern (sjakkbrettmønster. red. anm.). I Norge findes to tohjulede Dog Carts og en kane, der er dekoreret på tilsvarende måde og bygget af F. C. Schulz i København.

Den norske vognhistoriker Bjørn Høie fra Folkenborg Museet mener ikke, at der i Norge findes øvrige med denne dekorative bemaling. Undertegnede kender heller ikke til, at der i

Danmark findes bevarede køretøjer med skakternet dekoration fra F. C. Schulz eller andre vognfabrikanter. På dette grundlag skulle den originale linoliebaserede bemaling derfor bevares, selvom den sine steder var yderst opskallet og nedbrudt.

## **F. C. Schulz**

Karetmager Friederich Christian Schulz var født i 1834 i Oldenburg, Tyskland, og som 22-årig kom han i 1856 til København. Omkring 1864 havde han værksted i Strandstræde 9, i 1869 var adressen Lille Strandstræde 14, og i 1888 kaldes han vognfabrikant nu med værksted i Nørregade 40. F. C. Schulz var en anerkendt vognfabrikant, og i 1892 byggede han Guldbryllupskareten, som fortsat anvendes af Kongehuset. Kareten var en guldbryllupsgave til Christian IX og Dronning Louise fra Københavns

*F. C. Schulz var Hof-Vognfabrikant i perioden 1893-1903. Han døde 3. november 1903.*



Den spændende tohjulede Dog Cart efter konservering hos Bevaringscenter Nordjylland. Bemærk de skakternede felter på vognsiden.  
Foto: Ole Jespersen.



håndværksmestre. I Schulz' værksted blev karetmager-, smede-, lakerer- og sadelmagerarbejdet udført, mens andre af Københavns håndværksmestre udførte fx guldtrækkeri, guldplettering, billedskæring og possementarbejde.

F. C. Schulz var Hof-Vognfabrikant i perioden 1893-1903. Han døde 3. november 1903.

#### **Konservering af den norske Dog Cart**

Da den norske Dog Cart kom til Bevaringscenter Nordjylland, blev den indledningsvis undersøgt for skadedyr, men der var ingen tegn på borebiller eller andre skadevoldende insekter. Vognen blev derfor ikke frysedesinficeret. Generelt var vognen træmæssigt i god stand. Bagklappen havde løse hjørnesamlinger, og træsvind gjorde,

at låsepalen ikke greb ordentlig fast. Jernværket var rustent, men ellers intakt. Jernrammen omkring stænkeskærmen var bøjet. Læderet på stænkeskærmen og hjulskærmene var nedbrudt, og især på stænkeskærmen var læderet udtørret, krakeleret og opskallet. Det største problem ved vognen var dog bemalingen. Nedbrydning på grund af fugt og sollys havde forårsaget tab af både bemalingens øvre lags og farveholdning. De fleste områder var nu udtørrede og opskallede, og farverne var helt udblegede eller fuldstændig mistede.

Indvendigt på bagklappen og i rammefalsene var den blåsorte bemaling med glansfuld lak dog godt bevaret. Resten af vognens bemaling har uden tvivl stået lige så glansfuld og mørk



**Over og til venstre:** Vognfabrikant F. C. Schulz er især kendt for Guldbryllupskareten, som han tegnede og byggede. Kareten var i 1892 en gave til guldbryllupsparret Christian IX og Dronning Louise fra Københavns Håndværksmestre. Her ses gallaekvipagen på Christiansborg Ridebane.



Proces med fastlægning, rensning, optrækning og overfladebehandling af Dog Cartens skakternet bemaling.  
Fotos Ole Jespersen og Pascal Faudot.



i farven, og ikke som nu i en mørk grålig tone. Der blev lavet en smule karetmagerarbejde, især på bagklappen og et par løse træsamlinger, men det største arbejde lå i farvekonserveringen. Den gamle linoliebaserede bemaling var som nævnt meget opskallet og nedbrudt, men på vognens højre side var den iøjnefaldende skakternede bemaling bedre bevaret. De opskallede partier blev fastlagt med brug af japanpapir, størlim og var-

mespatel, hvorefter overfladerne blev afrenset. De skakternede partier blev trukket op med en svag akvarelfarve, mens den mørkeblå og bordeaux bemaling blev retoucheret med Gamblin konserveringsfarve. Partielt blev den bordeauxrøde staffering trukket op. Slutteligt blev udvalgte områder overfladebehandlet for at opnå en smule af den originale højglans.



*Før konservering*



*Etter konservering*

Som de samtidige og høyst anerkjente danske vognfabrikantene Gløy og Fife var også Schulz representert med kjøretøy av ypperste kvalitet og design her i landet. I Danmark var han nok mest kjent som ”Hof-Vognfabrikant ” og for sine elegante kjøretøy av kuskekjørt type.

# Kjøretøy fra F.C. Schulz i Norge

Av Bjørn K. Høie

I Norge er det de gentlemanskjorte kjøretøyene som ser ut til å dominere innenfor det ganske begrensede antallet vi kan finne. Som nevnt i hovedartikkelen kjenner vi to tohjulte dogcarter og en slede med samme type maling. Alle tre har samme fasong på fatingen med setene plassert dos-a-dos, eller rygg-mot-rygg om man vil. Sleden og den andre dogcarten i privat eie tilhører de samme eierfamiliene som har hatt dem hele tiden.

Hvor museets dogcart egentlig kommer fra, ja se det har vi ingen sikre holdepunkter om. Den dukket først opp i min store kjøretøyregistrering i 1988. Eierne, som hadde kjøpt den fra en skraphandler, fikk lagt på ny hjulgummi og hadde nok en plan om å ha den som hyggekjøretøy når de gav seg med aktivt landbruk og skulle få seg hest i pensjonisttilværelsen. Slik ble det ikke, – den ble bare stående. Da den ene av ektefellene falt fra var ikke prosjektet like aktuelt. Gården kom på salg, men de husket den ivrige ”vognforskeren” som hadde vært innom, og museet fikk tilbud om å overta kjøretøyet. I noen år har den stått og ventet på midler til å foreta nærmere studier. Resten av historien kan man lese i Ole Jespersens artikkel.

Som et av vognfabrikkens absolutte høydepunkter hva gentlemanskjorte vogner angår, må vi trekke fram en firehjuls kombinert dogcart og phaeton i naturtre. Den er så gjennomført elegant i alle detaljer samtidig som den har mulighet til å veksle mellom de to setearrangementene. En slik vogn må ha vært et helt fantastisk syn forspent et par elegant lette kjørehester.

Det som ellers er kjent her til lands fra Schulz er en framaksel, antagelig til en landauer fra en av Østfolds herregårder. En mylord av stor modell gikk dessverre med i en gårdsbrann på Ulleberg ved Larvik midt på 1980-tallet.

Til slutt skal det nevnes en etter våre begreper trille, i Danmark kalt ponnivogn (se side 9).

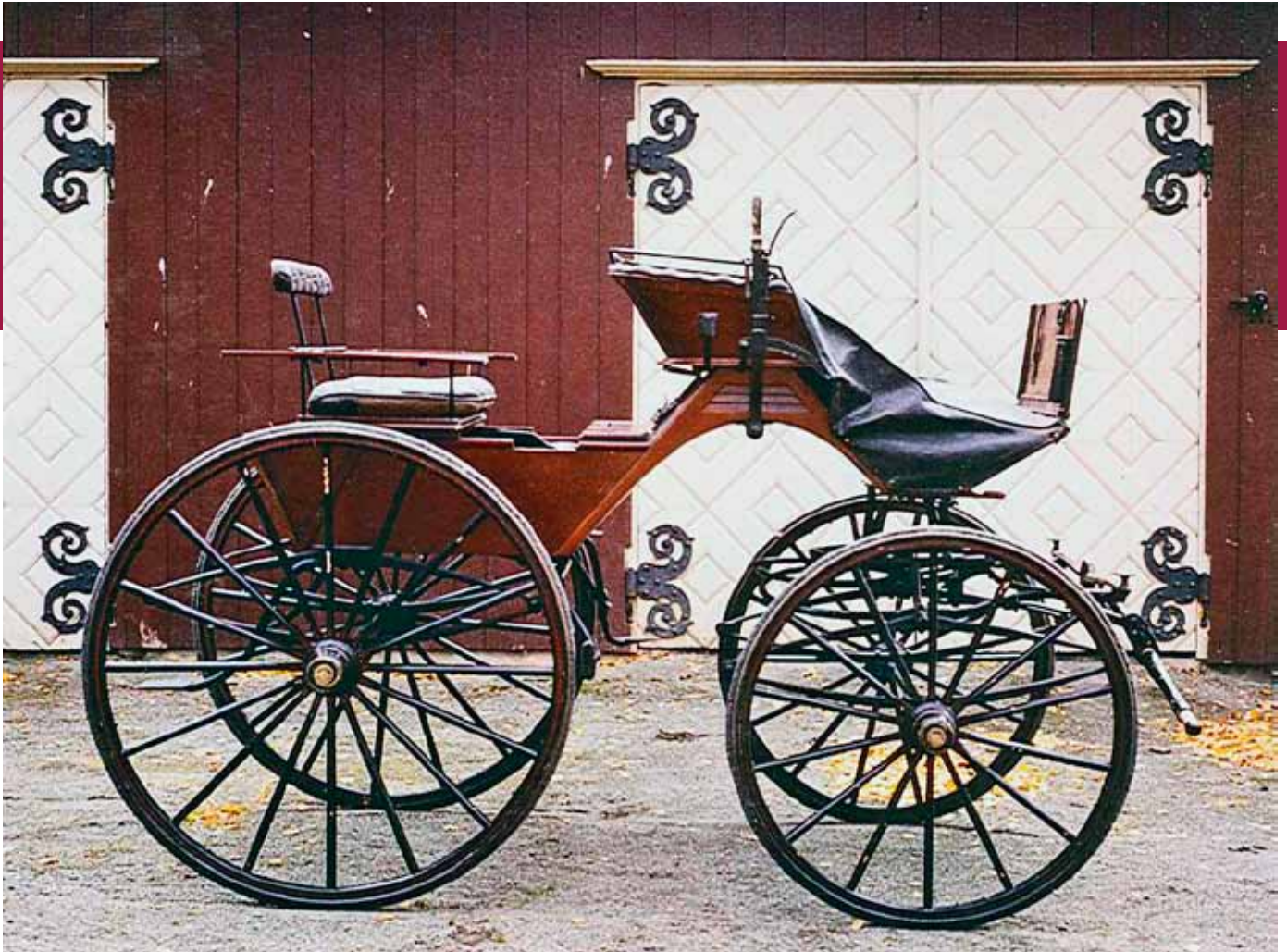
Den kom til Folkenborg museum som gave fra et dødsbo fra en større gård i Rakkestad. Museet ble kalt ut for å vurdere en del landbruksredskap og kom over ”trilla” bakom en plankestabel. Raskt fikk jeg øye på kompaktgummi på hjulene. Mitt vognvante øye så også straks at dette var noe mer. Hele det buede

skjermstykket fra motsetet og over fortøyet var lærtrukket. Så fikk jeg øye på bakre feste for stikkstang. Her kunne det settes på løs springbom og kjøres med stang og liner til parhestene. Lakeisetet bakerst var også mer enn vanlig forseggjort. Da var det tid for nærstudie av navkopper, hvor det sto F.C. Schulz Hof-Vognfabrikant, København. Dette var altså bondefamilien som ikke hadde nøydt seg med en vanlig norsk trille. De kunne jo bare holdt seg innen egen kommune og valgt ei trille fra Mjørud Vognfabrikk som da var i full virksomhet.

Hvorfor man her og alle de andre stedene har valgt kjøretøy fra F.C.Schulz, – ja det får vi nok ikke så lett rede på.







*Den kombinerte vogn som phaeton og øverst side 8 som dogcart*



*Trille/Ponnivogn fra Rakkestad*

# Cob Normand

er den letteste av Frankrikes ni arbeidshestraser, -en allsidig hest for kjøring og ridning.



Av Per Ivar Langhelle

Normandie, nordvest i Frankrike, har fra gammelt av vært kjent for sin hesteavl med sitt gode jordsmonn og kalkrike beiter. Den normanniske coben har fått sitt navn fra engelsk, der cob som kjent betegner en hestetypen mellom ponni og hest. Enkelte har forsøkt å oversette cobtype med «kubbete», og det er ikke så langt fra sannheten. Typen kjenne-

tegnes ved relativt grov kropps- og benbygning, men er allikevel edlere og har bedre bevegelser enn de virkelig tunge rasene. Cob Normand ble ikke godkjent som egen konsolidert rase før i begynnelsen av 2000-tallet, men har gamle aner. Den nedstammer fra anglonormanneren, en rase som var svært populær på 1800- og tidlig 1900-tall. Det var

en allsidig, tyngre halvblodshest basert på franske hopper og importerte engelske hingster, særlig Norfolktravere. Anglonormanneren utmerket seg som en særdeles god kjørehest. De tyngre var ettertraktet som karossier (mektige, men elegante vognhester) og til artilleriet. De lettere gikk til landeveisbruk og faktisk til bruk som rene konkurransetravere.



Mange land skaffet seg anglonormanniske hingster til innkryssing i sine lokale raser. I Tyskland ble de brukt både i Oldenburg, Hannover og Brandenburg, riktignok med vekslende hell.

Den store norske hippologen byråsjef Sigvart Petersen, en av drivkreftene i Norfolk-Totningklubben, var flere ganger i Normandie og Bretagne på jakt

etter hingster som kunne passe i den norske kryssningsavlen. Vi vet om iallfall to anglonormanniske hingster som kom til Norge.

*(Se artikkel om Norfolk-Totningklubben i Kjørehesten nr. 3 2008)*

På 1870- og 80-tallet importerte Sverige flere hingster som i en periode var meget populære. Kurt Graaf oppsummerer den

anglonormanniske epoken i Sverige slik i sin bok *Den svenske varmblodshestens historia under 200 år* (2004):

- Med fasit i hånd kan man fastslå at det var for store forskjeller mellom de daværende svenske varmblodshoppene og de franske karossierhingstene. I rettferdighetens navn bør man dog ikke glemme at anglonormannerne produ-

# Cob Normand



serte mange førsteklasses vognhester, hvilket før bilalderen var av stor betydning. Avkommet arvet dessuten vanligvis et behagelig temperament, hvilket kunne behøves i mange svenske hoppestammer, ikke minst i Midtsverige.

I sin Handbok för Hästvänner, utgaven fra 1913, sier C. G. Wrangel: -Man kan si at i Normandie avles for tiden fire hovedtyper:

1. Travertypen
2. Karossiertypen
3. Ridehesten, høyt i blod
4. Den gamle grove anglonormanneren, som er mer en energisk hest for jordbruket. Av denne typen finnes bare et lite antall igjen. *(begge oversettelser: P.I.L)*

Den franske traveren tok sin egen vei, og ridehesten utviklet seg til den moderne Selle Francais.

Cob Normand er således et produkt av type 2 og 4. Som alle andre kjørehesteraser har den hatt sine opp- og nedturer, alt etter hva markedet forlangte av tunge eller lette typer. Mekaniseringen i jordbruket gjorde flere av de tyngre franske rasene overflødige og bønde-

ne utviklet dem i stedet til rene kjøttprodusenter. Cob Normand klarte ved hjelp av en viss krysning å beholde de lette, energiske bevegelsene, samtidig som kroppsmassen passet til formålet, en sterk middels stor kjøre- og arbeidshest. Som ved alle krysningsprodukter er man hele tiden på vakt for å luke ut hester med for spedit beinbygning i forhold til kroppsmassen. Allikevel er man ikke i samme grad som i Norge redd for krysninger. En del oppdrettere har sett til Irland, der hopper av trekkhestrasen Irish Draught ofte blir bedekket med fullblod eller edle varmblodige hingster for å produsere sprang- og feltrittshester av høy klasse. Selv avlsforeningen for Cob Normand oppmuntrer slike krysninger, ettersom det dreier seg om rene brukskrysninger som ikke går inn i videre avl. Kravet til stambokføring er at hesten må være 7/8 ren Cob Normand.

I dag fremstår Cob Normand som en godt proporsjonert tyngre kjørehest, passe grov og muskelsatt med en mankehøyde på 158 til 170 cm. Til tross for en relativt stor kroppsmasse skal beve-

gelsene være lette og energiske. Det er obligatoriske kjøreprøver på utstillinger og premieringer, og mange avlsdyr profilerer seg ved å delta i kjørekonkurranser. En av de mest kjente er Route du Poisson, der man gjenskaper fisketransportene fra nordvestkysten til Paris. Denne turen arrangeres hvert tredje år, og som i gamle dager må distansen tilbakelegges på under 24 timer for at fisken skulle være så fersk som mulig.

Det legges avgjørende vekt på et godt og avbalansert lynne. De fleste farger forekommer, men brun og mørk brun er vanligst. Vi finner disse hestene over hele Frankrike, men hovedtyngden avles fremdeles i Normandie, særlig i distriktene der deres vugge stod, i La Manche, Calvados og L'Orne. De nasjonale stutteriene (Les Haras Nationaux) har vært hjørnesteinene i fransk avl, og for Cob Normand særlig Saint-Lo og du Pin. Med sine ærverdige bygninger der hestekulturen sitter i veggene er de vel verd besøk for å se denne interessante rasen i sitt rette element.

# Bokanmeldelse

Ib Møller og Ole Jespersen:

BEGRAVELSER

Kørsel med hest og vogn

Råd og vejledning

28 sider



Ib Møller og Ole Jespersen er sentrale medlemmer i dansk kjøreforbunds kulturhistoriske utvalg, Møller som formann og Jespersen som redaktør av forbundets medlemsblad *Køresporten*. I utvalgets skriftserie utkom i 2010 dette heftet, som tar for seg begravelseskjøring med hest og vogn. Det inneholder avsnitt om historie, begravelseskikker, hester og vogner, seletøy, påkledning og ikke minst hvordan selve kjøringen skal foregå. I Norge ville man vel i foregående setning brukt verbet i fortid, men i flere land er dette fremdeles en levende (unnskyld uttrykket) tradisjon. Det fantes også en viss interesse i Danmark, og i 2001 opprettet noen kjøreinteresserte foreningen «De sorte Ekvipager», som senere gikk inn i Kulturhistorisk Utvalg i Dansk Køre Forbund.

Dette heftet er ment som en veiledning til kusker som vil kjøre med

hestetrukken likvogn. Forfatterne legger stor vekt på tradisjon og stil, der man tilstreber en avdempet, sober verdighet i alt man gjør. For eksempel skal seletøyet helst ikke ha blanke spenner eller annen pynt. Tidligere kunne spennene bli malt svarte, eller hestene kan dekkes av store skaberakker, svarte eller fiolette dekken som ofte rekker ned til midt på pipene. Egen likvogn, eid av begravelsesbyrået eller menigheten, var vanlig før, men også enklere vogner dekket med granbar eller mørke tepper ble brukt. Hestene må være absolutt sikre og kunne stå lenge stille, samtidig som de må kunne gå i sakte skritt. Det er viktig hvis likfølget følger etter til fots.

Mye overtro er forbundet med døden og likferden. Forfatterne nevner at i Norge mente man at licksleder ikke måtte brukes mer enn den ene gangen til kirken – og ikke tilbake. Det ville

nemlig varsle om snarlig gjenbruk. I Norge var man også oppmerksom på hesten. Trakk den tungt og var svett på vei til kirken sto det dårlig til med den avdøde. Gikk hesten derimot lett og ubesværet var den avdøde kommet til det rette sted.

Det er vel lite trolig at begravelseskjøring med hest igjen vil få noe særlig omfang i Norge. Allikevel vil mange historiebevisste kusker også her sette pris på dette heftet, som på en utmerket måte behandler en halvglemt, men viktig del av kjøringens kulturhistorie.

*Per Ivar Langhelle*

Hefte kan bestilles hos Ole Jespersen, Bækkedal 16, 9210 Aalborg SØ, Danmark  
E-mail: ole@karetmager.dk

Stall eller uteliv, dekken, klipping, foring, vanning, - alt blir så mye mer komplisert når gradestokken nærmer seg -30. Denne vinteren har gitt mange av oss anledning til å tenke etter hvordan vi best kan legge forholdene til rette for hestehold i tildels ekstrem kulde. Her følger en liten oversikt over forskning og gode råd.

# Hesten og kulda,

## -en oppsummering etter en av de kaldeste vintre på lang tid

Av Per Ivar Langhelle

De aller fleste ser ut til å være enige om at hesten skal ut så mye som mulig, også i streng kulde. Fordelene veier tyngre enn ulempene: frisk luft og mosjon er bra for tarmvirksomhet, blodsirkulasjon og ikke minst for humøret. Pelsen gjør at hestens oppfatning av kulde er en helt annen enn menneskets. Den eneste situasjonen der ekspertene ser problemer er i tilfeller med underkjølt regn der det dannes en ishinne over hele hesten. Holke kan også være problematisk. Hvis man ikke vil eller kan sko med brodder må det strøs med sand eller våt flis som vil fryse så snart det blir kuldegrader igjen. At hestene står inne for at ikke vannet skal fryse er ikke god nok grunn. En får heller isolere vannrør bedre eller investere i varmekabler, eventuelt sette inn en varmeovn mens hestene er ute.

**Når fryser hesten?** Regn sammen med vind er det verste. Ved langvarig regn mister hesten 30-40 prosent av isolasjonsevnen. Noen viktige faktorer som avgjør når hesten begynner å fryse:

- Holdet. Fett isolerer.
- Foringen. Fri tilgang til stråfor gir høyere kuldetoleranse.
- Mulighet til å søke le. Leskur er bra, en tett granhekk kan gjøre nytten.

**Klippe eller ikke?** Hovedårsaken til at man klipper er at hesten lettere tørker når den er blitt svett. Noen opplever også at hesten føles lettere og sprekere uten vinterpels. Mengden av arbeid, hvor mye hesten går ute og hvordan lufttegården er innrettet avgjør om eller hvor mye hesten skal klippes. En hest som er lavt traceklippet

(se nærmere forklaring i egen ramme) kan muligens klare seg uten dekken hvis lufttegården har god vindbeskyttelse og det gis rikelig med stråfor. Fullstendig klipping bør bare foretas på høytytende konkurransehester.

**Dekken** er blitt en stor sak for mange hesteeiere og skaper mange praktiske, og ikke minst økonomiske problemer. Mange kan nok med fordel tenke gjennom sitt dekkenbruk.

- Skal hesten gå med samme dekken hele dagen? Været og temperaturen kan skifte mye.
- Sjekk under dekkenet om det oppstår kondens. Det kan være for tett og varmt og hesten svetter.
- Støv og salt fra svette kan tette til også såkalte pustende dekken. Sjekk nøye hvordan slike dekken skal rengjøres.
- Dårlig tilpassede eller flere dekken oppå hverandre kan hindre bevegelsene eller gi gnagsår.
- Kan bedre vindbeskyttelse og bedre tilgang på stråfor i lufttegården gjøre at man unngår å kjøpe flere og tykkere dekken?

**Foring.** Her er det to mulige faremomenter, fang og kolikk. Frossent gras representerer en betydelig fare for forfangenhet, idet det inneholder høyere verdier av karbohydratet fruktan som har vist seg å øke risikoen for denne lidelsen. Anbefalinger går ut på at hester som har vært forfangne eller som er disponerte for det (overvektige, særlig

ponnier) ikke bør få tilgang til gras hvis det har vært under fem minusgrader om natten. Frossent gras medfører også øket fare for kolikk, særlig på fastende mage. Risikoen minskes ved å gi tørt grovfor før hestene slippes ut.

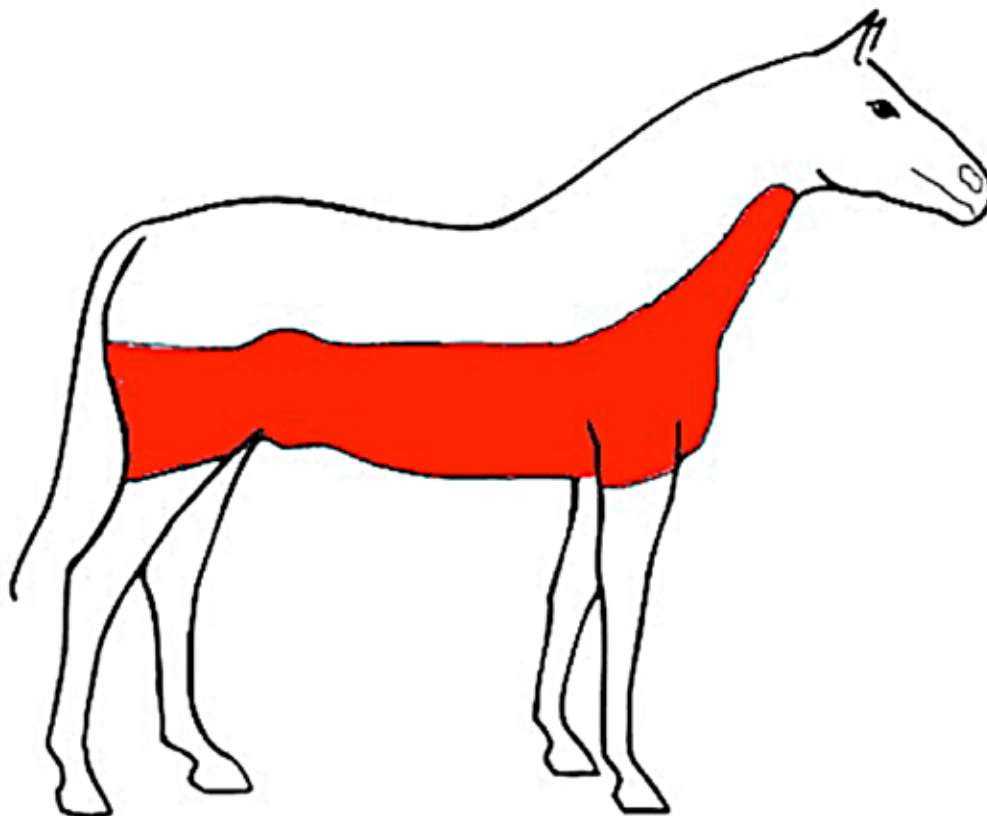
Andre formidler som epler og gulrøtter bør ikke gis i frossen tilstand. Frossen silo og høyensilage må tines og representerer da ikke noen kolikkfare.

**Vann.** I sterk kulde kan det være fristende å vente med å gi hesten vann til den kommer inn i stallen. Det går greit hvis uteperioden er relativt kort og det ikke fores ute. Hvis hesten er ute hele dagen og har tilgang til stråfor er det helt nødvendig med vann, ellers er kolikkfaren stor. Utfordringen er da å holde vandunken åpen til enhver tid. Oppvarmede drikkekar er dyre, og ofte er det praktisk vanskelig å fylle på vann flere ganger om dagen. Noen mener at hesten bør ha tilgang til lunkent vann. Forskning viser imidlertid at den foretrekker kaldt vann hvis den har valget. En annen sak er at den drikker mer hvis den bare får oppvarmet vann.

**Transport.** Hvis vi ser bort fra de rent trafikale farene ved kjøring vinterstid spiller det egentlig ingen rolle for hesten om den står i en tilhenger eller i lufttegården i 25 kuldegrader. Temperaturen stiger fort inne i en hestetransport, og med et godt dekken er det ingen fare. Ved lange transporter vil hesten lettere holde varmen hvis den har tilgang til stråfor, men da er den igjen helt avhengig av vann.

Kilde: Ridsport

# Medium Trace Clip



**Trace klipping** vil si å fjerne pelsen på undersiden av hals og kropp som figuren viser. Det skilles mellom høy, middels og lav traceklipp.

**NB:** I Sverige og Norge blir traceklipp oftest oversatt med sporklipp. Det må bero på en forhastet slutning av ordlisteforklaringen på trace, som jo betyr spor. Imidlertid henspiller trace i denne sammenhengen på det engelske ordet for trekkline, det vil si at denne klippingen følger trekklinen eller draget når hesten står forspent. Dette har således vært det klassiske klippemønsteret for kjørehester. Som kulturbevisste kjørehestfolk bør vi stå fast på den opprinnelige betydningen og kanskje heller kalle det kjørehestklipp.

## Nye medlemmer I FKF



Foreningen til Kjørehestens Fremme

Cecilie Gjetanger  
Birgit Dorothea Nielsen  
Siri Falck Orstad  
Inger Marie Ensrud  
Gunnar Nilsen  
Vilfred Sverre Nielsen / Holmøyane  
Mære Landbruksskole  
Vidar Haugsbø

Magne Sletner  
Kjetil Nyvang  
Anne Kittelsbye Totlund  
Ingeborg Mari-Terese Flaate  
Petter Olsen  
Torgeir Svalesen  
Alexandra Mikkelsen  
Petter Sundby

Mindor Hesthaug  
Thor Juveth  
Roger Haeselich  
Berit Morstad  
Øyvind Askim  
Anne Kittelsbye Totlund  
Siriann M. Liserud Bogen

FKF ønsker de nyinnmeldte medlemmer velkommen!

Og den 30. turen for svenskene som gjenopptok forbondetradisjonen med hestekjøring til martnan i nyere tid.

# På tur til den 158. Rørosmartnan!

Av Kjetil Simonsen

For tredje gang har jeg nå vært med og laget film om kjøring til Rørosmartnan. Og bortsett fra en bilpåkørsel av en av ekvipasjene, hvor heldigvis ingen kom til skade, gikk alt smertefritt. Første gang jeg var med, var for 15 år siden med Nord-Østerdal lasskjørerlag, fra Tyldal, og filmen selger fremdeles. Andre gangen var da hedmarkingene begynte med hestekjørt Lasskjørerakevitt fra Løten. Så da var det jo lett denne tredje gangen å ta noen bilder i tillegg, siden jeg var ut og inn av bil, på og av sleder fra Tynset på søndag, til innkjøringen på Røros påfølgende tirsdag.

Siden det er flere som er interessert, forespurte jeg meg litt om hvordan en kan få delta med egen hest i den offisielle kjøringen som avsluttes med innkjøring under åpningen av martnan. Om man ikke er tilsluttet kjørelag som allerede er med, eller har bopel i deres distrikter, må en henvende seg eller søke hos turistsjefen i Røros. Noe som da er viktig er at det finnes en dokumentert historisk handelsvei eller kjørevei til Røros fra ditt startsted. Så om det finnes vill en høyst sannsynlig få være med. Ellers er det mulig å kontakte de godkjente kjørelagene for å være med som passasjer uten egen hest, der det skulle finnes plass.

Er en interessert i tradisjon og hest, er dette en tur alle burde få med seg.







*God bekledning og dekken av ekte naturmaterialer er en forutsetning for å klare seg på en slik kjøretur.*



# Kultur

# og tradisjon

Av Anders Kongsrud

– Den store forskjellen er at vi ikke skader naturen. Det finnes ikke spor eller sår i skogen etter at vi har kjørt tømmer med hest i motsetning til hogstmaskiner og lastebærere hvor det ofte må store reparasjoner til etter hogsten.

– Vi kan ikke måle oss med maskinene verken når det gjelder effektivitet eller økonomi, men vi tar vare på norsk kultur og tradisjon. Hvis du skal rydde i skogen eller for eksempel hogge ved uten først og fremst å stille krav til effek-

tivitet så er hesten et supert alternativ, sier Anton Mayerhofer.

– Jeg hogg tømmer for kommunen på Øya i Vikersund i fjor og fikk stadig besøk av folk som var nysgjerrige og ville prate. Jeg følte meg like mye som en turistattraksjon som å være på jobb, innrømmer Mayerhofer. Lørdag hadde Buskerud og Vestfold dødehestlag skogshestdag hos Mayerhofer på Lerskalen i Åmot. Der møttes både to og firbeinte. – Det er koselig å møtes. Her har vi både er-

■ **MODUM** Hesten har ikke utspilt sin rolle i tømmer-skogen selv om den ikke kan utfordre nymotens maskiner hva effektivitet angår.

farne og ikke like rutinerte hester og folk. De «voksne» kan vise oss unge hvordan dette skal gjøres. Det er hyggelig å kunne lære av hverandre, forteller Heidi Schüller som leder dødehestlaget.

Dødehestlaget er ikke først og fremst en raseforening, men har takhøyde for alle med arbeidshest uansett rase.

– Vi har slike dager for å vise fram hva vi driver med. Arbeidshesten er snill, allsidig, sterk, tålmodig – og mye mer, sier Schüller.



*Kristine Linnea Hansen og Ristvedt Maja er allsidige og prøvde tømmerkjøring for første gang.*



*Bålkos*



Anton Mayerhofer synes hesten blir brukt altfor lite og vil gjerne slå et slag for bruk av arbeidshesten.

– Hesten er en ressurs. Mange har en hest på stallen, men den blir ikke brukt. Hesten er sterk og tåler tunge jobber. Hvis hesten blir brukt så blir den rolig og grei også, forsikrer Anton Mayerhofer.

[anders.kongsrud@bygdeposten.no](mailto:anders.kongsrud@bygdeposten.no)

*Egil Halvorsen (t.v) fra Hokksund, Anton Mayerhofer fra Åmot, Jørn Andersen fra Kløftefoss og Morten Skaug Hansen fra Skotselv bruker gjerne hesten til skogsarbeid.*



## Allsidig hoppe

■ MODUM Ristvedt Maja og eierinnen Kristine Linnea Hansen hadde tatt turen fra Kongsberg til Lerskallen for å utvide horisonten.

– Vi har drevet masse med sprang, dressur og ridd masse på tur, men også prøvd oss på presisjonskøring. Maja er utrolig allsidig og kan brukes til det aller meste, innrømmer Kristine.

På skogshestdagen i Åmot prøvde de to å kjøre fram tømmer fra skogen for aller første gang. Det gikk fint.

– Ja, det var kjempegøy og frister absolutt til gjentagelse. Maja er sterk og kan dra tunge lass – mye tyngre enn jeg i utgangspunktet trodde, erkjenner den 19-årige hesteeieren.

De to har deltatt i NM for dølehester der både dressur, bruks- og presisjonskøring stod på programmet. Til høsten venter det nye utfordringer for den samspilte ekvipasjen.

– Ja, til høsten tar jeg med Maja og flytter til folkehøyskolen i Nordfjordeid og da blir det hest for alle penga, smiler Kristine Linnea Hansen.



Bærum og Omegn Hesteavlsforening arrangerte kjørekurs på Skjerven gård i vinter. Kursdeltagerne hadde noe varierende forhold til kjøring, fra hesteeiere til "ridetanter", men de fleste var relativt ferske som kusker. 12 blide og ivrige deltagere, fra 15-62 år hadde meldt seg på kurs. Det var lagt opp til å låne hester på gården for dem som ikke hadde hest selv. Dette var et tilbud de fleste benyttet seg av, men det deltok også en annen hest. Deltakerne fikk i løpet av 4 dager kjøre både slede, to-hjuling og firhjuling, og prøvd seg på litt forskjellige hester.



# Kjørekurs på Skjerven gård



Av Linn Wåler Rønning

*Sjefen sjøl på Skjerven, Ivar Bakke, var tett på kursdeltagerne.*

Instruktører var Ivar Bakke og under tegnede. Kurset gikk over 5 ganger, en kveld med teori og 4 praktiske dager. Vi startet med en teorikveld hvor alle presenterte seg og la frem forventninger og ønsker til kurset. I tillegg gjennomgikk vi seletøy og påseling, hvordan man holder i tommene, vogntyper og utfordringer og kuskens hjelpere. Det ble lagt stor vekt på sikkerhet og kuskens ansvar, det er ikke bare å spenne for en hest og kjøre seg en tur. En god kusk har mange timers erfaring på kuskbukken, og evne til å forutse og unngå farlige situasjoner.

Første praktiske økt gikk med til å sele på og øve seg på tømtekt. Ivar hadde bundet opp tømmer til veggen for tørrtrening. Deltagerne forkortet og forlenget tømmene, og øvde seg på å holde orden på kveilen til de følte seg trygge på det, og var klare for en hest i andre enden. Etterpå fikk den ene halvdel av gruppa tømkjøre hver sin hest på banen, mens de andre øvde på forspenning og fraspennning ved stallen, og så byttet vi.

Andre dagen kjørte alle en økt dressur på banen og en tur med hjelpekusk på

veiene på jordet. I dressurøktene terpet vi på kuskens sittstilling og hjelpere, halvparader, volter og etter hvert bruk av pisk og riktig stilning i hjørnene. På tur fikk deltakerne kjenne litt på det å kjøre i kolonne, kjøre langs veien, og plassering av slede på skrå vei. Flike hestejenter på gården var med som kyndige medkusker.

I tillegg til dressurkjøring var noen elementer fra brukskjøring på programmet tredje dagen. Jeg kjørte gjennom og viste noen enkle momenter i praksis, som rygging inn i port, snu i trangt rom, holdt i



oppover og nedoverbakke. Skal du rygge med hest er det viktig å ha helt klart for seg hvordan vogna oppfører seg når du skal svinge, så før de fikk lov til å rygge med hest måtte de selv ta i et tak og rygge firehjulsvogna inn i trangt rom for egen maskin. (Det var lett å se hvem som kunne rygge med henger) Avhengig av erfaring fikk alle prøvd momentene med enten fire- eller tohjulsvogna.

Siste dressurøkt ble gjennomført med stil! Det er utrolig gøy å se fremgang fra første økt, og deltagerne var ivrige med spørsmål og problemstillinger underveis

som gjør det gøy å undervise! Siste dagen fikk alle prøve å kjøre tospann- og det var nok et lite høydepunkt for mange. Store krefter, men trygge erfarne hester gjorde det til en god opplevelse for alle.

Deltagerne var kjempeflinke og hjalp hverandre underveis så logistikken fløt fint med inndeling i grupper, bytte av hester og vogner! Etter alle øktene var det grilling av pølser, kaffe og kaker- og selvfølgelig mer hesteprat.

Jeg må si at jeg er imponert og litt stolt av å jobbe med så utrolig flinke hester; de

gikk flere økter hver dag med nye kusker- alltid like tålmodige og ærlige! Til daglig går de i rideskole og kjøreoppdrag, men gøy å se at de liker å jobbe, og "tenner" litt ekstra på kjeglekjøring!

Takk til alle deltakere, medhjelpere og andre som bidro til et vellykket kurs på Skjerven! Det var flere interesserte, så det blir nok både oppfølgingskurs og nytt kurs til høsten!

Linn Wåler Rønning kan kontaktes på: [linnwaler.ronning@stud.nvh.no](mailto:linnwaler.ronning@stud.nvh.no)



## Foreningen til kjørehestens fremme

Referat fra årsmøte 20. februar 2011

**Tid:** Søndag 20. februar 2011  
**Sted:** Folkenborg museum, Mysen i Østfold  
**Antall deltakere:** 9 medlemmer til stede

### 1. Godkjenning av innkalling og dagsorden

Årsmøtet godkjente innkalling og dagsorden.

### 2. Valg av møteleder, referent og 2 personer til å underskrive protokollen

Følgende ble valgt ved akklamasjon:

**Møteleder:** Leder Bjørn K. Høie  
**Referent:** Nestleder/sekretær Dag Præsterud  
**Møtevitner:** Arild Tohn og Niels Mark

### 3. Årsberetning

Leder Bjørn Høie gjennomgikk styrets årsberetning, som ble godkjent.

### 4. Regnskap

Kasserer Ann Karin Løvås gjennomgikk årsregnskapets hovedtall, samt revisorrapporten.

- Per Ivar Langhelle forklarte nærmere omkring salgsinntekter fra kursvognene på Starum.
- FKF har opprettet sin bankkonto i kasserers navn, fordi en ren foreningskonto er kostbar i opprettelse og bruk.

Regnskapet ble således godkjent med et overskudd på kr. 40 198,72.

### 5. Fastsettelse av årskontingent for 2012.

Styret forslø følgende endringer:

**Enkeltmedlemskap:** Øke fra kr. 300,- til kr. 350,- pr. år  
**Familiemedlemskap:** Øke fra kr. 400,- til kr. 450,- pr. år  
**Lag, firma, institusjon:** Holdes uendret på kr. 500,- pr. år

Forslaget ble enstemmig vedtatt.

### 6. Arbeidsprogram 2011

- Videreføre arbeidet med bladet "Kjørehesten".  
Det legges opp til ca. 100 sider pr år, fordelt på 3 eller 4 utgaver, avhengig av medlemsmasse og tilhørende økonomi. Markere foreningens 30 års jubileum med en fyldig utgivelse (dobbelnummer?) på høsten, med tilbake blick på aktiviteter og omtale av personer som har betydd mye for FKF.
- Øke medlemsmassen
- Avholde minst en dag med tradisjonell kjøring.  
Foreløpig er Folkenborg den 15. mai avklart. Kun klasser for enspent (nybegynnere og viderekommende).  
Det arbeides med et fullt arrangement, men sted og dato er ikke avklart.
- Bidra ved regionale og lokale arrangement og møter der det er ønskelig.
- FKF fyller i 2011 30 år som forening. Stiftelsesdatoen er 2. september.  
Styret vil komme tilbake med nærmere planer for markeringen.

Årsmøtet ytret ønske om en jubileumsfeiring i forbindelse med et kjørestevne, samt kjørearrangement på vinterføre.

Styret jobber videre med arbeidsprogrammet, og prøver å tilpasse årsmøtets ønsker.

## 7. Valg

Leder Bjørn Høie gjennomgikk styrets sammensetning, og bemerket de som var på valg. Valgkomiteen, som i 2010 har bestått av Kjetil Simonsen, Svein Busterud og Rune Bakken, hadde følgende forslag på valg til styret:

|                     |                    |                     |
|---------------------|--------------------|---------------------|
| <b>Leder:</b>       | Bjørn K. Høie      | 1 år (tar gjenvalg) |
| <b>Styremedlem:</b> | Dag Præsterud      | 2 år (tar gjenvalg) |
| <b>Styremedlem:</b> | Per Ivar Langhelle | 2 år (tar gjenvalg) |

|                    |                    |                     |
|--------------------|--------------------|---------------------|
| <b>Varamedlem:</b> | Magne Sletner      | 1 år (ny)           |
| <b>Varamedlem:</b> | Linn Wåler Rønning | 1 år (tar gjenvalg) |

### Øvrige verv:

|                 |              |           |
|-----------------|--------------|-----------|
| <b>Revisor:</b> | Lene Hanski  | 1 år (ny) |
| <b>Revisor:</b> | Anne Totlund | 1 år (ny) |

Valgkomiteens forslag ble enstemmig valgt ved akklamasjon.

Årsmøtet valgte Ivar Bakke som nytt medlem av valgkomiteen for 3 år, etter forslag fra styret.

Styret i FKF vil i 2011 bestå av følgende:

|                    |                    |      |
|--------------------|--------------------|------|
| <b>Leder:</b>      | Bjørn K. Høie      | 1 år |
| <b>Styremedl.:</b> | Dag Præsterud      | 2 år |
| <b>Styremedl.:</b> | Per Ivar Langhelle | 2 år |
| <b>Styremedl.:</b> | Ann Karin Løvås    | 1 år |
| <b>Styremedl.:</b> | Jørgen Larsen      | 1 år |

|                   |                    |      |
|-------------------|--------------------|------|
| <b>Varamedl.:</b> | Magne Sletner      | 1 år |
| <b>Varamedl.:</b> | Linn Wåler Rønning | 1 år |

### Øvrige verv:

|                 |              |      |
|-----------------|--------------|------|
| <b>Revisor:</b> | Lene Hanski  | 1 år |
| <b>Revisor:</b> | Anne Totlund | 1 år |

|                    |                |      |
|--------------------|----------------|------|
| <b>Valgkomite:</b> | Svein Busterud | 1 år |
|                    | Rune Bakken    | 2 år |
|                    | Ivar Bakke     | 3 år |

## 8. Saker som ble behandlet på årsmøtet.

Styret fremmet forslag til endring av foreningens vedtekter, med nytt pkt.:

- Regionale grupper kan ha egne midler som etter nærmere avtale administreres av foreningens styre.

Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Modum, 28.02.2011

Dag Præsterud  
referent

## Medlemsmøte

Det inviteres til medlemsmøte hos Arild Tohn i Ree i Vestfold søndag 1. mai, kl 14.00.

Han bor ca 4 km rett innover fra Jarlsberg hovedgård.

Adressen er: Førumeien 149, 3174 Revetal

Arild kan nås på telefon: **90 09 79 53**

Det blir uformell prat, noe om pløying som er Arilds store lidenskap og litt om hva vi kan gjøre for medlemmer i Vestfold, nedre Buskerud og Telemark

## Staffering

Vi får besøk av Karen Hanke fra Wisconsin, USA. Hun er ekspert på staffering (og rosemaling!) og skal staffere vogner på Folkenborg museum i uke 22. Det er mulig for interesserte å være med som elever/observatører i en eller flere dager. Eventuelt vil vi arrangere en temakveld i løpet av uken. Interesserte bes melde fra så tidlig som mulig, så vil vi snekre sammen et opplegg sammen med dere. Forespørsler og info ved Bjørn som over.

## Region Østfold

Østfoldkuskene har vært en forening som ble startet som følge av "Hest og OL". Den organiserte treningssamlinger og utvelgelse av kusker i forkant av OL på Lillehammer.

Medlemstallet har vært varierende, men var nå kommet ned mot 20, og enda færre som støttet aktivt opp om arrangementer. Siden flere også var medlemmer i FKF ble det på årsmøtet for kort tid siden bestemt å legge ned foreningen og oppfordre alle medlemmer om å melde seg in i FKF.

Det er valgt 3 personer som står for avviklingen og som i fortssettelsen vil være som et regionstyre for Østfold.

## Tradisjonell kjøring

### – 15. mai på Mysen, Østfold

FKF og Region Østfold arrangerer tradisjonell kjøring på Folkenborg museum 15. mai.

På grunn av smale veier og trange passasjer er dette arrangementet forbeholdt enspente ( og evt. tandem-ekvipasjer.)

I tillegg til vanlige tradisjonelle ekvipasjer vil det bli rekrutteringsklasse med moderne vogner.

Frist for påmelding: 2. mai

Forespørsler og info ved Bjørn Høie, på mail: [vognhuset@online.no](mailto:vognhuset@online.no) eller tlf **911 18 388**

## Tradisjonell kjøring

### – 24 juli på Tomb, Østfold

FKF arrangerer tradisjonell kjøring på idylliske Tomb Jordbrukskole i Råde. Dette var tidligere en av de virkelig store herregårdene. Herskapelige parkanlegg, idylliske kjøreveier og et storslått kulturlandskap innbyr staselige ekvipasjer og publikum til en stor opplevelse.

Eksakt dato er ikke fastsatt – men i juli blir det. Dato legges ut på våre nettsider så snart den er banket.

Det blir klasser for enspente og par tradisjonelt, samt rekrutteringsklasse.

**Frist for påmelding 10. juni**

Forespørsler og info ved Bjørn Høie, på mail: [vognhuset@online.no](mailto:vognhuset@online.no) eller tlf. **911 18 388**

Neste utgave av bladet blir et jubileumsnummer i september.

**Frist for stoff, 15 august**

**ABETONG**  
HEIDELBERGCEMENT Group



# STALLER OG RIDEHUS

- Prefabrikkerte betongelementer til staller og ridehus
- Limtrebuer, ferdig overflatebehandlet
- Prefabrikkert vant; betongelementer og massivtre

**BorgenBygg**

Tlf: 69 80 88 20, [post@borgenbygg.no](mailto:post@borgenbygg.no), [www.borgenbygg.no](http://www.borgenbygg.no)

**BYGG - PLANSILO - BEHOLDERE**



# Bo Cervera Fjelking

*in memoriam*

**Legen, sauebonden, laftekunstneren, vognsamleren og restaureringseksperter døde så altfor tidlig første juledag 2010.**



*Bo Cervera Fjelking*

Bo Cervera Fjelking ble født 1944 i København. Mellomnavnet var en arv fra hans spanske morfar. Familien flyttet til Norge da Bo var to år. Han avla medisinsk embedseksamen i 1970 og begynte etter turnustjeneste i Hammerfest, praksis som allmennlege i Brumunddal i 1972. Med sitt rolige og avbalanserte vesen toppet han stadig listen over de mest søkte fastlegene i distriktet. På gården Aslabakken begynte han et bygge- og restaureringsarbeide av dimensjoner. Tømmerhusene på tunet er gedigne vitnesbyrd fra laftekursene han dro i gang. Samtidig bygde han opp en sauebesetning på et årsverks størrelse. Et av de siste prosjektene var utgravingen av en stor dam som erstatning for manglende Mjøsutsikt.

Det var imidlertid som vognsamler og ekspert på restaurering vi kom i kontakt med ham for mer enn tretti år siden. Olaf Nyby, som da drev selskapslokale på Bjørkhol i Furnes, inviterte til kjørestevne med nogo attåt. Nogo attåt viste seg å være en gjennomgang av vognrestaurering med hans venn Bo Fjelking. En kald og hustrig lørdag formiddag løset han en gruppe på 20-30 interesserte trinnvis gjennom den prosedyren han var kommet frem til. Et antall vognhjul var hengt opp på gjerdet, der hvert av dem demonstrerte et stadium i prosessen. Undertegnede tok ivrig notater, men gikk etterhvert grundig surr i de over 20

forskjellige trinn med sliping, sparkling, grunning, sliping, maling, sliping, maling, staffering og til slutt klarlakk. Heldigvis tok Bo seg tid til å samle hele fremgangsmåten i et kompendium som FKF kunne distribuere til interesserte. Han hadde etter hvert anskaffet en anselig mengde litteratur om emnet og alt i hans opplegg var solid forankret i gammel internasjonal vognmakertradisjon og -kultur. Resultatet viste seg i en egen, dyp glans og lød i lakken hvis metoden ble fulgt helt ut. Hans restaurerte vogner så virkelig ut som om de kom rett fra fabrikken. Allikevel var han helt klar på at mange vogner kunne reddes uten å ta dem helt ned. Hvis de på noen måte kunne bevares i sin opprinnelige stand var det å foretrekke. Han mislikte vogner som var blitt restaurert i hjel, samtidig som han var sterkt konservativ i farge- og materialvalg. Han ble nok også etter hvert klar over at hans metode resulterte i en overflate som ikke alltid var slitesterk nok når vognene ble utsatt for jevnlig bruk og slitasje.

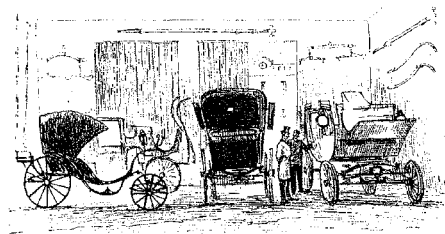
Samlingen nådde etter hvert anselige proporsjoner. Bo hadde vel aldri full oversikt over antallet, men «drøyt hundre er det vel iallfall», i forskjellige stadier av restaurering. Han hadde kontakter både i Norge og Sverige som fra tid til annen sendte ham trailerlass med kjøretøy. På hvert lass regnet han med å måtte skrote en del, noe ble satt på venteliste mens noe skulle restaureres med en gang. Av og til dukket det opp en perle, som for eksempel C-fjærs barouchen fra midten av 1700-tallet.

Hans vennlighet og gjestfrihet overfor andre i miljøet var stor og ekte. Aslabakken ble et sted der man alltid var velkommen på besøk til vederkevegelse og inspirasjon. Hver sommer på 80-tallet var det fast takst at han tok i mot deltagerne på FKF's ukeskurs på Starum til omvisning, vognprat og bevertning. Et virkelig høydepunkt var da vi fikk låne den store mannskapsvogna, trolig fra Stockholms brannvesen, og satte for seksspannet med Urban Roos som kusk.

Vi minnes Bo Fjelking med stor takknemlighet. Våre tanker og medfølelse går til hans etterlatte som mistet sin far og bestefar så altfor tidlig.

*Per Ivar Langhelle*

# KJØP - SALG - BYTTE



## Gigg, naturfarget i bra stand for tradisjonell kjøring og hyggebruk

Passer stor ponni / liten hest.  
Henv. tlf. 911 18 388



## Wagonette for 8 personer i god stand selges.

Skivebrems, midtstang og hjulmeier.

Henv. Tore Moksnes Tlf 900 70 456



## PRISLISTE 2010 FRA OLAF NYBY 934 68 011



4-hjuls treningsvogn  
Horse Light cob/hes  
Maratonsvogn fra  
2-hjuls vogn Troll  
2- hjuls treningsvogn  
Wagonette 6-8 pers

29000,-  
32000,-  
18000,-  
16500,-  
40000,-



Horse Light u/bakseter  
Roadcart

26000,-  
11000,-



Arbeidssele  
Lett arbeidssele  
Brystsele (marathon)  
Lett bryst-sele  
Syntetisk brystsele  
QH travsele alle farger

15000,-  
10000,-  
10000,-  
7000,-  
9000,-  
3500,-



Bogringer  
Arbeidshodelag  
Pent hodelag  
Stashodelag m dråpe

3000,-  
750,-  
1000,-  
1500,-

Med dråpe og stjerne  
Kjøretømmer og  
longeringstømmer  
Longerings hjord  
Dombjellekrans  
Mora hestebjelle fra  
Kjørebitt  
Kjørepisk  
Solide lærgrimer  
Vognlykter

2000,-  
110,- pr m  
1900,-  
1500,-  
300,-  
600,-  
500,-  
900,-  
2500,-



SYMASKIN FOR SALMAKER 25000,-

Alle priser inkl. moms

PRISLISTE 2010 FRA OLAF NYBY 934 68 011

# Arrangementer i vår og sommer

|               |         |   |
|---------------|---------|---|
| <b>Mai</b>    | 1 –     | Medlemsmøte hos Arild Tohn i Vestfold   |
|               | 13 – 14 | Nordisk mesterskap i hestepløying i Skåne, Sverige  |
|               | 15 –    | Tradisjonell kjøring på Folkenborg; Mysen<br>(enspent nybegynner og enspent viderekommende) |
|               | 21 - 22 | Concours de Tradition, Cuts i Frankrike   |
| <b>Juni</b>   | uke 22  | Staffering av vogner på Folkenborg museum   |
| <b>Juli</b>   | 24      | Tradisjonell kjøring på Tomb i Østfold  |
| <b>August</b> | 6       | Tradisjonell kjøring på Sparreholm gods, Sverige  |
|               | 19-21   | SM – kjøring på Tjoløholm, Gøteborg, Sverige  |
|               | 28      | Concours de Tradition, Barvaux, Belgia  |

| Aktivitet/sted   | Dato  | Kontakt   |
|--|---|---|
| <b>Roger Haeselich kurs:</b><br>Hurum, Lørnskog, Ås, Tønsberg, Storslett, Skjåk, Bjugn, Tromsø, Vinstra, Namsos, Orkanger, Geilo, Fauske           | Vår-sommer<br>2011  | Sjekk Rogers hjemmesider:<br><a href="http://www.rhhest.no/">http://www.rhhest.no/</a>  |
| <b>Olaf Nyby kurs:</b><br>Starum, Bergen, Moss, Hokksund, Vinstra, Bardu, Bømlø, Stathelle, Tau, Drammen, Trondheim, Lista, Mo i Rana              | Vår-sommer  | Sjekk Olafs hjemmesider<br><a href="http://www.olafnyby.net">http://www.olafnyby.net</a>  |
| <b>Lene Kragh kurs:</b><br>Alna ridesenter Oslo  | 21-22 april   | lene@alnaridesenter.no  |
| <b>Thor Juveth kurs:</b><br>Lyngdal<br>Farsund<br>Farsund<br>Grimstad<br>Nøtterø – Jarlsberg. Private treninger med mulighet for flere ekvipasjer. | 25-27/3<br>15-17/4<br>20-22/5<br>27-29/5<br><br>Frem til 1/7 2011 | Barbro Skretting<br>Vigdis Klungland<br>Vigdis Klungland<br>Beate Hardeberg<br><br>Sjekk Thors hjemmesider<br><a href="http://www.kuskethor.no">http://www.kuskethor.no</a> |
| <b>Cicci Gjetanger kurs</b><br>Sørum fritidsgård, Lillestrøm   | 10.04   | Hilde Krogstad<br>viggernes@hotmail.com   |
| Kjøresamling på Starum   | 13-15/5   | Lena Reinertsen for Vestoppland dødehestlag   |
| Fredrikstad,   | 22/5  | Alexandra Mikkelsen for Østfold dødehestlag   |
| Kjøresamling på Starum   | 27-29/5   | Hilde Krogstad<br>viggernes@hotmail.com   |

**B**

NORGE P.P. PORTO BETALT

**Returadresse:**  
Bjørn K. Høie  
Trøgstadvn. 325  
1814 Askim

# Herning Karetkørsel



*Jaktvogn restaurert for norsk museum*

- Salg av hestevogner og utstyr
- Alt i restaurering av vogner
- Gode referanser fra private og offentlige kunder

Se vårt utvalg på vår hjemmeside  
[www.1hk.dk](http://www.1hk.dk)

**Svend Aage Lauridsen** • Knudmosevej 26 • 7400 Herning • tlf 97128532 • [post@1hk.dk](mailto:post@1hk.dk)