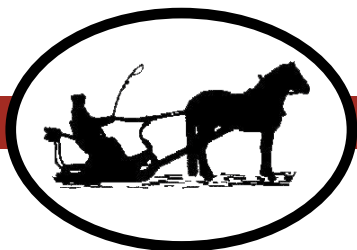
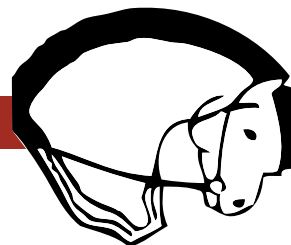


Kjørehesten



Foreningen til Kjørehestens Fremme

Nr. 1 – 2008



Foreningen Arbeidshesten

A photograph of a brown horse standing in a snowy field, eating hay. The horse is the central focus, looking directly at the camera. The background is a misty, overcast day with snow on the ground and some bare trees in the distance.

Ny tid – nytt blad

I forrige nummer av Arbeidshesten og Trilla ble begge foreningers medlemmer informert om det nye bladprosjektet. Det nye navnet som begge foreninger synes kunne være dekkende er *Kjørehesten*. Et lite redaksjonsutvalg bestående av Annette Kirkestuen og Odd Arne Solli fra Arbeidshesten og Per Ivar Langhelle og Bjørn Høie fra FKF har sammen lagt noen føringer for hvordan bladet skal framstå, fordelingen av spalteplass og ansvaret for at bladet får tilstrekkelig stoff. Hver forening er ansvarlig for innsendte bidrag fra sine respektive medlemmer. I første omgang er dette et forsøksprosjekt som omfatter 2 utgaver og der undertegnede er engasjert som redaktør.

Innsending av artikler og bilder blir som tidligere: Sekretæren for Arbeidshesten, Jannicke Hoel, tar i mot fra sine medlemmer og Bjørn Høie tar i mot stoff fra FKF. Felles for alt innsendt stoff er at det kommer elektronisk som vedlegg til e-post eller på egen cd. Bilder kan også leveres på samme måte. For å være brukelige til trykking i bladet må de ha høy oppløsning, dvs. min. 300 dpi. (Er du usikker så spør noen som kan digital fotografering – en fotoforretning bør kunne gi råd om innstilling av kamera etc.) Innstillingen må gjøres i kameraet før bildene tas, etterpå er det for seint. Dersom bildene ikke har denne kvalitet, så blir det bare frimerkeformat når det skal trykkes. Bilder må nødvendigvis ikke være beregnet for en artikkel. Vi trenger gode bilder som har nærhet og beskriver en stemning eller spesiell situasjon som er egnet som omslagsbilder.

For å hjelpe litt til med hva slags stoff vi ønsker i bladet har man blitt enig om å ha et hovedtema i hvert nummer som da blir det største samlede oppslaget. Et tema bør ha flere større og mindre artikler. På forhånd hadde vi bestemt at seletøy som tema måtte kunne være en fin start, og der begge foreninger hadde likeverdige interesser. Til nummer 2 ønsker vi å sette fokus på *stallen*. Så til det bladet imøteser vi mye relevant stoff fra dere der ute. Tema skal dekke ca 8–10 sider. Det legges opp til et blad med 28 – 32 sider. Det vil igjen si at det er plass til ca. 10 sider med stoff fra hver av foreningene.

Hermed er altså *Kjørehesten nr. 1 – 2008* presentert. God lesning.

Bjørn H.



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@c2i.net

Rep.:

Torgeir Wiik, Ramme Gård, 1545 Hvitsten. Mobil: 900 79 006

Rep.:

Line Harang, Bjørnsrud, 2030 Nannestad. Tlf. 92 08 70 38, 63 99 99 72

Vararep.:

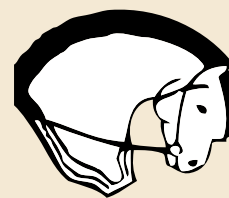
Per Ivar Langhelle, Bjørnsrud, 2030 Nannestad. Tlf. 63 99 79 16
pil479@hotmail.com

Vararep.:

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

Kurskoordinator:

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



Foreningen Arbeidshesten

STYRET I ARBEIDSHESTEN

Leder: Annette Kirkestuen, Strømsveien 350, 1081 Oslo **Telefon:** 91 62 16 09

E-post: annette.kirkestuen@bal.oslo.kommune.no

Styremedlem: Rune Brobakken, Trollmoen, 4820 Froland **Telefon:** 37 03 93 84

E-post: elisabeth.brobakken@hotmail.com

Styremedlem: Kristjan Kristjansson **Telefon:** 52 77 84 05

Steinberg, 5560 Nedstrand **Telefon:** 90 02 58 18

E-post: noris@c2i.net

Kasserer: Odd Arne Solli, 3355 Solumsmoen **Telefon:** 32 71 33 34

Sekretær: Janicke Hoel, Tymbernesvegen 5730

E-post: janickehoel@hotmail.com **Telefon:** 90 69 19 50

Varamedlem: Arild Tohn, Tohn gård, Freste, 3175 Ramnes **Telefon:** 33 39 50 55

Telefon: 90 09 79 53

FYLKESKONTAKTER

Finnmark Line Kristoffersen, Brennelv, 9700 Lakselv **Telefon:** 78 46 18 70

Troms Ledig

Nordland Ledig

Nord-Trøndelag Ledig

Sør-Trøndelag Ledig

Hedmark Trond Børja, 2256 Grue Finnskog **Telefon:** 62 94 53 07

Oppland Jo Kåre Bakke, Norherad, 2680 Vågå **Telefon:** 61 23 73 56

Buskerud Steinar Ståland, Brekke, 3628 Veggli **Telefon:** 32 74 62 46

Akershus/Oslo Ledig

Østfold Øystein Mangrud, Lillengveien 6, 1621 Gressvik **Telefon:** 99 09 87 39

Vestfold Arild Rasmussen Tohn, Tohn gård, Freste, 3174 Revetal **Telefon:** 33 39 50 55

Telemark Arne Hegnastykket, Jønnebergvn. 60, 3800 Bø **Telefon:** 35 95 46 69

Agderfylkene Håkon Gulbrandsen, Skjævestad, 4849 Arendal **Telefon:** 37 03 34 91

Rogaland Kristjan Kristjansson, Steinberg 5560 Nedstrand **Telefon:** 90 02 58 18

Hordaland Bjarne Hjelle, Hjelle, 5700 Voss **Telefon:** 56 51 11 58

Sogn og Fjordane Sjur Haugen, Gardavegen 17, 6868 Gaupne **Telefon:** 57 68 12 62

Møre og Romsdal Ole Arne Asphol, Groven, 6453 Kleive **Telefon:** 71 24 29 48

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

Redaktør: Bjørn K. Høie, Mobil 911 18 388
vognhus@online.no

Design/trykk: Grefslie Trykkeri, Mysen

Opplag: 850

Pris: Kr 40,-

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

Innhold

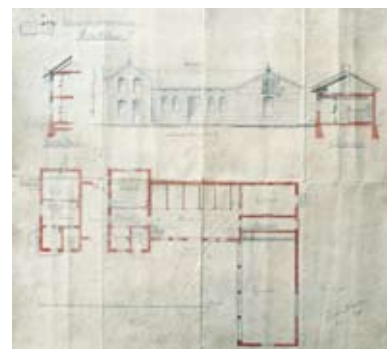
TEMA: Seletøy	s.	2–15
Bitt	s.	16–19
Snøbrøyting	s.	20
Tradisjonell kjøring - Kalnes 25. mai	s.	21
Den siste kvarterhesten	s.	22–24
Bokanmeldelse	s.	26–27
Meddelelser fra FKF	s.	28–29
Meddelelser fra Arbeidshesten	s.	30–31
Kjøp og salg	s.	32

I neste nummer

vil vi ha stall som tema.

Vi ser nærmere på stalltyper, regelverk, fleksible løsninger, nye ideer.

Tips og bidrag mottas innen utgangen av mai.



*Forside: Et godt gående par gir håp for et godt samarbeid.
Fra tradisjonell kjøring på Norsk Folkemuseum i 2007.*

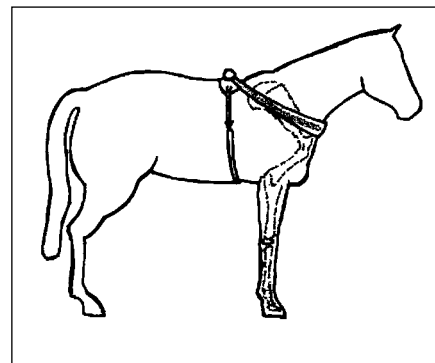
Seletøy

SELETØYETS UTVIKLING

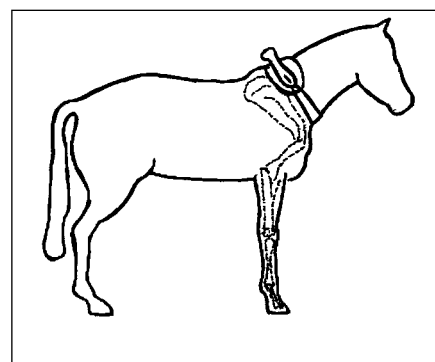
Den aller tidligste form for seletøy antas å være den typen hvor trekkbelastningen vesentlig ble overført mot skulderbladene ved en bred reim rundt hestens hals. Denne brede reima var først plassert som et åk hvor en gaffel av metall foran manken var festepunktet til kjøretøyet. En videre utvikling var at trekket belastet hestens brystparti og den brede reima ble ko-

blet til en type høvrebøyle bank manken samtidig som selen også ble utstyrt med en gjord. Høvrebøylen var også festepunktet for det kjøretøyet som ble trukket. Ved tyngre trekk hemmet denne brede reima hestens pustekapasitet.

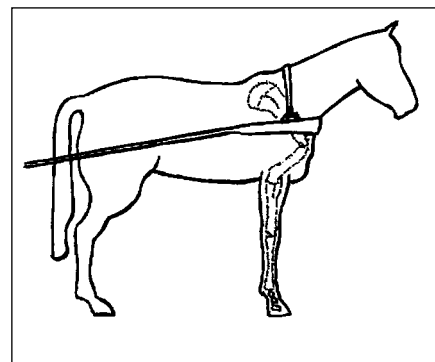
Oppfinnelsen av brystselen var derfor en betydelig forbedring av seletøyet. Samtidig ble trekkpunktet flyttet ned mot hestens ribbenshvelving.



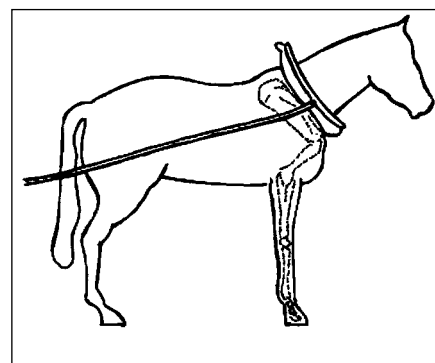
Den antatt første type seletøy med trekk via et slags åk. Etter J.A. Weller/Wikipedia.



Seletøy med halsreim, høvre og gjord. Kjøretøyet trekkstang ble festet i høvrebøylen. Etter J.A. Weller/Wikipedia.



Prinsipp for trekkbelastning fra en brystsele med lavt trekkpunkt. Etter J.A. Weller/Wikipedia.



Prinsipp for trekkbelastning fra en sele med bogring. Etter J.A. Weeller/Wikipedia.



Arbeidskomte fra et av bryggeriene i Oslo.



Komten, som er en forfinet utgave av ringputa, ble oppfunnet i middelalderen. Trekkstykket, som regel kalt dråtten, ble festet her så høyt at bogens bevegelser ble hindret minst mulig, derfor kunne hesten yte større trekkraft. Bogtrær med eller uten puter, var den simpleste/enkleste form for komte, men prinsippet var det samme ved at trekket overføres på hestens bogblad.¹

I uminnelige tider har bogtreselen vært det vanligste seletøy i Norge, både til arbeid og stas. Så seint som i 1859 ble det i følge statsagronom J. Lindequist brukt mye ustoppede bogtrær til arbeidsbruk.² De bare bogtrærne var kjøligere enn stoppede og dermed gode til lett kjøring. Men til tynge arbeid hadde man løs underlagspute av for eksempel halm. En finere sele var i de aller fleste tilfeller utstyrt med polstrede bogtrær, mest over Østlandet og Trøndelag. Den hadde stoppet pute (bogring), som var en billigere utgave av den egentlige komte som var fasonsydd og madrassert. Eksempelvis kan det nevnes at i 1914 kostet en løspute halvparten av en

Den kom til Tyskland på 600-tallet. Hos oss er et motiv på et billedteppe i Osebergfunnet fra 800-tallet en av de tidligste dokumentasjonene.

Kineserne var de som førte an i utviklingen av seletøyet. De videreutviklet brystselen til ringputeselen omkring 400 år før Kristi fødsel. Til Europa

ser det ut at den har kommet på 8-900-tallet. Det er mye som tyder på at den først kom østfra til de nordlige områder. Med denne forbedringen fikk hestekraften for alvor noe å si i utviklingen av vår vestlige sivilisasjon; mer effektivt landbruk og handel, utviklingen av markeds plasser som ble til byer.

KONGENS GADE 10 7

Nysølv Bogtræsæle uden Bagsæle Kr. 65, 70, 80, 90.
 forniklede Do. - Do. » 50, 55.

Nysølv Brystsæler uden Bagsæle Kr. 55, 59,50, 65, 75.

— Etableret 1876 —

6 JOHS. MICHELSEN 6

Sølvplet Enspændersæle Kr. 225, 250, 275.
 Nysølv Do. » 125, 150, 175,
 Sorte Do. „ 70, 80, 85, 90.

— Telefon 779 —

komte hos salmaker Sannes og Fossum i Kristiania.³

En velformet komte var som skredersøm for kjørehesten, derfor fulgte komteputa som regel med når slike hester ble omsatt.

I Norge har begrepet stassele vært mest knyttet til en bogtresele med faste påsprikrede puter. Et annet begrep har vært kirkesele. Som regel var det den utgaven med lange slange bogtrær og beslag av nysølv eller messing. Likevel har både komtesele og brystsele vært å se til stasbruk hos oss. Travsele var en lett og forenklet type av brystsele.

Det fantes også et par varianter av det vi kan kalle halvkomter. Den mest forseggjorte ser ut som en vanlig kom-

te med kan åpnes nedentil. Et patentbeslag med en styretapp er karakteristisk for denne. I Sverige har man noe som kalles "halvcoller". Dette var ikke som komter i ordets rette betydning, men korte fastputebogtrær uten overende i toppen og med en nakkereim i en lærhylse og vanlig brystreim.

PRODUKSJON

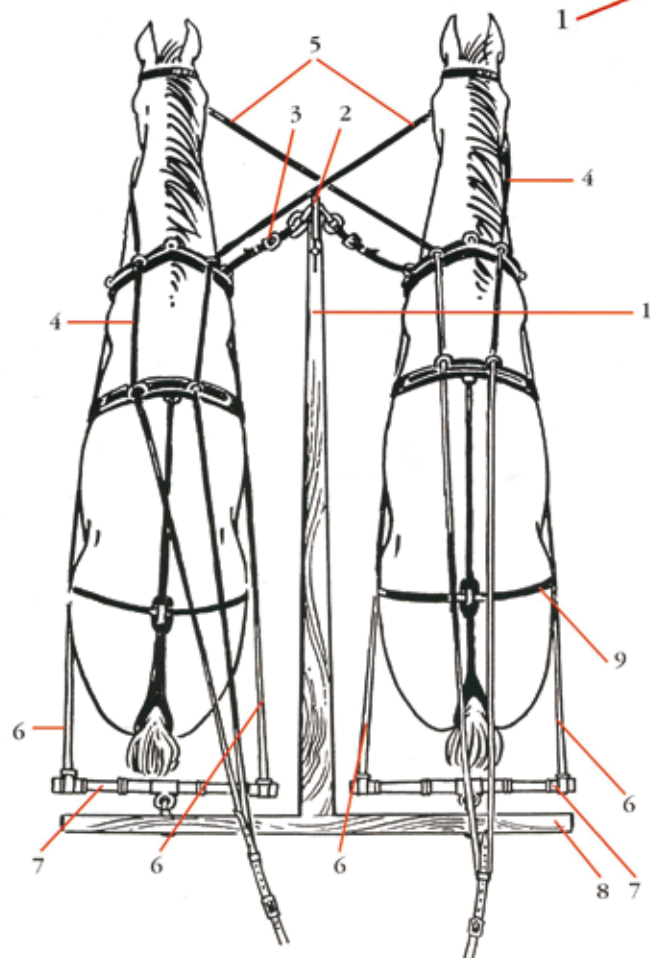
Mye håndverk var nødvendig for å lage en skikkelig sele. Bogtrærne var snekkerarbeid og til dem valgte man helst asketre. Selepinner av tre, bein eller metall kunne ofte være både kunstferdige og dekorerte. Høvrer, spenner, beslag, bitt og bjeller i metall som messing og nysølv var arbeid for en gjørtler. Smeden produserte

belsag av jern som høvrer, spenner, oreringer og enkle bitt. Alt dette måtte salmakeren har for hånden foruten sitt eget materiale, som var lær og skinn, bust og halm. Når selet var ferdig, ble de brukerens sak å sørge for tilpasning og daglig vedlikehold, slik at hesten følte seg vel i tøyet.

RETT SELETYPE TIL RETT ANLEDNING

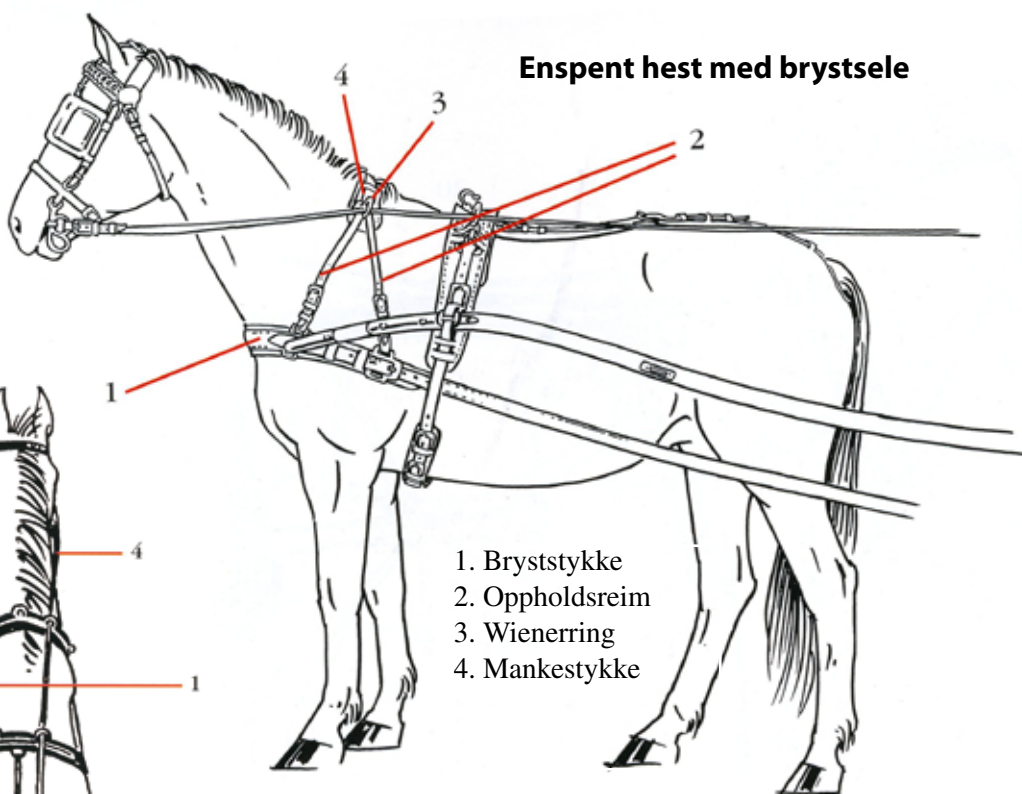
I vår hjemlige kjøretkultur har bogtresele vært den dominerende, det være seg som robust arbeidssele, som "lettingssele" til skyssbruk, eller som forfinet stassele med utstyr av nysølv til høytidsbruk. De aller fleste enspente personkjøretøy som ble produsert her til lands var derfor beregnet for en slik

Parhester sett ovenfra



1. Midtstang
2. Brillestykke
3. Bringekobbel som reim
4. Yttertøm
5. Innertøm
6. Trekkline
7. Svingel
8. Springbom
9. Lineløfter

Enspent hest med brystsele



1. Bryststykke
2. Oppholdsreim
3. Wierring
4. Mankestykke

seletøytype, det vil si ispenning med ore og selepinner. Noen velrenommerte salmakere lagde også bogtrese-ler som var utstyrt med trekkliner og bringkobbler for å kunne brukes på landauere etc.⁴

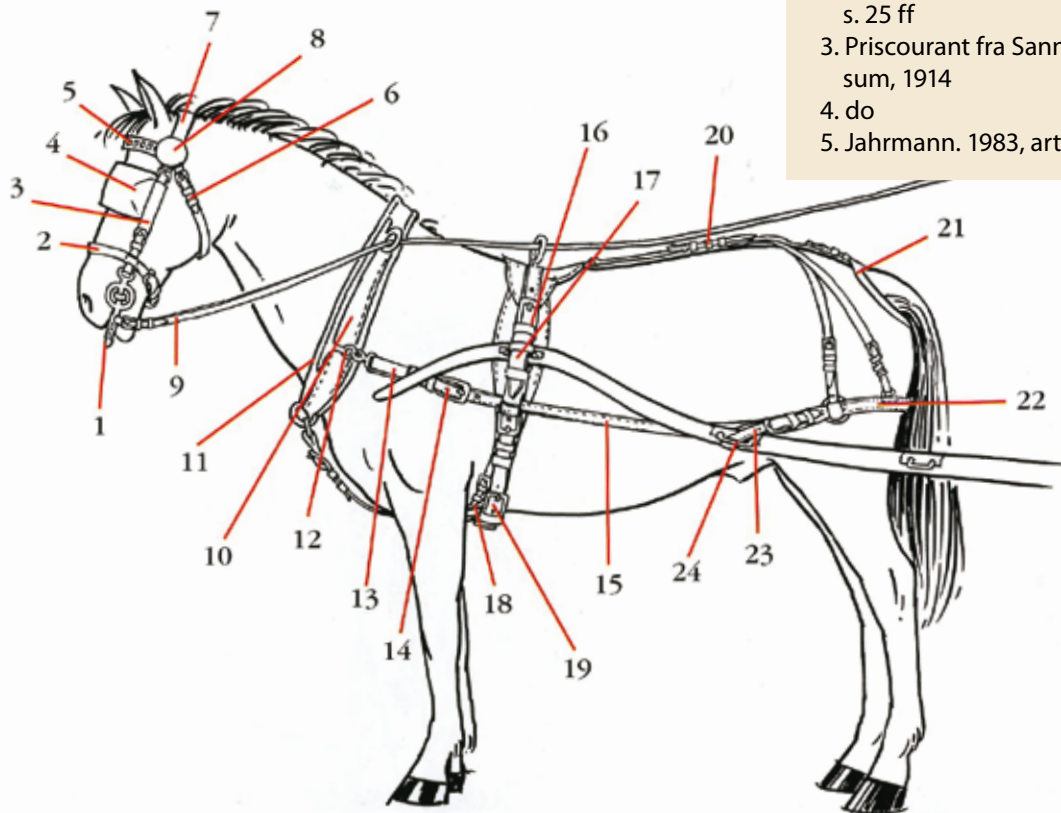
Brystselen har hatt et vesentlig mindre utbredelsesområde. Den har i hovedsak vært benyttet i fo forskjellige bruksområder. Det ene var som en enspennersele til bruk foran lette kjøretøy som karjol eller smalsele. Den andre var som et billig alternativ til komtesele ved kjøring for eksempel med jaktvogn og andre uformelle kjøretøy etter kontinental etikette. Naturfargede vogner skulle kjøres med brunt seletøy.

Komteselen ble brukt til både enbet, par- og spannkjøring. Den ble regnet for å være et meget formelt og luksuriøst seletøy. Riktignok hadde man både hverdagskomter med svarte beslag og spenner og staskomter med blankt utstyr. Et unntak var en meget høytidelig anledning som begravelleskjøring. Da skulle alt være svart, eller overdekket med et stort svart skaberakk (dekken).

Finere vognmenn benyttet komter til kupé, mylord og landauer. Private (gentlemen) brukte dessuten slike til ulike typer phaetons og showutgaver av tohjulte kjøretøy. Det forekom både enspente og flerspente typer. Som enspente type ble den også kalt dogcart- eller giggsele, men dette omfat-

tet både komte- og brystsele. Noen brukte også betegnelsen salettsele, fordi den var utstyrt med en bred salett som var vanlig å bruke på tohjulte kjøretøy. Den vesentlige forskjellen på denne type sele og annen sele hvor hest og kjøretøy kobles sammen med selepinner, er antallet festepunkter. Ved bruk av selepinner blir det kun to festepunkter, mens her blir det hele seks når en hest skal festes til et kjøretøy. Dragarmene skal plasseres i sine dragløkker som kun har som funksjon å holde dragene oppe. Trekket kobles ved at trekklinene festes til svingelen. Bremsefunksjonen ivaretas med den korte bakselen som med sine slengreimer festes i lakeikrampene på draget.⁵

Enspent hest med komtesele



1. Stangbitt
2. Nesereim
3. Kinnstykke
4. Skylapp
5. Pannebånd
6. Hakereim
7. Nakkestykke
8. Rosett

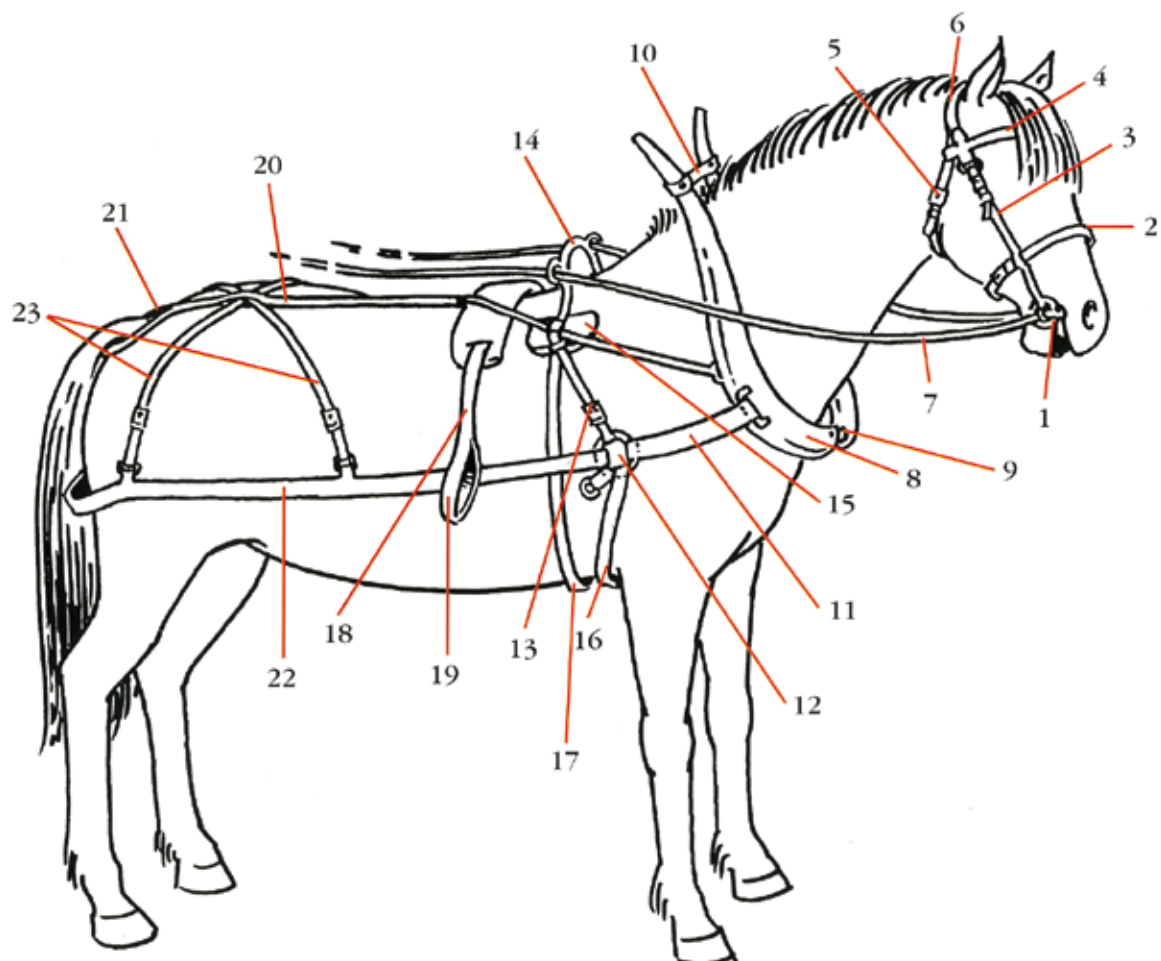
9. Tøm
10. Komte
11. Komtejern
12. Anker
13. Drått
14. Dråttspenne
15. Trekkline
16. Salett

17. Dragløkke
18. Undergjord
19. Overgjord
20. Ryggstykke
21. Halereim
22. Kort baksele
23. Slyngreim
24. Lakeikrampe

Noter

1. Wikipedia – nettsider: "Horse collar"
2. Lindequist og Jensenius, Ugeskrift for Norske Landmænd, 1859 s. 25 ff
3. Priscourant fra Sannes og Fossum, 1914
4. do
5. Jahrmann. 1983, artikkel i Trilla

Bogtresele



- | | | |
|----------------|--------------------------|------------------------------------|
| 1. Bitt | 9. Brystreim | 17. Springgjord |
| 2. Nesereim | 10. Nakkereim | 18. Bærepute |
| 3. Kinnstykke | 11. Drått | 19. Bærereim |
| 4. Pannebånd | 12. Ore | 20. Ryggstykke |
| 5. Hakereim | 13. Oppholdsreim for ore | 21. Halereim (asmis, rompesterter) |
| 6. Nakkestykke | 14. Høvreboyle | 22. Baksele |
| 7. Tøm | 15. Høvreballe | 23. Oppholdsreimer for baksele |
| 8. Bogtrær | 16. Bukgjord | |

Bogtreselen

– Noen utviklingstrekk

Skrevet av: Annette Kirkestuen og Øyvind C Landgraff

I denne artikkelen har vi tatt for oss arbeidsselen fra 1850 og frem til i dag. Det finnes mange varianter av den fra distrikt til distrikt og fra salmaker til salmaker. Det vil bli for omfattende å ta for seg alt i en artikkel som denne.

Merk: Selene på bildene er ikke nødvendigvis korrekt tilpasset hesten, kun lagt på for illustrasjonens skyld.

Det er lang tradisjon fra distrikt til distrikt for hva slags seletøy som har vært brukt.

På Østlandet og i Trøndelag dominerte seler enten med ringpute eller delt pute under bogtrærne.

På Vestlandet og Sørlandet hadde man tradisjon for å bruke fastputesele til både stasbruk og arbeid på hestene sine. Noen av disse selene hadde en kjetting med krok i brystet istedenfor vanlig brystreim.

I indre strøk av Troms og Finnmark har innflytelsen fra finsk seletradisjon vært betydelig. Den spesielle *rankbågen* er festet med korte treklær rett ut fra bogtrærne.

Fastputeselen var derimot den dominerende for seletøy til lettere bruk, slik som kirkeseler og lettingseler

Vinterseler var ofte kraftigere i konstruksjon, de måtte tåle den røffe bruken i skogen vinterstid. På sommeren var det vanlig med en nettere sele med mindre remtøy, det ble da mindre belastning med svette og gnag. Bøndene/kjøre-karen var nøye med å bruke minst mulig remtøy sommers-tid, det var vanlig å kjøre uten baksele i jordbruksarbeid som pløying og harving

På større gårder med god økonomi var det ofte vanlig å ha sommerseler og vinterseler.

Størrelsen på hestematerialet avspeiler seg tydelig gjennom seletøyet. Derfor er eldre seletøy som var betegnet for dødehest, i dag passelig til en nordlandshest. En del salmakere fortsatte med sine gamle mål lenge etter at hestestørrelse hadde endret seg. Spesielt var dråttene ofte korte på kirkeselene.

I Sverige har man alltid ment vi nordmenn har for korte dråtter på våre seler. I Norge mener noen motsatt, nemlig at det er svenskene som har for lange dråtter. Her blir det opp til den enkelte å vurdere. Uansett gjelder prinsippet om at vinkelen mellom oppholdsreima til høvret og dråtten skal være tilnærmet 90°.

Noen brukte løse bæreputer til å feste bak høvret for å avlaste manketrykket. Denne puta hadde ei reim med løkker til hvert drag. Etter hvert ble de norske høvrene produsert etter svensk modell, dvs større, bredere og med puter. Disse putene er positive ved bruk av redskap som gir tungt manketrykk, for eksempel slåmaskin og tohjula arbeidskjer-rer som møkkakjerre/steinkjerre. En alternativ løsning som en del brukte, var å legge en striesekk over ryggen under høvreballene av tre.

Brystsele har tradisjonelt vært lite anvendt i Norge til tyngre arbeid.

Bilde er av en sele i fra siste halvdel av 1800 tallet. Oreputene her er laget av tre. Oppholdsreimene fra ore til høvre er laget av kjettinger med høyde-regulering.

Legg også merke til hvor korte dråttene er.





Bildet er av et gammelt beinhøvve anno 1830. Høvve er laget av reinsdyrgevir.



Her ser man den mest brukte typen av de norske arbeidsseler
Denne selen er laget av salmaker Olsen i Hokksund. Salma-
ker Olsen holdt på til midten av 1970 tallet. Høvveballer av tre.

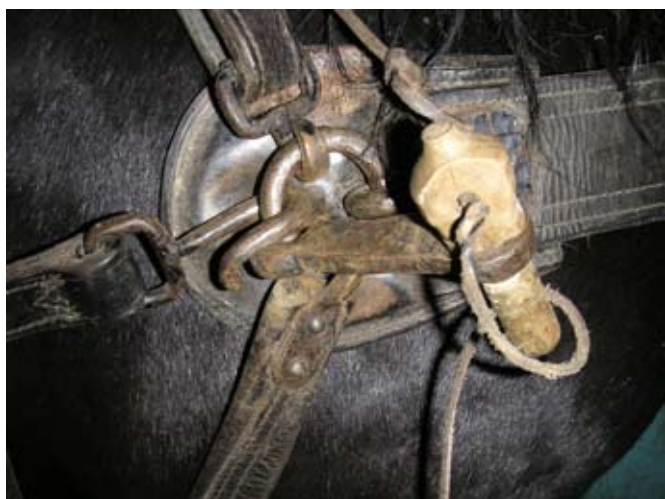


Dette høvret er laget på slutten av 1700 tallet eller begynnelsen av 1800 tallet.

Høvret har flott utskjæring på begge sider Den siden som har vendt fram mot hestens hode er tydelig blitt spist opp av hardt vær. Siden som har vendt bakover har fortsatt bevart sin fine utsmykking.



Bildet viser en sele produsert av Trædal seletøyfabrikk i 1988. Firmaet hadde sin oppstart i Norge i 1894 og eksisterer den dag i dag. Det er Hans Trædal, tippoldebarnet til gamle Hans Trædal, som driver firmaet i dag. De produserer nå ca 15-20 arbeidsseler i året.



Krok for enkelt å ta av og på bakselen.

På bildet ser man typen svensk armesele, sele fra det svenske forsvaret. Denne selen er fra 1940 tallet. Legg merke til de regulerbare dråttene og høydereguleringen på bogtrærne. Dette var særlig aktuelt i forsvaret da de måtte bruke seletøyet på flere hester med stor størrelsesforskjell. Dette hadde liten betydning i sivil bruk. Tärnsjöfabrikken i Sverige en av flere som har videreutviklet denne seletøymodellen.



Mange mener at ringpute er det beste for hesten å trekke med, den har bredere anleggsflate og fordeler dermed vekten ved trekkpunktet. En annen viktig ting er at ringputa former seg etter hesten, og gjør det mer behaglig å trekke med den. Ringputeselen anses å være den beste selen for hesten, dernest kommer fastputeselen. De første ringputene hadde ingen fals som bogtrærne lå i, bogtrærne ble derfor surret på med lærremmer. Ringputene med fals kom sist på 1800 tallet.

Disse putene ble stoppet med rughalm, nauthår, svinebust eller svamp/skumgummi.

Svinebust ble regnet for å være den beste stoppen. Etter hvert ble det vanlig å stoppe putene med svamp/skumgummi. Det positive med denne puta er at den ikke tar fasong fra hesten, denne er derfor ideell å bruke om man trenger bruke en pute på forskjellige hester.

På 1950-tallet ble det laget ringputer med gummislange (for å pumpe opp) som stopp. Dette ble ingen suksess da de lett punkterte. Det var også vanskelig å pumpe dem godt nok opp.



Til venstre ei varepute eller vest som ble brukt dersom ringputa eller fastputa var for rom for hesten, da kunne man bygge ut puta med denne. Den kunne også brukes vinterstid om hesten var øm, sår eller ringputa var våt og kald. Vareputa virker da som en støtpute. Hvis ringputa fikk et rift i læret kunne man legge på en varepute. Vareputa ble stoppet med svamp eller reinsdyr hår. Den kunne også lages i filt. Til høyre svensk pute til å feste på bogtrærne. Den har åpningen nederst og fastsydd nakkepute.



På bildet ser man forskjellige innfestninger på munnbitt. Til venstre tømmer med spiralkrok, midten vanlig spenne og til høyre karabinkrok.

I arbeidskjøring var det mest vanlig å bruke tautommer. Disse var laget av hamp, bomull eller fra gammalt av hestetagl. Fortommene var som regel av lær eller som på bildet knytt rett inn på karabinkroken. Det er i dag noen som velger å bruke lærtommer til arbeidskjøring. Det kan for noen være mer behaglig å kjøre med, men ulempen er at de kan bli glatte når de blir våte. De er også dyrere enn tautommer.



Disse tommene er laget av hestetag! Noen tommer er utstyrt med verv eller svingel i enden for at de ikke skal tvinne seg. Slike tommer var usedvanlig slitesterke. De ble heller ikke glatte når de ble våte og gav derfor et sikkert grep.

Selepinner kan lages av mange forskjellige materialer som for eksempel: bein/ horn, metall og tre. De mest anvendte treslagene av hardved: bjørk, ask, lønn, rogn osv.



Låsepinnen settes ned i ora og vris rundt. Om lær snora skulle ryke sitter fortsatt pinnen i lås.



Selepinner i tre, den mest tradisjonelle selepinnen.



Selepinne av tre.



Utskjært selepinne i tre.



Selepinne fra en Tärnsjösele.



Selepinner av elghorn. Blir laget ved å dreie eller file dem til. Kan også kappe av en horn tapp av elghorn og bruk den direkte uten bearbeiding.



Patentpinne. Fordelen med denne er at den er rask å sette i lås. Ulempe. Låsen kan fort gå opp ved at men kommer borti ting, f. eks. kvister i skogen eller innvendig drag i parkjøring. Det er da viktig å sikre ved å tre en passe tykk lær-lisse gjennom låsen.



Selepinne i metall, montert på det svenske armeseletøyet. Ulempen ved denne er hvis man må bryte eller slå av selepinnen i nødsfall, f. eks. ved velting.



◀ Selepinner av nysølv, messing og jern ble brukt i orer av laget i lær. Seletøy med orer av lær ble brukt til lettere kjøring.



▶ Staslig selepinne i nysølv.

Hesteutstyr

Kvalitet – vedlikehold – sikkerhet – tilpassing

Av Dag Præsterud

Når man driver med hest i en eller annen form, er **sikkerhet** en av de viktigste kriteriene. Kostnadene ved å ha hest er mange. En ting er innkjøp av hest, oppstalling, foring, transport, osv. En annen ting er kostnadene ved alt utstyret man trenger. Spesielt i kjøresporten er det virkelig mye å velge mellom, avhengig av type kjøring og kjøretøy.

Utstyr finnes i alle prisklasser, men man får stort sett det man betaler for. Noe dyrere utstyr kan man velge å betrakte som en investering. Kvaliteten gjenspeiler levetiden, forutsatt at vedlikeholdet følges opp.

Man blir ofte fristet til å ta i bruk gammelt utstyr som har hengt ubrukt i mange år. **Ikke bruk det ukritisk.** Mye utstyr kan se veldig bra ut, men styrken er sterkt svekket når læret er uttørket. Styrken kommer ikke tilbake ved smøring. Er du usikker på kvaliteten, få en salmaker eller en erfaren person til å vurdere utstyret. Vi har selv opplevd at en gammel og ubrukt dobbeltsydd halsring med bredde 5 cm, tilsynelatende frisk, røyk tvert av da hesten "satte seg på ræva". Det ble umiddelbart sydd en ny og tilsvarende halsring. Den er fortsatt like hel, selv etter en del fullskatester!

På gammelt utstyr er det ofte brukt jern som ikke er rustfritt, både som beslag og nagler i kontakt både mot lær og treverk. Det er skremmende å se hvordan det rustne jernet har påvirket både lær og treverk og svekket det. Dette oppdager man kanskje ikke før det er for sent, da bruddet i bogtrær

og lær er et faktum. På lette bogtrese-ler er alt mer spinkelt, og det er viktig at det er "styrke i alle ledd". Her vil en svekkelse kunne få alvorlige følger hvis hesten napper i.

Tenk sikkerhet – ta ingen sjanser med gammelt utstyr som ikke har gjennomgått en kritisk kvalitetskontroll og eventuelt en oppgradering.

Mye nytt billigutstyr har urent og sprøtt metall i spenner og ringer, som ikke tåler den påkjenningen som forventes. Europeiske produkter regnes som de beste, spesielt tyske og engelske. Lær garvet i Tyskland, England, Sverige og Østerrike regnes for det beste på markedet.

VEDLIKEHOLD

Viktig for alt utstyr er imidlertid at det blir vedlikeholdt jevnlig med vask og smøring. Mange travtrenere med tidsklemme har mye å hente her.

Til jevnlig renhold regnes salsåpe med glyserin som det beste. Bruk en svamp fuktet i lunkent vann, og vask salsåpen inn i læret. Den gjør ikke bare rent, den har også en smørende effekt. Dersom læret etter vask fortsatt virker tørt, kan det være nødvendig med andre produkter, for eksempel lærbalsam med bivoks. Skal man bruke olje, bør den være basert på vegetabiliske oljer eller bivoks. Et generelt renhold gjøres etter behov. En grundigere smøring bør gjøres minst to ganger i året. Dersom seletøyet er gammelt eller



Utslitte orebeslag.



Bogtre med tverrved som har gitt brudd.

dårlig vedlikeholdt, må man gå grundigere til verks. Vask først seletøyet i lunkent vann, og smør det før læret er helt tørt. Porene åpner seg i lunkent vann, og smøringen kommer lettere inn i læret.

Bruk aldri olje på stoppede deler, fordi oljen trekker seg inn i stoppen uten å tørke. Tømmer/tøyler, slyngreimer og ekstragjord skal heller ikke oljes, fordi de lett blir for glatte.

KONTROLL

Sjekk over sømmer og deler som utsettes for belastning og slitasje, samt der læret glir mot metall (tømmer, trekkliner, stigbøylereimer, gjorder, slyng- og orereimer, spennehull osv.). Metallet slites også etter hvert (orebeslag, tømringer, munnbitt osv.).

Nytt utstyr

Ved kjøp av nytt utstyr har man flere sjekkpunkter.

- Sjekk at alle sømmer er i lengderetningen. Det skal ikke være tverrsømmer (rett over). Det perforerer læret, som lett vil ryke ved belastning. Om det er sydd i vinkler eller tunger går det bra. Stingene skal være jevne og ikke for lange, uten hoppeping, så det ikke blir bevegelse i sømmen.
- Se etter at læret er uten skader, og at reimene har avrundede kanter. Læret skal være av god kvalitet der det utsettes for belastninger, for eksempel i tømmer/tøyler og stigbøylereimer.
- Rundt ringer og spenner på dobbelt-syddre reimer bør det være *innlegg*.



Oreing reparert med ståltråd.



Nesten avslitt bitt.

SELETØYTYPEN

Seletøy kan inndeles etter utforming (bogtre-, komte- eller brystsele) og etter hvordan trekket skjer (dragtrekk eller linetrekk).

TILPASSING AV SELETØYET

Det at seletøyet sitter riktig på hesten er en selvfølge, men man opplever stadig at tilsynelatende erfarne hestefolk har tilpasset seletøyet feil i ulik grad. Det er også en del misforståelser om hvilken funksjon enkelte deler på seletøyet har.

Med denne bakgrunnen tar jeg en repetisjon (for de fleste) hvordan en arbeidssele skal tilpasses. De som kan det fra før får ha meg unnskyldt.

En riktig tilpasset sele vil sørge for at hestens trekraft blir utnyttet optimalt, samtidig som man unngår sår- eller trykkskader.

Framselen

Nakkereim og brystreim spennes slik at bogtrærne ligger jevnt inn til skulderbladene når hesten trekker. Oppholdsreima mellom bogtre og høvre

skal være slakk, og har som funksjon å hindre bogtrærne i å gli fram på nakken ved kjøring i bratte utforbakker. (På svenske arméseler er denne oppholdsreima utelatt.)

Hvis bogtrærne er spent for trangt sammen, vil de trykke mot halsen, og hesten har lett for å bli brutt eller få trykk. Er de spent for løst, kommer skuldrene inn mellom bogtrærne. Det bryter også hesten og den trekker ikke godt. Den vanlige feilen er å spenne bogtrærne for løst. Bogtrærne ligger som regel riktig hvis man kan få litt av den flate hånden inn mellom halsen og puta. Under nakkereima og over brystreima skal det være et åpent rom. Hvis selen allikevel blir liggende ned på nakken, kan den utstyres med en egen nakkepute.

Dråttens innfesting til bogtreet skal ligge mellom første og andre tredjedel av bogbladet (målt nedenfra).

Når man bruker baksele har bukgjorden som oppgave å hindre at draget glir opp på hesteryggen. På seler uten baksele holder den selen på plass når hesten holder igjen eller rygger. Buk-

gjorda er stram nok når en kan få en hånd på høykant under. Spennes den for stramt, kan ikke hesten bevege forbeina fritt. Er den for slakk kan hesten få albuen i knip.

Høvre

Høvreballene skal ligge tett inn til bakkanten på skulderbladene. Høvrebøylen må ikke komme nær manken. Springgjorden spennes så fast at høvret ligger rolig under travkjøring. En flat hånd under gjorden er passe.

Bakselen

Bakselen skal ligge en håndsbredd under seteknokkene, være like på begge sider og så stram at den ligger lett inn til lårene når hesten står loddrett med bakbeina. Får man en hånd på høykant samtidig mellom baksele og baksiden av lårene er det høvelig.

Ryggreima er passe stram hvis man får en hånd på høykant mellom krysset og reima. Et for stramt baktøy kan gi hesten sår i halerota.

BUSTERHENGEREN

**S. Busterud Tilhengerfabrikk – Tlf. 69 82 64 88 – Tlf./Fax 69 82 65 31
– Mobil 48 07 40 83 Busterud gård – 1860 Trøgstad**

Hengere til alle formål; varehengere, hestehengere, spesialhengere

- Gode tilbud direkte fra produsent
- Stort vareutvalg i delelager
- Reparasjon av alle kurante merker
- Utleie, finans, innbytte, service
- Produksjon av hestevogner

Se våre hjemmesider på
www.hesteskyss.no og
www.busterhengeren.no



OPPBEVARING AV SELETØY

De aller fleste gårdsstaller har ikke eget seletøyrom. Det mest vanlige har vært å henge utstyret i stallgangen. Dette fungerer greit på sommeren, men vinterstid vil en slik oppbevaring være lite gunstig. Selv om man ofte vil ta med for eksempel selepute og hodelag inn i våningshuset for tørking, vil resten av seletøyet holde seg konstant fuktig og stivt. Det mest ideelle vil være å ha et oppvarmet og luftig seletøyrom (ca. 10°C), slik at utstyret holder seg mykt og tørt og beskyttet mot støv og fysiske skader. Jeg har sett resultater av seletøy som har blitt bitt i stykker av rev, fordi døra inn til stallgangen har stått åpen!





Bitt

Av Per Ivar Langhelle

Når man skal velge et munnbitt til kjørebuk er det hensyn å ta. Det ene er tradisjon, eller skikk og bruk, det andre er hva som fungerer for den enkelte hest. Det siste er selvsagt det viktigste, men vi begår en kjørehistorisk synd om vi ikke samtidig har et begrep om hva tidligere tiders hestefolk mente var passende.

Trinsebittet med leddet munnstykke er selvsagt universalbittet til både ridning og kjøring. Gamle regler tilsier at bittet stikker minst 0,5cm ut på hver side av munnen og skal henge så høyt at det danner 1-2 rynker i munnviken. Det siste må tas med en klype salt, - noen hester fungerer best med 3 rynker, andre med slett ingen.

Tradisjonsmessig er trinsebittet det foretrukne til norske seler, arbeidskjøring og selvsagt til unge hester under innkjøring.

Treleddet bitt foretrekkes av en del hester. Bittet går også under navnet Dr.

Bristol og har altså et munnstykke i tre deler. Bittet har den fordel at det ikke stikker så lett opp i ganen som et sammenfoldet todelt bitt og passer bra på hester med grunn munn. Anses som en smule skarpere enn vanlig trinse.

Dobbeltringtrinse (Wilson snaffle i engelsktalende land) har som navnet sier doble sideringer, der en er montert løs innenfor den faste ringen. Det er viktig at tømme ved denne trinsetypen spennes i begge ringene. Hvis den spennes bare i den faste ringen, vil den løse innenfor klemmes inn mot kjeven med en knipetangeeffekt som

må være ganske ubehagelig. Denne trinsetypen, da med taggete, flate ringer, er tradisjonell og korrekt ved ungarsk kjøring og kalles på de kanter Esterhazy- eller juckerbitt.

Trinsebitt med parerstenger.

(I England: Fulmer snaffle)
Dette er et delt bitt med sidestenger (parerstenger). I prinsippet et vanlig, tykt trinsebitt som mange foretrekker på hester under innkjøring. Parerstengene forhindrer effektivt at bittet dras sidelengs i munnen samtidig som hesten hjelpes til å vende ved et mildt trykk på utvendig kjeve.

Varianter av trinsebittet kan ha delt eller rett munnstykke av gummi eller kledd med lær.

Andre bitt eller anordninger, som for eksempel dressurkandar, Pelhambitt, jaktkandar (Kimberwicke), mekanisk hackamore, sidepull eller bitless bridle har ingen plass i kjøring annet enn som eventuelle hjelpemidler for eksperter. Pessoabitt, som er blitt et populært ridebitt i de senere år, er egentlig et trinsebitt med undersjenkler. Det har ikke hakekjede og får derfor en gag-effekt som drar munnvikene oppover. Dermed virker det ikke på de følsomme lanene (det tannløse området i hestemunnen). Tradisjonsmessig og trolig også praktisk synes det fremmed i kjøring.

Stangbitt

Felles for stangbitt er vektarmprinsippet der bittets undersjenkler dras bakover av tømme, samtidig som en kjede under haken stopper bevegelsen. Dermed oppnås et betydelig press på hestens underkjeve. Munnstykket kan være mer eller mindre bøyd oppover på midten (tungefrihet). Stor tungefrihet + lange undersjenkler = skarp virkning.

De fleste stangbitt har munnstykker der den ene siden er glatt og den andre riflet. Å spenne bittet med den riflete siden mot underkjeven gjøres bare ved særdeles pågående hester.

Hakekjeden skal vises om så den ligger flat før den festes i kroken. Til-

versblevne lenker hektes pent inn på kroken. De fleste anser at bittet skal spennes så stramt at det danner en vinkel med munnviken på 45 grader når det er trukket til.

Ved stangbitt er det korrekt og ofte nødvendig å bruke nesebånd, ettersom hesten lettere gaper med stangbitt enn med trinse. Ingen andre nesebånd enn det engelske (ca. 2 fingre under kinnbenet) anses som korrekt.

Noen typer av stangbitt:

Albuebitt, også kalt universalstang. Tidligere mye brukt både til kjøring og ridning, særlig militært.

Ringbitt. Enkelt stangbitt med bare en eller to muligheter for tømefeste. Sees av og til på tunge arbeidshester i Danmark og på kontinentet, ellers relativt avleg.

Buxtonbitt sees sjelden på våre kanter lenger. Det er et relativt skarpt bitt med lange, bøyde undersjenkler, forbundet nederst med en tverrstang. Bittet anses som korrekt ved gallakjøring med store hester.

Liverpoolbitt. Helt til det siste det aller viktigste og mest populære kjørebittet. Det ble, og blir fremdeles, ansett som det eneste korrekte bittet til de fleste seletyper. Ved brystseler til gigg og to- og firehjuls dogcart godtas intet annet bitt f. eks. i England.

Det er to ulemper ved Liverpoolbittet, hvilket kan forklare at andre stangbitt er blitt mer populære. For det første er slissene til tømmene ofte ganske smale og trange, slik at grøvre lærdimensjoner gjør det vanskelig å spenne. For det andre er ikke Liverpoolbittet ideelt ved parkjøring, idet tømme fra parhesten drar bittet skrått ut og presser den fremre delen av ringen inn mot kinnene, hvilket kan gi ubehag og i verste fall gnag.

På Liverpoolbittet skal tømme festes i en av slissene eller "i bommen" (se illustrasjon). Ifølge tradisjonen festes den ikke i ringen, ettersom det ikke gir vektstangvirkning. Da kan man like godt bruke trinse.

Postkandar har etter hvert erobret plassen som det mest anvendte stangbittet, i alle fall i Tyskland og Skandinavia. Det har to eller tre relativt store ringer og leveres med både rett, buet og delt munnstykke. Dette bittet sees nå på både arbeidshester og "finere" ekvipasjer og er for mange blitt selve "kjørebittet".

Det er flere grunner til at det er blitt populært. For det første ser det ut til at mange hester finner seg godt til rette med det. For det andre har det ikke de ulempene vi nevnte ved Liverpoolbittet. Det har store ringer som passer alle tømmdimensjoner og klyper, og ved parkjøring forekommer ingen sjenerende vridning fra parhestens tøm.

STANGBITT, FY-FY ELLER NYTTIG?

Her, som på de fleste områder i verden, finnes ingen lettvinde fasitsvar. La oss allikevel prøve å nærme oss et stykke. La det først være helt klart at alt avhenger av kuskens hånd. Et trinsebitt som sages brutalt i hestens munn gjør mer skade enn et stangbitt brukt med fornuft og følsomhet.

Til å begynne med kan vi være enige om at ved innkjøring er det ikke noe annet enn et tykt, delt trinsebitt som gjelder. Med en vennlig kuskhånd og en samarbeidsvillig hest er det heller ingen grunn til å benytte nesebånd eller "gapagrimer" av mer eller mindre fantasifullt slag. Ved videre kjøring av slike hester, uten spesielle krav til samling, bør man fortsette med trinsebitt så lenge man kan. I så måte er det en fordel om hesten er i regelmessig bruk, uten altfor stor havverasjon.

Når skal man så bruke stangbitt? Svensk kjøringens nestor, oberstløytnant



Bengt Blomquist, sier at hvis kusken kan kjøre et dressurprogram med en bet eller par i eftergift på trinse, så er det en god attest. Han våger dog å påstå at hester på dette nivå allikevel går bedre med stang og gir en elegant kjøring med usynlige hjelpere. Sikkerhetsmessig sett presiserer han at kusken bør være sikker på å kunne holde et par livlige halvblodshester på bare trinse, om de skulle stikke. Kjøring av mer enn to hester på bare trinse er å utfordre skjebnen, "om hästarna inte är pudeldresserade på kuskens röst."

C. G. Wrangel sier i sin "Handbok för hästvenner": "- användandet af tyngre stångbett (-) bör inskränkas till de fall, då det gäller att uppträda med karossier, hvilka i ståtlig hållning och samlade, långsamma takter skola paradera på stadsgatan."

(Karossierer – tyngre vognhester)

For å ta sikkerhetsaspektet først. Det

er et faktum at med mange hester oppnår kusken en bedre kontroll med et stangbitt, men det er helst på det forebyggende planet. Med all respekt for Blomquist må vi vel kunne si at det finnes ikke makt i verden som kan stanse et par hester i panikk, hverken med stang eller trinse.

Noen henger på et stangbitt for sikkerhets skyld, for å "ha noe å ta i". Det er imidlertid en form for fallitterklæring, - hesten og/eller kusken er da egentlig ikke oppgaven voksen, og trenger mer trening.

Heller ikke er det akseptabelt at man henger på et stangbitt fordi det har gått mote i det. Man må ikke kjøre med stang fordi alle andre gjør det.

Hva vi derimot kan være enige om er at stangbittet er greit å bruke når det utfører en fornuftig funksjon. Som Blomquist sier er det ofte lettere å

kjøre hesten i rett form med et stangbitt. Da snakker vi vel å merke om full eftergift. Den falske knekken i nakken er dessverre lett å få ved uforsiktig bruk av stang.

Ved par- eller firspansskjøring er det bare med stang man har mulighet til å tilpasse innspenningen i bittet for hver enkelt hest.

Noen hester finner seg faktisk bedre til rette med stangbitt, ofte fordi det representerer noe helt annet enn det gamle kjøremønsteret, som kanskje er blitt stivt og fastlåst. En hest, som i flere år var blitt utlånt til en rideskole, var blitt mer eller mindre immun mot innvirkning med trinse og gikk stort sett bare rett gjennom. Med postkandar under kjøring ble den en helt annen og gladere hest. En medvirkende årsak kan selvsagt være at kusken var svært forsiktig og bevisst på det skarpe bittet.



Udelt bitt med riflet munnstykke og fire ringer (øverst) og med kantete munnstykke (nederst).



Albuebitt



Ringbitt



Postkandar



Liverpoolbitt

Snøbrøyting med hest

Jeg har gjort meg mange tanker om det å brøyte med hest.

Jeg fikk nemlig, for mer enn 10 år siden, anledningen og gleden av å prøve å brøyte med hest. Det ble den gangen brukt en restaurert "Teien" snøplog. Teienplogen er teknisk sett avansert. Den er en stor spissplog, som har vinger til å stille ut, slik at den legger ut kanten. Den har også en styrbar slede under. Dette var en spennende og flott opplevelse som siden har fristet til gjentagelse.

Her nede i Vestfold, hvor jeg bor, har vi ikke hatt så snørike vintre hvert år. Så mulighetene for å brøyte med hest har vært minimale. Dette handler jo også om at man i en travel hverdag prioriterer å bruke traktor til brøyting for å komme ut og inn gårdsveien.

I fjor vinter fikk jeg tak i en annen snøplog. En snøplog som i prinsippet ser ut som de brøyteskjærene som brukes på lastebiler. Tidligere eier fortalte, at denne snøplogen gikk rett fram. Han hadde såvidt prøvd den etter bilen. Jeg tvilte noe på dette utsagnet, da det kun er et skjær skrådd til høyre med to meier, og plogen ikke veier mer enn ca. 100 kg. Snøplogen var i relativt god stand, og det var bare litt sveising som måtte til for å få den kjørbær.

En helg i januar kom snøen! Søndag formiddag tenkte jeg at skal jeg få prøvd denne plogen må det bli nå. Som tenkt, så gjort! Den eldste sønnen; Kai Jack på 24 år, kom for å hjelpe til. Jeg gjorde i stand plogen, mens han hentet og gjorde i stand hestene. Etter ca. 1 time var alt klart og hestene ble spent for, og vi var klare til å prøve. Vi følte en viss spenning hvordan dette kom til å fungere. Vi styrte ut på jordet og satte i gang. Dette fungerte over all forventning. I begynnelsen var det litt vanskelig å kjøre rett, men her, som på mange andre områder, gjelder nok

ordtaket om at øvelse gjør mester!

Vi kjørte 40 omganger med full bredde hver gang. Til orientering var det ca. 30 cm snø denne søndagen. Resultatet ble så bra. Vi var så fornøyde, og det var veldig moro å se at dette fungerte så godt. Endelig hadde jeg fått oppleve å brøyte med hest

igjen. Far og sønn var enige om at dette var noe de ville gjøre igjen når anledningen kommer!

NB! Til orientering var snøen borte igjen på mandag, og siden har vi ikke sett den!

**Med vinterlig hilsen, Arild Tohn,
Ramnes, 4. februar 2008**



Tradisjonell kjøring

– Kalnes 25. mai!

Er du interessert i å kjøre med hest? Er du interessert i eldre tiders kjørekultur? Synes du det er moro å sette sammen en ekvipasje der hest, vogn, seletøy og antrekk harmonerer? Vil du gjerne dra ut og møte andre med samme interesse? Hvis svaret er ja på disse spørsmålene er tradisjonell kjøring absolutt noe for deg.

Foreningen til kjørehestens fremme (FKF) har stilt seg i spissen for å dra i gang denne konkurransformen i Norge. Den skiller seg fra moderne kjørekonkurranser ved at kulturaspektet er det fremtredende. Man kjører kun med tradisjonelle seler og kjøretøy, samtidig som antrekk og stil skal stemme så godt som mulig med det tidsbilde man søker å presentere. Det er viktig å understreke at det her ikke bare dreier seg om "finvogner". Her er man velkommen med alt fra landauer til arbeidsvogn, bare utstyret er helt, rent og funksjonelt. Samtidig skal kusk, medhjelper og eventuelle passasjerer være antrukket slik det sømmer seg til vedkommende vogn. Vogner med opp-pumpede gummihjul og moderne stålhjul godtas ikke.

Det er imidlertid ikke bare utseendet som teller, - hestene og vognene skal også kunne brukes. Derfor har konkurransen, i tillegg til ren presentasjon og stilbedømmelse, også en landeveistappe (6-8 km) på idealtid og en presisjonskjøring med porter markert av plastkjegler. Den seirende ekvipasjen skal således være korrekt utstyrt og antrukket, kunne vise gode gangarter langs landeveien og være smidig og styrbar.

På vårt første tradisjonelle stevne på Norsk Folkemuseum i september 2007 deltok 10 ekvipasjer med alt fra kalesjevogn, wagonette og gigg til kjøkenvogn og høyvogn. Vinneren var en mylord forspent to dølehingster, mykt og smidig kjørt av en meget dyktig kvinnelig kusk i bunad. For utfyllende reportasje fra stevnet se TRILLA 2/2007. Ekstra eksemplar eller opptrykk av artikkelen kan bestilles hos redaktør Bjørn Høie, tlf 911 18 388.

I år vil altså stevnet gå av stabelen den 25. mai, arrangert av Østfoldkuskenene i samarbeid med Kalnes videregående skole og Østfold Hesteavlslag. Vi håper at så mange som mulig, både aktive kusker og interesserte tilskuere finner veien til Kalnes i mai!

Påmelding og/eller nærmere opplysninger ved henvendelse til Alexandra Mikkelsen
tlf. 971 28 692
e-post alexmm@start.no





Den siste kvarterhest

Av Linda Sunde

Bruno er ikke bare en dyktig kjørehest. Han er kanskje den siste bæreren av over 300 år norsk historie

Faktaboks

Hesten i forsvaret

- Stamhest – hest eid av forsvaret. Disse var plassert ved skoleavdelinger, og etter 2. verdenskrig hos private forverter mest på Sørlandet, i Trøndelag og i Nord Norge.
- Kvarterhest – hest eid av private gårdbrukere. Gården hadde en tinglyst rett til å holde "kvarter" for militær tjenestehest. Rettighetshaveren ble kalt utreder. Ordningen ble innført som plikt i 1692 og opphørte i 1940. Frivillig ordning og mulighet til å sette inn hest på lånt kvarter fram til avvikling av hest i forsvaret 1984. Jegerhest var en vanlig betegnelse på kvarterhest, etter "ridende Jæger" som det i tidligere tider var vanlig å kalle en norsk kavalerist.
- Offiserstjenestehester – (ride)hest som offiserene var pålagt å holde.
- Remonte – hest som var under trening til militære oppgaver. Satt i system fra 1784
- Artilleriet og kavaleriet hadde hester fram til 1940. De hadde hver sin remontekomisjon som seinere ble omgjort til sønnenfjelske og nordenfjelske
- Transportregimentet hadde utstyr lagret på sentrale oppmøteplasser slik at man kunne mobilisere kløvavdelinger på Østlandet og i Nord-Norge fra 1945, og drev remonteskolen på Starum. Dessuten administrerte forsyningsregiment 3 og 5 avdelinger på henholdsvis Sørlandet og i Trøndelag.

Bruno står pent og rolig ved Domkirkeodden på Hamar. Her kjører han rett som det er brudepar.

Bruno ligner til forveksling på andre gamle, snille hester. Men han er helt spesiell. For Bruno har ei forhistorie.

Hvis du kikker under tunga hans, vil du se tre tall. Fem, sju, seks står tydelig å lese, for evig brent inn.

- Det er kvarternummeret hans, forteller Brunos eier og venn, Martin Nysæther.

Da ble det bestemt at en rekke store gårder skulle bidra til hæren ved å holde hest, rytter og utrustning.

- Det var en voldsom belastning, forteller Arne Leif Haugen.

Han jobbet i hestetjenesten i Hæren fra 1951 til 1986, og var en av de siste militære hestesjefene.

- Det var opprinnelig sønnen i huset som var dragonen, og hadde jegerhesten. Men det førte til at han var så mye borte at det ikke ble ny kjerring på

hans hadde det fram til han var seks år, i 1930.

- Den var gjev, sier han, og smiler bredt ved minnet.

LURTE HESTEN UNNA

Under okkupasjonen fra 1940 til 1945 fikk tyskerne etter hvert for få hester. Øynene deres falt på norske hester – deriblant kvarterhestene.

- Men da slo mange bønder inn en ekstra søm i hoven på hesten, slik at



NØDVENDIGE HESTER

Kvarterhester har over 300 år lang tradisjon i det norske forsvaret. Men etter at det ble slutt på kløvkompanier i 1985, er kvarterhesten i ferd med å dø ut – og det samme er kunnskapen om dem.

Derfor vil Martin Nysæther og kvarterkameratene hans møte Bondebladet for å fortelle om kvarterhestene, mens Bruno ennå lever. Bruno er trolig Norges aller siste kvarterhest, ifølge major og hesteekspert Arne Leif Haugen.

- Nå er hest in. Men kvarterhestene var nødvendige, forteller Martin.

KRIGER

La oss aller først gå riktig langt tilbake i tid, til siste halvdel av 1600-tallet. Norge lå under Danmark, og det var en urolig tid med mange kriger.

gården. Derfor ble tjenestegutten den nye dragonen, forteller Haugen.

I 1799 opphørte den tyngste delen av byrden, nemlig å holde rytteren. Og fra 1818 fikk bonden godtgjørelse for hesten.

Det bringer oss fram mot den mer moderne kvarterhest-ordningen.

BYRDE

I første halvdel av 1900-tallet var det likevel fortsatt en ulempe å måtte stille hest til rådighet for militæret. For hesten var et arbeidsdyr, og stod ikke til pynt.

- Hvis det ble krig, måtte hesten ut. Det var en belastning, for da hadde du ikke hesten på gården, sier Eivind Holm, som selv fikk seg kvarterhest på 70-tallet.

Men om det var en pålagt byrde, var militær hest likevel stort for Gustav H. Gjestvang da han var liten. Familien

den halta og ble avvist. Bonden tok ut igjen sømmen, og hesten ble bra igjen etter et par dager. Dermed kunne han bruke den hjemme i stedet, forteller Haugen.

HOLDNINGSENDRING

Rundt 1970 kom en holdningsendring i forhold til å ha kvarterhest.

Maskinene hadde inntatt landbruket, og hesten var blitt mer til kos og sport.

Samtidig tok helikopter over mye av jobben hestene hadde gjort i militæret, og de ble sjeldnere innkalt.

Og godtgjørelsen var fin å ha med seg.

Det var ikke lenger en plikt å ha kvarterhest for de gårdene som tradisjonelt hadde hatt det. Dermed sluttet mange med hest, og det ble ledige kvarter. Disse kunne andre søke om å låne. Da fikk de de samme rettighe-

tene og pliktene som den opprinnelige innehaveren av kvarteret hadde.

TRYGG FAMILIEHEST

Martin Nysæther fikk seg kvar-terhest på denne måten, på lånt kvarter.

- Å ha kvarterhest var en opplevelse for meg og familien. Den var en familiehest, for den vokste opp sammen med barna. Det var akkurat som om gården ble mer verdt ved at vi hadde den. Den var en trygg hest. Vi kunne slippe barna på veien, vel vitende om at de ikke var ute med et villdyr, men en temt og godkjent hest, mimrer han.

- Godtgjøringen fikk vi like før jul. Da kjøpte vi ridesal og annet som julegave til hesten. Ble det noen kroner igjen, kjøpte vi klær til ungene, ler han.

LÆRTE MYE

Kvarterhesten skulle være fylt fire år, og skulle stå i tjeneste til den var 16.

På Remonte-skole ble hesten temt, den ble innkjørt og innridd, vent til å ha kløv på ryggen, til å gå med truger, og å være sammen med andre hester og bli forflyttet med for eksempel bil. Den ble vent til skyting og alarmer.

Hestene var med i kløvkompanier, og de kunne for eksempel frakte våpen og proviant på veiløse strekninger. Men i den senere tid var det bare repetisjonsøvelser og kurs hestene ble innkalt til.

PRESISJONSHESTER

Da Simen Ilseng tok over familiegården i 1978, var det ett kvarter på gården.

Men innen ordningen var over, hadde han lånt to til.

Han var godt kjent med systemet, siden faren var sivil takstmann for Remontenemnden. Denne nemnden fastsatte verdien på hestene, slik at folk skulle få riktig årlig godtgjørelse.

Godtgjørelsen og gratis forsikring var viktig for Simen da han søkte om å låne kvarter. Men at hestene var kvarterhester hadde også andre fordeler.

BLE PRESISJONSHEST

En av hestene hans drev med travløp, men var så «kvass», ifølge Simen. I de siste to løpene hadde den gått over i galopp.

Hesten ble innkalt til remonte-kurs, og Simen fikk telefon fra en kursleder med spørsmål om han kunne bruke hesten i presisjonskjøring-konkurranser.

Det hadde ikke Simen tro på at denne hesten egnet seg til.

- Da kommer du til å rive ned alt som er, sa han, men ga den andre lov. Men den uttalelsen måtte han bite i seg.

- Hesten vant NM i presisjonskjøring, forteller han.

SØNDAGSTUR TIL HESTEN

Arne Leif Haugen var remonteleder på Starum. Han hentet hester ute på gårdene, og ble godt mottatt.

- Folk var spente. Det var stas at hesten deres skulle på remonteskolen. Men gleden var minst like stor når hesten kom tilbake, forteller han.

Det var også vanlig at folk kom på dagsturer og besøkte hesten. Både Martin Nysæther og Eivind Holm tok gjerne med familien på søndagsturer til Starum.

På skolen lærte hestene blant annet disiplin.

- Når det nærma seg påske, og sola kom, fikk vi hestene til å stå rolig med sola imot i 15-20 minutter. Vi måtte ha på oss solfaktor 12, minnes Arne Leif.

BYTTET UT

Fra rundt 1970 gjorde helikopter, beltetvogn og traktorer hestene mer overflødig.

Forsvarssjefen foreslo i 1973 å legge ned hestetjenesten. Forslaget falt, men ble framsatt på nytt, og vedtatt av Stortinget i 1984. 1985 var det siste året med hestetjeneste i Norge.

Arne Leif mener at militæret går glipp av noe nå som hestene er byttet ut.

- Vi kunne komme oss opp gjennom skogen med proviant uten at noen så noe. Helikoptrene er både synlige og hørbare. Og helikopter koster mye mer enn en hest, sier han.

30 ÅR OG FORTSATT PÅ JOBB

28. april neste år fyller Bruno 30 år. Han har fortsatt mange kjøreoppdrag. Men nå er det brudepar, barn og arrangører av lokale begivenheter som får nytte godt av treningen hans. Den siste kvarterhest Bruno er ikke bare en dyktig kjørehest. Han er kanskje den siste bæreren av over 300 år norsk historie.

FORENINGEN TIL KJØREHESTENS FREMME

NB: Alle påmeldinger til FKF-kurs sendes:

Per Ivar Langhelle, 2030 Nannestad. Tlf. 63 99 79 16, e-post: pil479@hotmail.com

Det er bindende påmeldinger, og kursavgift innbetales til kt. nr. 0531 03 10508

GRUNNKURS I KJØRING

Deltakere/målgruppe: For nybegynnere og viderekomne som vil lære å kjøre og behandle hest sikkert og korrekt.

Tidsrom: FKF 56: 12.–14. september 2008 **Påmelding:** innen 15. august 2008

Kursavgift: Kr 2.400,- for medlemmer av FKF Kr 2.700,- for ikke-medlemmer
Inkl. kost og losji, men oppstalling av hest kommer i tillegg.

KURSTILBUD
KJØREHEST



Foreningen til Kjørehestens Fremme

Representant til Norske Hestesenter:

Bjørn K. Høie

Hjemmeside: www.khest.no

Webdesigner: Niels Mark, 1785 Halden, niels.mark@c2i.net

Foreningens bankkonto: 1602 50 45118

Kasserer A.K. Løvås adresse føres på ved innbetaling

Medlemskontingent: Enkel kr 250,-. Familie kr 400,-

Utlån av stevnehenger: Jørgen Larsen, Fetveien 1175, 1903 Gan
Tlf. 913 09 369

Lands- og distriktsstevne kr 750,-

Lokale stevner kr 500,-

Ny hjemmeside og ny redaktør

Etter mange som redaktør av www.khest.no har Georg Krohg, takket for seg. Vi i FKF takker han for innsatsen med å få vår første hjemmeside opp å stå. På grunn av stort arbeidspress og endret livssituasjon ønsket han avsløsning. Etter en liten "stillingsutlysning" i Trilla i fjor fikk vi en god kandidat i tale.

Vår nye webredaktør heter nå Niels Mark, er tilflyttet danske som bor i Halden. Han er en fritidsbruker av sin egen fjordhest som brukes både til ride- og kjøreturer.

Samtidig med skifte av redaktør ønsket styret å finne et mer gjenkjennelig navn på hjemmesiden. FKF har derfor gått til innkjøp av domenene www.kjorehest.no og www.kjorehest.no. Det første ser ut til å virke best for de fleste å søke på. Utseendet på sidene blir også forandret, både i bilder og tekst. Dette er under arbeid nå ut over våren. Så kikk gjerne inn på siden og send styret eller webredaktør forslag og ideer til forbedring.

Åpent møte om tradisjonell kjøring - 24. april

Østfoldkuskene inviterer til temamøte om tradisjonell kjøring på Folkenborg museum, Mysen, torsdag 24. april k. 19.00.

Det blir gjennomgang av forskjellige vogntyper og hva slags bekledning, seletøy og hestetype som passer best sammen. Det vil også bli snakket om forskjellige former for restaurering av kjøretøy.

Møtet og visningen er åpen for alle interesserte. Enkel servering.



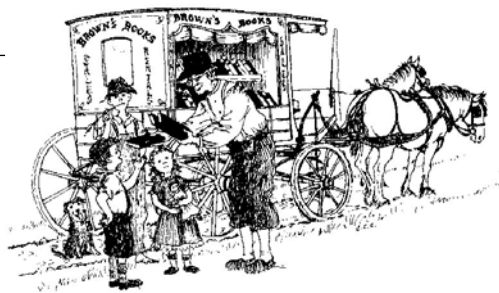
"Heste i Danmark"

Chr. Heilskov Rasmussen og Ib Møller (red.)

Forlaget Saxo

432 sider, illustrert

Format 34 x 24 cm.



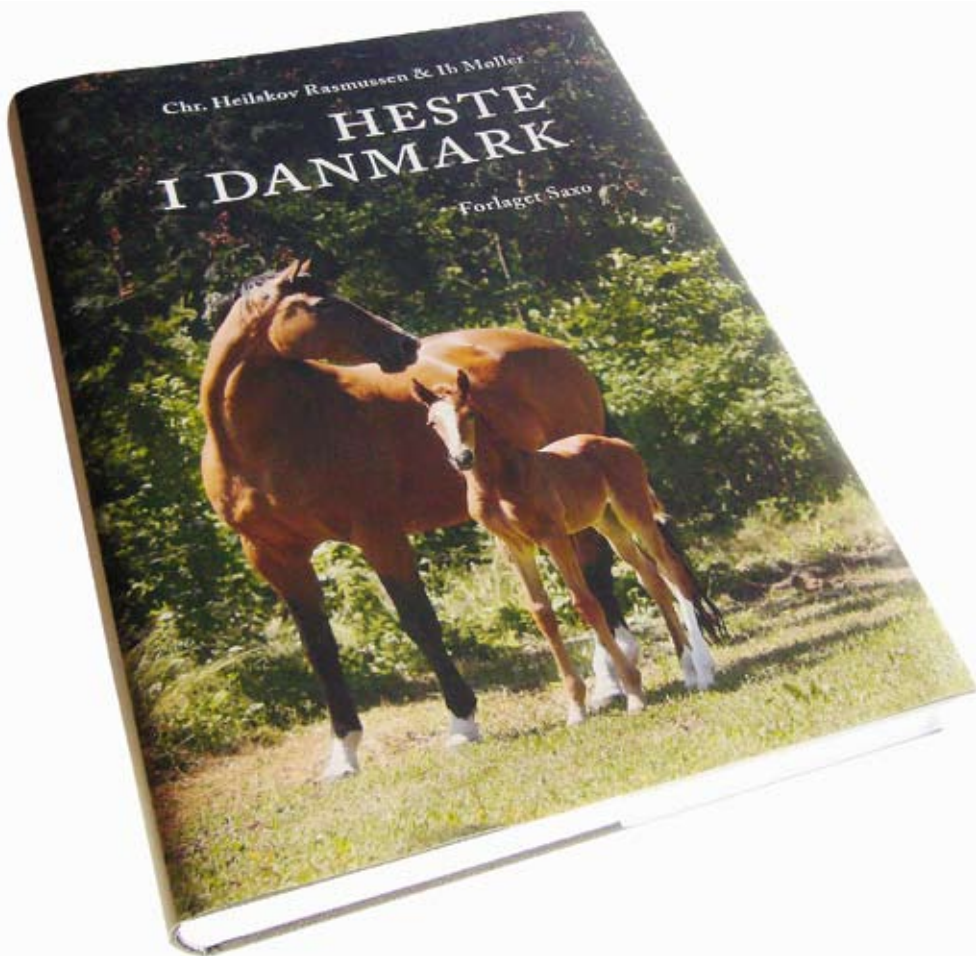
Anmeldt av Bjørn Høie

"Hesten har været danskernes bedste tjener gjennom tusinder af år. Båret os gennem krige, kørt os fra bryllup til begravelse, du i den grønne skov, trukket den tunge plov og vogn frem til vores velstand i dag. Hvordan det hele er sket, er aldrig samlet fortalt, Men nu sker det! 48 kendere skriver hver om deres kæphest. Prinsesse Benedicte setter forord på"

Slik møtes leseren av det nye danske storverket: **"Heste i Danmark"**. Dette er så nær man kan komme en samlet dansk hyllest til landets hester i bokform. Det er en realistisk og omfattende fremstilling i form av en delikat og faglig god hestebok som har nådd oss fra Danmark. Dette fremstår som et grundig og gjennomarbeidet bokverk som i hovedsak dekker alt om "Hest i Danmark" etter 2. verdenskrig. Tobindsverket **"Hesten"** fra 1943. var i sin tid den komplette dokumentasjon av det danske hestehold. Et par tiår seinere kom **"Boka om hesten"** ut her i Norge. Når vi så hører at det nå igjen sysles med tanken om å utgi et nytt norsk verk med et vidt fokus på hest i Norge, blir dette danske verket spesielt interessant å kikke nærmere på.

Bokverket er bygget opp omkring 47 kapitler som er skrevet av nesten like mange forskjellige forfattere. Kapitlene er organisert i 6 hovedområder: Våre hester, Historien, Arbeid og fritid, Oppgaver, Hjelpere samt Kunst og underholdning. Hvert kapittel er lettere bearbeidet av de to redaktørene for å gi tekstene en ens språkdrakt.

Både det danske og det norske bokverket fra 1940- og 1960-tallet var i



stor grad oppslagsverk for raser, anatomi, sykdomslære, foring og, i det norske, travsporten. Det foreliggende verket har til en viss grad blitt en videreføring av disse emner, men det er det store mangfoldet som har satt sitt preg på den moderne utgaven. Alle tenkelige avskygninger av dansk hesteliv har fått sitt kapittel. Her omtales nasjonale og importerte raser, politihester og militærhester, landbrukshester og industrihester, lekehester og sirkushester, hestens hus og hestens håndverkere, alt logisk gruppert i de 6 hovedområdene.

Mange slags hestefolk har også fått sine egne kapitler. Her finnes ikke bare de tradisjonelle håndverkere som vognmaker og salmaker, hovslager og dyrlege, men også hesteviskeren, kunstneren og sirkusrytteren har fått sine egne kapitler.

Bokverket overrasker også ved å være samtidsaktuelt og -kritisk. Her diskuteres de framtidige regler for oppstalling og hestehold og de etiske betenkeligheter ved kloning. Dyrebeskyttelse og hestevern settes også skarpt under lupen, gjennom beskrivelser av uverdige stell og omsetning

på hestemarkeder og ikke minst de ulovlige slaktetransportene som har blitt avdekket gjennom oppslag i media.

Et såpass omfattende verk kunne man godt se for seg som redaksjonelt avsluttet for minimum et år siden, men nei. Verdensmesterskapet i kjøring for ponnier, som ble avholdt i Danmark

sommeren 2007, har også fått sin for- tjente plass i bokverket.

Alt i alt framstår bokverket som meget vel gjennomarbeidet. Det er fint papir, tiltalende layout og et godt bil- ledmateriale, -man får straks en for- nemmelse av et praktverk. Det er ikke unaturlig at tankene går også til det bokprosjekt som nå er under emning

her i Norge. Måtte vi ha kapasitet og økonomi til å bringe til torvs noe til- svarende: et bredt sammensatt og ikke minst solid faglig fundert bokprosjekt. Dette er noe vi ofte griper oss i å savne i den store floraen av hestelitteratur som domineres av oversatte utenland- ske titler, og som vi altfor sjelden føles oss særlig beriket av.



Innkalling til årsmøte i FKF

Søndag 27. april kl. 13.00
på Temte gård, Krokstadelva
(7 kilometer vest for Drammen)

Årsmøtesaker i henhold til vedtektene.
 Styret fremmer sak om vedtektsendring vedr. medlemmer til valgkomiteen

Av hensyn til bespising ber vi om påmelding til styrets leder.

Deltagelse og stemmerett er avhengig av innbetalt medlemskontingent.

Etter årsmøtet blir det visning av Falck's vognsamling

Styret i FKF

Foreningen til kjerpehestens fremme

Balanse

Periode: 1- 12
 Regnskapsår: 2007

Dato: 28.03.2008
 Side: 1

Konto	Tekst	Inngående balanse	Reelt i periode	Utgående balanse
Eiendeler				
Anleggsmidler				
Varige driftsmidler				
1250	Inventar	10 829,00	0,00	10 829,00
SUM Varige driftsmidler		10 829,00	0,00	10 829,00
SUM Anleggsmidler		10 829,00	0,00	10 829,00
Omløpsmidler				
Fordringer				
1500	Kundefordringer	4 000,00	-4 000,00	0,00
SUM Fordringer		4 000,00	-4 000,00	0,00
Bankinnskudd, kontanter o.l.				
1900	Kasse, kontanter	2 558,50	-1 459,00	1 099,50
1920	DnBNOR 1602 50 45118	74 558,97	-9 846,17	64 712,80
1921	Postbanken 0531 03 10508	247,57	3 321,43	3 569,00
SUM Bankinnskudd, kontanter o.l.		77 365,04	-7 983,74	69 381,30
SUM Omløpsmidler		81 365,04	-11 983,74	69 381,30
SUM Eiendeler		92 194,04	-11 983,74	80 210,30
Egenkapital og gjeld				
Egenkapital				
Over-/underskudd				
8800	Udisponert årsresultat (underskudd)	0,00	29 890,74	29 890,74
SUM Over-/underskudd		0,00	29 890,74	29 890,74
Opptjent egenkapital				
2050	Annen egenkapital	-81 941,04	0,00	-81 941,04
SUM Opptjent egenkapital		-81 941,04	0,00	-81 941,04
SUM Egenkapital		-81 941,04	29 890,74	-52 050,30
Gjeld				
Kortsiktig gjeld				
2400	Leverandørgjeld	-10 253,00	-17 907,00	-28 160,00
SUM Kortsiktig gjeld		-10 253,00	-17 907,00	-28 160,00
SUM Gjeld		-10 253,00	-17 907,00	-28 160,00
SUM Egenkapital og gjeld		-92 194,04	11 983,74	-80 210,30

Konto	Tekst	Reelt i periode	Budjett i periode	Avvik i perioden
Driftsresultat				
Driftsinntekter				
Salgsinntekter				
3101	40 norske hestekjøretøyer	-120,00	-4 400,00	4 280,00
3181	Utleie av stevnehenger	-1 750,00	-1 050,00	-700,00
3320	Stevneinntekter	-1 100,00	0,00	-1 100,00
SUM Salgsinntekter		-2 970,00	-5 450,00	2 480,00
Andre inntekter				
3900	Annen driftsrelatert inntekt	-2 000,00	0,00	-2 000,00
3910	Kursinntekter	4 200,00	-79 110,00	83 310,00
3920	Årskontingenter	-19 725,00	-23 950,00	4 225,00
3921	Årskontingenter 2005	0,00	-550,00	550,00
3922	Årskontingenter 2008	-500,00	0,00	-500,00
3955	Annonseinntekter Trilla	-150,00	0,00	-150,00
3999	Diverse inntekter	0,00	-500,00	500,00
SUM Andre inntekter		-18 175,00	-104 110,00	85 935,00
SUM Driftsinntekter		-21 145,00	-109 560,00	88 415,00
Driftskostnader				
Varekostnad				
4500	Kost og losji utgifter kurs	0,00	56 206,50	-56 206,50
4550	Honorar til instruktører	0,00	24 800,00	-24 800,00
SUM Varekostnad		0,00	81 006,50	-81 006,50
Andre driftskostnader				
6791	Kontorhold Bjørn Høie	6 000,00	3 000,00	3 000,00
6800	Kontorrekvisita	0,00	3 008,00	-3 008,00
6810	Data/EDB Kostnad	914,00	0,00	914,00
6820	Trykksaker	33 172,00	18 906,00	14 266,00
6840	Aviser, tidsskrifter, bøker og lignende	600,22	587,18	13,04
6840	Porto	5 012,00	4 950,50	61,50
7140	Reisekostnad, ikke oppgavepliktig	430,00	0,00	430,00
7420	Gaver/premier, fradragsberettiget	350,00	1 215,00	-865,00
7770	Bankkostnader	234,00	255,00	-21,00
7792	Møtekostnader styremøter	2 353,00	389,00	1 964,00
7793	Årsmøtekostnader	2 070,00	1 789,00	281,00
SUM Andre driftskostnader		51 135,22	34 089,68	17 035,54
SUM Driftskostnader		51 135,22	115 106,18	-63 970,96
SUM Driftsresultat		29 990,22	5 548,18	24 444,04
Finansinntekt og -kostnad				
Finansinntekter				
Renteinntekter				
8040	Renteinntekt, skattefri	-98,05	0,00	-98,05
8050	Annen renteinntekt	-1,43	-167,19	165,76
SUM Finansinntekter		-99,48	-167,19	67,71
SUM Finansinntekt og -kostnad		-99,48	-167,19	67,71
Årsresultat		29 890,74	5 378,99	24 511,75
Avsetninger		0,00	0,00	0,00
Årsresultat etter avsetninger		29 890,74	5 378,99	24 511,75

Med forbehold om revisors godkjenning.

ÅRSMELDING 2007

Foreningen til Kjørestens Fremme

Styret:

Foreningens styre har i år hatt følgende sammensetning:
 Leder: Bjørn K. Høie
 Nestleder: Dag Præsterud
 Sekretær: Line S. Harang
 Kasserer: Ann Karin Løvås
 Styremedlem: Torgeir Wiik
 Vara: Per Ivar Langhelle
 Vara: Jørgen Larsen

Øvrige tillitsfunksjoner:

Medlem av repr skapet for NHS:
 Bjørn K. Høie
 Kurskoordinator: Line S. Harang

Medlemmer:

FKF hadde pr 31/12 2007 61 enkeltmedlemmer, 11 familimedlemmer og to æresmedlemmer.

Saker til behandling:

Styret har hatt 4 møter.

Trilla:

Det har kommet 2 utgaver av Trilla. Utgave nr. 2 var i A4-format for å tilpasse seg formatet på et planlagt felles blad med Foreningen Arbeidshesten. Dessuten har det kommet ut et nyhetsbrev vedr. årsmøtet.

Kurs:

Ingen av de annonserte kurs på Starum fikk nok deltagere til å kunne gjennomføres

Andre aktiviteter:

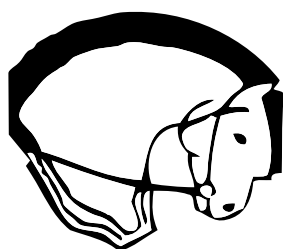
Det har vært sonderinger mot Foreningen Arbeidshesten om et felles bladprosjekt. Saken fikk realitet i seg med et bladmøte i juni. På grunn av en uavklarte forhold innad i Arbeidshesten kom det ikke noe felles blad i 2007. Det er derimot lagt gode føringer for to prøvenummer i 2008.

Etter noen forberedende artikler i Trilla om **tradisjonell kjøring**, fikk vi i stand et første stevne på Bygdøy 9 september. Arenaene var Kongsgården, Kongeskogen og Folkemuseet. 10 ekvipasjer stilte til start. De representerte er bredt stilmessig spekter: fra høyvogn og kjøkkenvogn til gigg og mylord. I stilbedømmelsen fikk kommentarene mye preg av rettleiding og små tips om forbedringer. Folkemuseet stilte med flotte premier, mens FKF sto for sløyfene.

FKF hjalp til ved et lite stevne i tradisjonell kjøring på Mysen som Østfoldkuskene arrangerte i oktober. På grunn av dårlig vær var det kun 3 ekvipasjer som stilte til start.

Ved samme anledning var det et opplegg som het ; "Prøv å kjør hest", der publikum kunne få kjennet hvordan det var å kjøre en stødig hest inne på et avgrenset område.

**Bjørn Høie
Sign.**



Foreningen Arbeidshesten

Kontingent 2008

Da var det tid for innbetaling av kontingent til Foreningen Arbeidshesten igjen!

Fint om de kan bruke både medlemsnummer og navn når de tar kontakt med sekretær, kasserer eller når de betaler kontingent. Nummeret ditt står på navne-etiketten på bladet

Ha et fint arbeidshestår!

Hilsen sekretæren Janicke Hoel
Tymbernesvegen 66, 5730 Ulvik
Tlf: 906 91 950
E-post: janickehoel@hotmail.com

Materialforvalter:

Per Rosenborg, Hedmark
E-post: perrose@start.no

Telefon:

959 83 390

Revisorer:

Otto-Arne Schou
Steinar Grepperud

Tevlingsutvalg:

Kjell Eidsvåg, Hordaland (leder)
Stella Guldbrandsen, Agder
Kristjan Kristjansson, Rogaland

53 74 24 54
37 03 34 91
52 77 84 05

Valgkomité:

Per Rosenborg, Hedmark (leder)
Steinar Ståland, Buskerud
Ivar Skjærvold, Sør-Trøndelag

959 83 390
32 74 62 46
93 09 84 74

Kursansvarleg i styret:

Annette Kirkestuen

91 62 16 09

Bladredaksjon:

Elisabeth Brobakken
Tone R. Knutsen
Arne Horge, Buskerud
Kontakt i styret: Janicke Hoel

37 03 93 84
99 27 29 34
32 06 87 42

Redskapsutvalg:

Svein Magne Olsen
Martin Aeschlimann
Arild Tohn

51 41 70 45
52 76 48 08
33 39 05 55

Medlemsskap:

Man blir automatisk medlem ved å innbetale kontigenten til foreningens postgirokonto nr: 7878.0518765.
Merk giroen med "Medlemskontigent".

Landbrukspolitisk utvalg:

Jens Peder Nilsen
Jo Kåre Bakke

41 52 96 08
61 23 73 56

Medlemskontigent:

kr. 300.-

Familie:

kr. 350.-

Lag, firma, forening:

kr. 550.-

Representanter til Norsk Hestesenter, Starum:

Annette Kirkestuen, Oslo

91 62 16 09

Spørsmål angående medlemsskap og betaling?

Kontakt sekretær Janicke Hoel

90 69 19 50

Hjemmesideadresse: www.arbeidshesten.com

Lederen har ordet

Årets første medlemsblad er nå kommet, i ny utgave og med nytt navn. Foreningen Arbeidshesten og Foreningen Kjørehestens Fremme har nå kommet i gang med samarbeidsprosjekt med bladet. Hovedgrunnen, som sagt på årsmøtet, er at medlemsbladene til tider har hatt tynt med faglig stoff og heller mye resultatlister og bilder. Det er også en økonomisk fordel ved å slå sammen de to medlemsbladene, flere trykte blader betyr lavere kostnad pr blad! Leder i FKF, Bjørn Høie, har sakt seg villig til å være redaktør for de to første bladene. Styrene har hatt møter og arbeidet med retningslinjer som nå ligger til grunn for samarbeidet. Det ble innsamling av stoff til pressetidsfrist for dette første bladet. Vi er blitt enige om å sette opp tema for hvert blad, i forkant av neste, dette for å trigge medlemmenes skrivekløe og inspirasjon til å bidra med stoff. Det

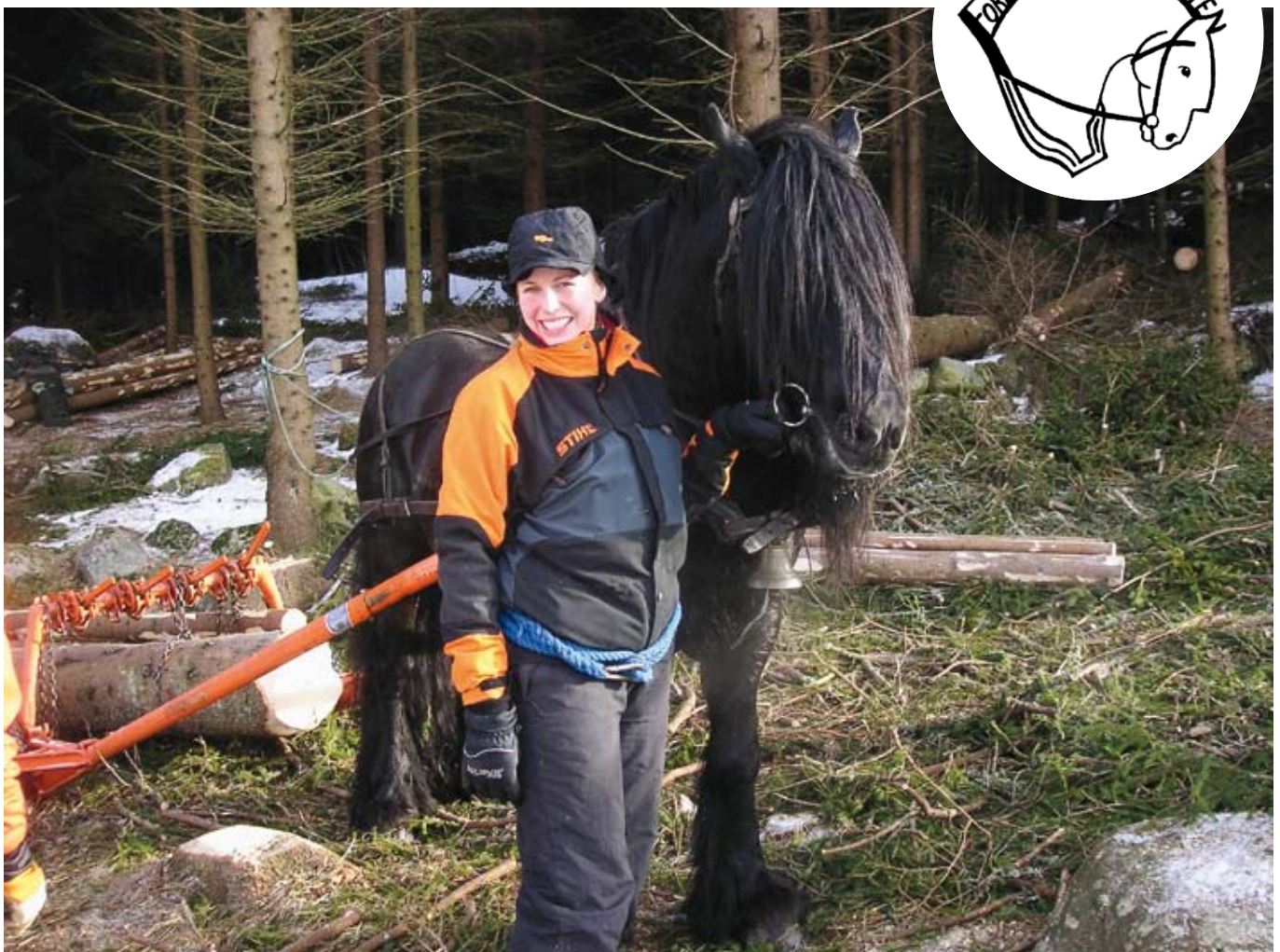
skal settes opp felles temaer som fanner begge foreningene, men det er selvfølgelig plass til annet stoff og bilder allikevel. Temaet er kun for å legge tyngde på det faglige! Stoff og innspill til bladet sendes sekretær Janicke Hoel. Styret har hatt vanskelig for å komme i kontakt med leder og web ansvarlig. Nestleder valgte i januar å samle til styremøte, leder unnlot å møte. I vedtektene står det at styret er beslutningsdyktig når minst tre medlemmer møter, vi behandlet da alle sakene og kom åjour igjen. Nestleder, undertegnede, er nå fungerende leder i foreningen Arbeidshesten. Spørsmål vedr denne saken, kontakt styret. Styret beklager at hjemmesiden ikke var oppdatert sist i 2007. Foreningen har fått ny webansvarlig som har begynt arbeidet med å oppdatere hjemmesiden igjen. Aktivitetskalenderen for 2008 ligger ute på hjemmesi-

den, mye spennende på gang så følg med! Info som ønskes lagt ut på hjemmesiden sendes vår sekretær.

I februar gjennomførte Foreningen Arbeidshesten v/A.Kirkestuen og Landslaget for Dølehest v/Å.Øibakken skogshestkurs i Kongsberg. Det var stor interesse, full booket kurs og folk på venteliste. Det kommer reportasje og bilder fra kurset i neste medlemsblad. FA og LD har i etterkant av kurset fått mange gode tilbakemeldinger! Dette var det tredje samarbeidskurset mellom foreningene og vi ser frem til et nytt samarbeid i 2009 og videre fremover.

På vegne av styret ønsker jeg medlemmer og lesere en god vår!

**Fungerende leder
Annette Kirkestuen**



KJØP SALG BYTTE

HØYBYGGET TRAVERSLEDE

Meget spesiell type i teknisk god stand. Seriøse bud mottas. Ikke den som er på foto, men tilsvarende. Henv. 911 18 388.

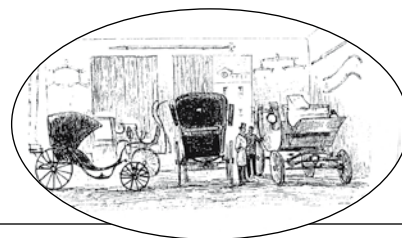


4-HJULS DOGCART SELGES

Nyoppusset, komplett med nye puter, kompaktgummi på hjul, drag til en hest. Henv. 92 45 35 27 (Østfold)

HESTER SELGES

Dølahoppe, 7 år kjøre- og ridevant
Dølahoppe, 4 år kjøre- og ridevant
Fjordhoppe, 4 år, kjørt
Henv. Nils Magne Bjørshol,
530 Averøy.
Tlf. 917 01 181



VOGNHUSET

BJØRN K. HØIE



Taksering

Kjøretøyhistorisk konsultasjon

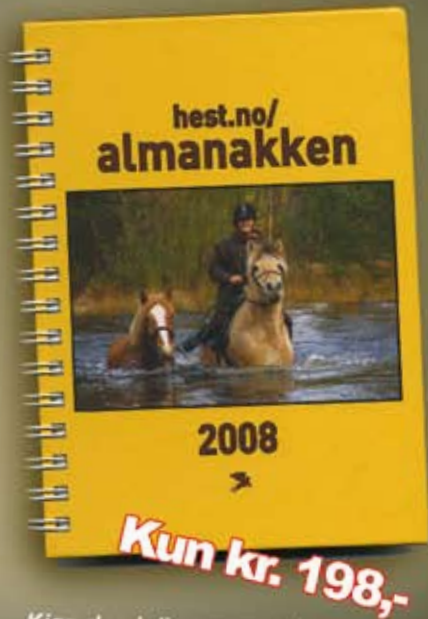
Formidling av alle typer restaurering

Deler og relatert utstyr

Trøgstadveien 325, 1814 Askim
Tlf. 69 81 50 36
Mobil: 911 18 388
E-post: vognhus@online.no

Den store, norske hestealmanakken er i salg nå!

Hest.no/almanakken 2008 gir deg interessante artikler, flotte bilder, kartseksjon, nyttige kontrakter og skjemaer, og ikke minst et stort kalendarium med god plass til egne notater. Nyttig både som almanakk og staldagbok.



Kjøp den i din nærmeste hesteutstyrsbutikk eller bokhandel!
ISBN 978-82-442-0039-4



HEST.NO

- møtestedet for hestefolk på nett!

Lag din egen blogg!

En blogg er en slags hjemmeside med mange bruksområder. Du kan føre treningsdagbok, ta opp temaer som engasjerer deg, fortelle om stevner du har deltatt på, eller bare fortelle om stort og smått som skjer i dagliglivet til deg og hesten din. Det bestemmer du selv. Du kan også dele alle dine yndlingsbilder i bildegalleriet!

Nyheter

Få med deg det som skjer i heste-Norge! På hest.no legges det daglig ut nyheter. Du kan blant annet lese om stevner, nye produkter, små og store nyheter og gode reportasjer fra kringelkroker både i Norge og andre verdenshjørner.

Ekspertter

Har du et problem med hesten eller ridningen? Få inspirasjon og hjelp av vårt store ekspertpanel som omfatter alt fra veterinær og equiterapeut til trenere innen de fleste grener. Du kan sende inn egne spørsmål, eller kikke i arkivet hvor tusenvis av spørsmål allerede er besvart.

Forum

Noe på hjertet? I vårt forum kan du diskutere alt som har med hest å gjøre sammen med andre hestemennesker med samme interesser som deg.

Rubrikkannonser

Har du en hest eller noe utstyr du skal selge? Eller er du kanskje på jakt etter en ny hest? På hest.no kan du legge ut rubrikkannonser helt gratis!

Bildebase

Et nytt tilbud fra oss, er at du kan bestille bilder fra stevner og arrangementer vi er tilstede på. Kanskje finner du et bilde av deg selv?



Returadresse:
Bjørn K. Høie
Trøgstadvn. 325
1814 Askim

