

MODERNA HÄSTKRAFTER

Föreningen
**SVERIGES
HÄSTKÖRARE**



Medlemsblad för föreningen SVERIGES HÄSTKÖRARE - Årgång 24 nr1 2021

På
KUSKBOCKEN
med
Katarina Rosén



TEMA

Coronaåret

Intervju: Certifiering för skogsentreprenörer

Gästhandverkarprojekt del 1: Pallyft

Stalltips, Teknik & redskap m.m.

Styrelse

Ordförande
Tom Meurling (A.U., BRUNTE)
Veckholms-Väppeby 2
745 99 ENKÖPING
073-681 31 34
ordforande@hastkorare.se

Övriga ledamöter
Erik Sundin
Näset 1
794 92 Orsa
070-5486229
eos.sundin@gmail.com

Tommy Johansson
Stångviken 225
835 63 Föllinge
0702-387634
tommy-carina@hotmail.com

Lennart Östberg
Specksta 159
864 91 Maffors
070-3950950
janslennart@yahoo.se

Vice ordförande
Siri Berg
Dammgatan 5
413 21 Göteborg
072-4491089
siriberg@live.se

Jessica Bergqvist (BRUNTE)
Torstorp 62
43298 Grimeton
0706 - 627 237
breavad@gmail.com

Ersättare
Stella Nelson
Lilla Haga 263
732 72 Fellingsbro
070-32417
stella.nelson@orebro.se

Sekreterare
Lars Hellsten
Lindösen Grymmakärret 35
545 92 Älgarås
070-2577499
hellstenlasse@gmail.com

Håkan Fingal (AU)
Nybygget Rudu 15
561 92 Huskvarna
073-906 21 36
hakanfingal@gmail.com

Emely Lönnberg
Solgårdsvägen 7
739 31 Skinnkatteberg
076-2100839
emelylonnberg@hotmail.com

Redaktion Moderna Hästkrafter

Mailadress
redaktor@hastkorare.se

Redaktionsgrupp
Hampus Jansson
0730763170
hampustjansson@hotmail.com

Layout/grafisk form
Simon Rimshult
Stekarekärret 1
544 91 Hjo
070-3464169
simon@rimshult.com

Redaktör
Laila Berglund, Lövdalavägen 43-7, 23195
Trelleborg
0709-770110
info@lailaberglund.se
redaktor@hastkorare.se

Åsa Friman
070-24 10 335
hultsbrukshastar@hotmail.com

Ansvarig utgivare
Tom Meurling

Valberedning

Jonas Ericsson
0763468077

Camilla Perhult, sammankallande
070-28 76 316

Gösta Kylsberg
0733-746888

Utbildningsgrupp

Lena Erkers
Nittsjö 78
795 91 Rättvik
0248-175 31
lena.erkers@edu.rattvik.se

Elisabet Olofsson
Faluvägen 222
795 90 Rättvik
0706-966442
elisabet.olofsson@rattvik.se

Sigvard Gustavsson
(se kassör/medlemsregister)

Representater FECTU

Tom Meurling
(se styrelse)

Hemsida www.hastkorare.se PR-ansvarig

Lars Hellsten
(se styrelse)

Kassör / medlemsregister

Sigvard Gustavsson
L:a Frösboholma
280 22 Vittsjö
0708 - 250 278
register@hastkorare.se

Entreprenörsgroup

Tom Meurling
(se styrelsen)

Tommy Johansson
(se styrelsen)

Kuskutbildningen

Tom Meurling
(se styrelsen)



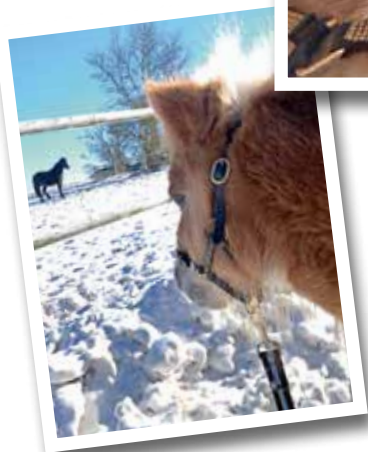
I årets första nummer av Moderna Hästkrafter porträtteras på kuskbocken, Katarina Rosen från Arbrå Hälsingland. Med på bilden är maken Torbjörn och deras nordsvenske Balder. Fotograf: Catharina Hansson.

Redaktionsspiltan

Kallaste vintern i Skåne på 30 år! Det låter kanske lite drastiskt med tanke på att det är mellan -14 och -2. Men att kylan håller i sig så länge, det är vi inte vana vid. Det brukar "släppa" efter några dagar, men inte i år. Så nu har även vi problem med frusna vattenledningar, hinkar och får konka vatten till både hagar och boxar. Det här känner ni i övriga Sverige förstås igen, det är ingenting ovanligt för er, men vi är inte riktigt vana med detta. När det dessutom blåser 20 sek/m och snöar då vet vi precis vad som händer. Det behöver inte komma stora snömängder innan vägarna "fyker" igen. Och det är helt beroende av väderstreck. Varifrån blåser det och hur fri är vägen? Det kan vara helt snöfritt på både vägar och åkrar tills snön stöter på ett hinder, då blir det plötsligt djupa snödrev på några minuter. Jag hjälpte så sent som för några dagar sedan ett äldre par i en snygg bakhjulsdriven BMW. Tur att man klär sig efter väder för där låg jag och grävde bort snö under bilen för att sedan kunna gunga fram några centimeter i taget. Tog nästan en timma. Men oj så tacksamma de var. Det fick bli veckans goda hjärning.

Så har jag ju mitt "lyckopiller" Simba, min minishettis. Han fullkomligt älskar snön och med sin fluffiga vinterpäls klarar han sig alldeles förträffligt. Jag försöker undvika att sätta på täcke (om det inte blir alldeles förfärligt väder) för att främja hans naturliga skydd. Vi jobbar på med tömkörning, longering, lek i snön men vi tränar också på konst. Han är den smartaste häst jag någonsin träffat på! Han lär sig så snabbt! Nu kan han "puss", och han lyfter frambenen bara jag pekar på dom: höger - vänster (början till spansk skritt) och bugar när jag rör hans vänstra framben. Förhoppningsvis kan jag visa bild på dessa och fler konst i nästa nummer. Jag önskar er alla en fortsatt härlig vinter, när nästa nummer kommer ut är det vår! Och glöm inte njuta av att dagarna blir längre och längre!

Redaktör
Laila Berglund



I detta nummer!

- 4** Ordförande har ordet
Info om medlemskap
- 5** Teknik & redskap
- 6** "De har fattat galoppen"
Reportage ur tidskriften
Skogentrenrenören.
- 10** Stalltips x 3
- 12** Wången får högsta betyg
- 13** Intervju: Certifiering för
skogsentreprenörer
- 14** Hästoria
- 16** TEMA: Coronaåret
- 20** På kuskbocken:
Katarina Rosén
- 22** Hästen i trafiken:
Del två om hästsläp
- 23** Distriktsombud
- 24** Gästhantverkarprojekt del 1:
Pallyft
- 26** Insändare: Slädkavalkad
- 28** Information om seminariet
Radannons
I nästa nummer

Ordförande har ordet

Hej på er!

Det är sista dagen i januari och idag har det varit 10 grader kallt, gnistrande sol och nästan vindstilla, till det kommer ljuset att bli märkbart längre vecka för vecka. Nu kommer även ett nytt år och förhoppningsvis ett bättre sådant. När jag skrev i tidningen för ett år sedan visste inte jag och många andra vad som höll på att hända, ett virus i Kina! De är väl inga problem?

Det kom till oss med en massa restriktioner, till sommaren kändes det som om det var klart så vi kunde komma igång och ses igen, vi genomförde en liten tillställning under namnet Coronarally, en körutflykt mer som en orientering där var och en höll sig till sitt ekipage höll distans och hade egen matsäck osv. Det var sol och varmt så det blev trevligt men lite avmätt. Men så kom andra vågen och la sig som en våt filt över tillvaron. För egen del vart alla köruppdrag med passagerare inställda och så skall det förbli några månader till. Förra året ställdes seminariet in med ganska kort varsel och vi var lite rådvilla var det gällde att avhandla ett årsmöte men det gick på utsatt datum med några få medlemmar och några ur styrelsen på plats samt några via datorer.

I år har styrelsen beslutat att flytta fram seminariet till hösten men genomföra årets stämma via Zoom eller Teams så alla som vill och har en uppkoppling kan vara med. Läs mer på annan plats i tidningen.

Ett omtag med instruktörutbildningen har äntligen påbörjats och tanken är att få till instruktörutbildningar på flera platser men i mindre grupper runt om i landet, problemet har varit att fylla platserna för att få kostnadstäckning för kurserna på riksanläggningarna, så med billigare platser, färre instruktörer på kursen och färre deltagare är det tänkt att bli lite enklare att genomföra. Vi pratar även om att ta fram ett relevant kurskompendium som varje elev får med sig hem vilket har efterfrågats under tidigare kurser. Det är ett gediget arbete men det ska bli bra!



OM nu restriktionerna lättar och vaccineringen kommer igång finns det en liten förhoppning att komma iväg till Horse Progress Days i Ohio i månadsskiftet juni-juli men det får bli med kort varsel och snabba beslut, är du intresserad skicka ett mejl till mig på min nya mejladress (tom.meurling@outlook.com) så kommer ni med när information kommer.

Pferde Stark mässan i Tyskland är redan inställd och frågan är om arrangörerna ordnar en till 2023, det är mycket jobb runt en sådan tillställning.

Ha det nu så gott och hoppas ni har snö ett tag till så slädarna får nyttjas!

Hälsningar Tom Meurling

Medlemskap

Moderna Hästkrafter är en medlemstidning för föreningen Sveriges Hästkörare, som kommer ut med 4 nummer om året.

Medlemsavgiften är 390 kr/huvudmedlem +20kr/familjemedlem och betalas årligen.

Medlem blir du enklast genom att gå in på www.hastkorare.se, klicka vidare till "medlemskap" och fyll i formuläret. Därefter kommer en faktura på medlemsavgiften. Har du inte tillgång till internet erlägger du avgift på nedanstående bankgiro med namn och adress tydligt textat, även namn och födelseår på ev. familjemedlemmar.

När avgiften är erlagd kommer en bekräftelse på

medlemskapet samt informationsmaterial om föreningen.

Därefter får du Moderna Hästkrafter hem i brevlådan fyra gånger per år, så länge du är medlem!

Bg 5727-1975

OBS! Om du bor utanför Sverige betalar du genom att använda vårt IBAN-nummer.
Swift/bic: SWEDSESS
IBAN nr: SE 2880000823961532061098

Föreningen
**SVERIGES
HÄSTKÖRARE**

Teknik & Redskap



Enaxlat flak

Text: Tom Meurling Foto: Lars G Hansson

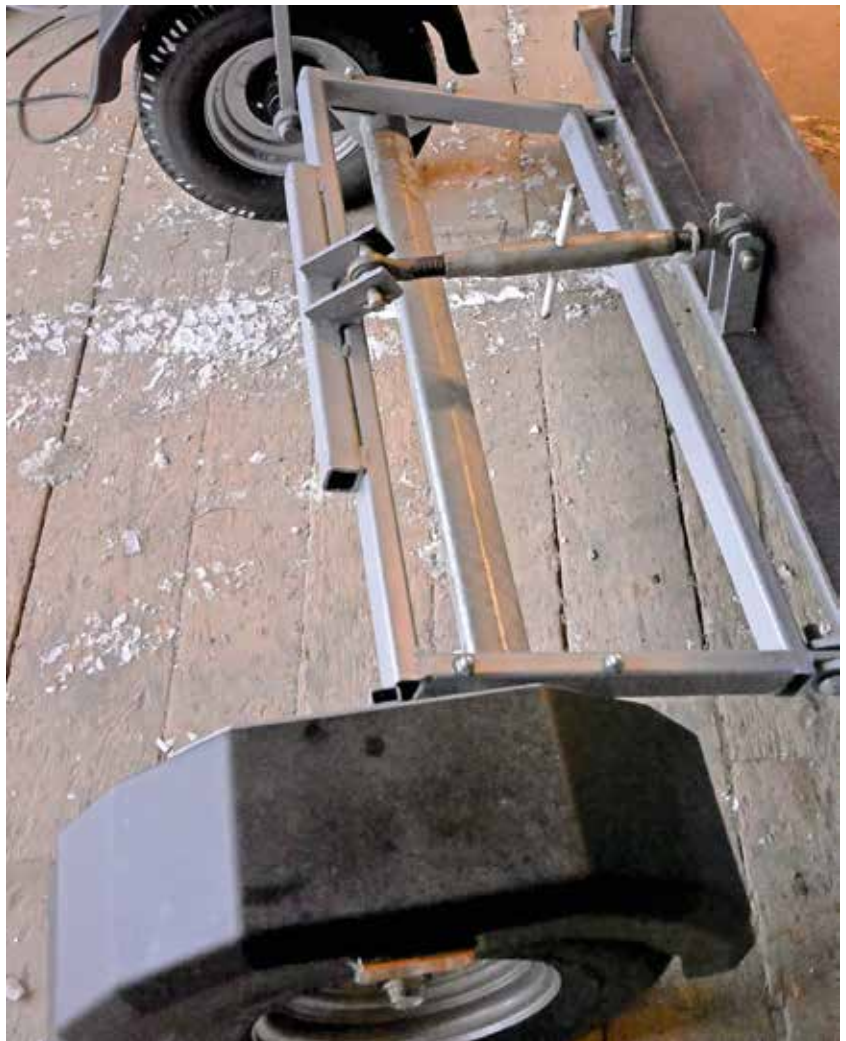
Jag fick ett problem att fundera på när jag var i kontakt med personalen på Jamtli tidigare i höstas.

De upplevde vagnen för inomgårdsskörning för hög att lasta upp tunga säckar och saker på och med tanke på deras egen längd var det inte svårt att förstå problemet.

Vi pratade fram och tillbaka om tankar och önskemål och så tillverkade jag ett enaxligt flak att hänga på förstållets dragkrok som har olika höjder att välja på. Vagnens hjulaxel i bakändan är ställbar med hjälp av en stor vantskruv beroende på hur stora hinder man ska kunna ta sig över. Lämmarna på flaket har gjorts lätta att ta bort, så lasthöjden kan komma ner till ca 10 cm under gynnsamma förhållande.

Denna prototyp får nu provas och justeras på Jamtli innan en till planeras som förhoppningsvis ska till Gunnebo Slott trädgårdar.

Tom Meurling



Vi har fått låna ett reportage ur tidningen Skogsentreprenören. Tusen tack till Frans Johansson som står för både text och bild.

De har fattat galoppen!

Hästens Storskogsentreprenad är snudd på unika, och efterfrågan på manuellhuggning och skotning med häst ökar för varje år!

- Ärligt talat borde det finnas plats för ett par grupper som våra i vartenda län, säger Kjell Andersson.

TEXT OCH FOTO: FRANS JOHANSSON

Solen står i zenit över Katrineholm och de grusdammiga kringelkrokvägarna slingrar sig genom landskapet. Några kilometer längre fram siktas i alla fall hästransporten - och sedan är det bara att ta riktning på det faluröda 1800-talstorpet en bit in i skogen.

Hästens Storskogsentreprenad har hittat sin nisch och med 25 heltidsanställda röjer, avverkar och skotar man över hela Sörmland.

Dagens skyddshuggning runt det lilla soldattorpet är ett ganska typiskt uppdrag med utsocknes ägare som värdesätter finlir, försiktighet och det där lilla extra.

- Alla våra kunder kan kanske inte skog så bra men å andra sidan uppskattar de sina natur- och kulturvärden och vill inte ha några onödiga maskinspår på sin blåbärsstig. Då är det perfekt med manuella huggare och hästarna med griplastarvagnen, säger Kjell Andersson övertygande där han sitter och lutar sig mot husväggen tillsammans med de andra huggarna. Arbetet är klart och det är dags för drickapaus innan det är dags att ta kväll.

Kjell Andersson berättar att man är fulltecknade åtminstone ett år framåt, och inflödet med nya kunder verkar aldrig mättas. För varje nöjd uppdragsgivare landar det bara i allt fler som vill ha hjälp. Kanske särskilt i år efter en blåsigt vinter och vår med mycket vindfällan och uppstädning för att inte förvärra barkborreangreppen.

- Just nu är det snurrigt mycket! Jag vet inte om det

har med alla granbarkborreskadorna att göra men det ringer värre än vanligt, suckar Kjell.

I kombination med att det är så otroligt svårt att säga nej blir det ständigt att han sticker i mellan med småjobb. I grunden ett rätt angenämt problem.

- Tidigare om åren är det ju många gånger som jag funderat på att göra något annat, men nu går det ju till och med att betala en och annan räkning innan man själv fått betalt.

Han funderar en stund över lönsamheten och lärdomarna på vägen.

- Jag tror allt fler insett att är bara förutsättningarna lämpliga så kan det vara både kostnadseffektivt och smidigt med manuellhuggning och skotning med häst.

Hästens Storskogsentreprenad har varit igång länge och genom åren växt ordentligt.

- Totalt har vi elva huggare som går med motorsåg. Och skulle det bara varit lättare att få tag på duktigt folk, hade vi lätt kunnat bli ännu större. Men tyvärr är det alldeles för få som kan hantera en motorsåg idag. Nej, såna som vi, uppvuxna på örffilar och gröt, är inte lätta att hitta, säger Kjell muntert och torkar svetten ur pannan. Att hugga manuellt med motorsåg i 30 gradig sommarvärme är inget för veklingar.

Även om en hel del av uppdragen är åt mindre privata markägare görs också en del arbete i produktionskog åt större aktörer som Holmen, Mellanskog, Sydved,









Sveaskog, Häradskog och lokala Östskog. Samtidigt blir det allt mer kring olika typer av fritidsområden, samfälligheter och allmänningar. Sällan handlar det om några större jobb, men det är heller inte syftet:

- Nej, så är det. Men det verkar som om allt fler av våra uppdragsgivare har insett att det sällan blir dyrare med manuellhuggning och hästar om det handlar om mindre volymer under 50 kubik. Vi har ju inte alls samma kostnader för att flytta eller driva.

Utöver avverkning och skotning säljer man också en del plantor, och planterar i mindre skala.

Efter nästan 50 år i skogen nischad mot det småskaliga har han en del synpunkter, och han har aldrig varit rädd att säga vad han tycker.

- Jag är ingen romantiker på det sättet men många gånger kan jag tycka att det blir alldeles för mycket bulkproduktion med maskiner som står och betar samma sortiment. Det borde vara större fokus på specialsortiment och förädling så vi verkligen kan nyttja det som skogen erbjuder. Sedan detta med skogshygien. Förr skötte vi skogarna på ett helt annat sätt och samtidigt slapp vi granbarkborrar och annat elände.

ATT ARBETA PROFESSIONELLT med hästen som dragare har Kjell gjort i ett helt yrkesliv och nu verkar det ligga rejält i tiden. Och visst märker även han av det ökade intresset, även om visioner om sopkörningar och snöskotning i stadsmiljö än så länge kanske inte kommit mycket längre än till bra idéer och någon enstaka forskarrapport.

En bit in i skogsdungen står i alla fall ardennerhästarna Balder och Aramis med huggarvagnen kopplad. Samspelet mellan de två hästarna och kusken Johan Eriksson är ett skådespel. Helt oberörda står hästarna godmodigt på sina platser och tuggar på varsin gren medan bit för bit av den nyss fällda aspen sakta läggs mellan bankarna.

Kjell nickar med värme.

- De är som maskiner, ändå så otroligt personliga. Skulle du till exempel lämna dem för att åka och äta skulle de stå kvar på exakt samma ställe när du kommer tillbaka - och säger du till dem att nu går vi hem, går de in i transporten själva. De är verkligen fantastiska! Det handlar om individer som ska funka ihop och tycka att jobbet är kul. Ja, som med oss människor.

Många tror också att man måste ha riktigt stora hästar för att de ska vara starka, men lämpligheten sitter snarare i huvudet.

- Ta gamle Rappen som vi nyligen pensionerade. Han var ganska liten men körde 10 000 kubik om året i 20 år, förklarar Kjell för att i nästa mening berömma kusken Johan.

Efter 30 år hos Hästens Storskogsentreprenad kan han sin sak - och frågar du Kjell är han sannolikt skickligast i landet på att köra med häst i skogen.

- Att hitta en kusk som är bra på samspelet med djuren går ju, men ofta brister det i den skogliga kunskapen. Det finns faktiskt en entreprenörutbildning med hästinriktning men fler borde välja skogen, menar Kjell.

Medan vi pratar har Johan fått på ytterligare ett



halvt lass och det får räcka. Annars blir det för slitigt för hästarna när de ska uppför backen i den steniga terrängen. Enbart vagnen väger närmare 1 700 kilo med kranen och den eftermonterade framvagnen.

En stund senare är ekipaget tillbaka från vältan ute vid bilvägen, och efter lite bök med att vända för att kunna ta rätt väg ner i beståndet är det läge för en pratstund.

”De är som maskiner, ändå så otroligt personliga.”

- De är så svaga bakåt, så backa blir ofta rätt knöligt. Annars handlar nog det mesta om en avvägd portion ledarskap, träning och förtroende, förklarar Johan. Det ser väl knappt ut som om jag styr dem, men det är ju en enorm skillnad med att jobba med eller emot en häst. Det är där ledarskapet kommer in. Allt handlar om förtroende mellan människa och häst, och mellan häst och människa. Hittar de på för mycket tok kan jag inte lita på dem, och gör jag en massa galenskap litar inte hästarna på mig!

Några meter ifrån oss står Kjell Andersson med telefonen i örat. Ännu ett uppdrag är på väg in i planeringen. ”Jo då, vi tar med sällskapsdjuren och motorsågen.”

Måhända läggs den mesta tiden i skogen hos Hästens Storskogsentreprenad, men hästarna är mångsidiga djur.

- Varje år slår vi ju till exempel 30-40 hektar gräs åt lantbrukare med en slätterbalk, och hemma på gården strängar vi höet med en ny typ av hästdragen strängare. För oss handlar inte hästen om nostalgi - bara om att skapa rationella alternativ till stordriften.

I det småskaliga är störst inte alltid bäst! ▲

STALLTIPSET



Har du något tips du vill dela med dig av i kommande nummer? Skicka in till redaktionen!



Rejäl hovkrats

Då jag tror att jag absolut inte är ensam om att irritera mig på hovkratsar som är felaktigt utformade och av högst tveklaktig kvalitet så tänkte jag tipsa om hur g.jort.

Jag verkar och skor mina egna ardennerhästar och har ett tag stört mig på att det inte finns en hovkrats som kommer åt och som håller måttet. Att hitta stenarna med hovkniven eller tången skapar bara mer arbete då de ska skärpas igen, så jag kontaktade en ung, duktig smed vid namn Hampus Nilsson Borum i Hästveda.

Jag skickade en skiss på hur jag ville att den skulle se ut och sedan fick han fria händer gällande design av handtaget. Kan bara konstatera att det blev över förväntan.



En stadig hovkrats som ligger bra i handen och som kommer åt överallt. Kanske inget man har i fickan jämnt men den håller garanterat hela livet.

Han tillverkar gärna fler på beställning om någon är intresserad, hans telefonnummer är: 076 853 20 67. / David Krokmark

...FLER STALLTIPS!



Ridkjol / körkjol

Här kommer ett tips som jag såg hos en av mina praktikanter och riktar sig dig som brukar använda en "ridkjol", den har ju slits fram och bak så man kan sitta i sadeln utan att kjolen kanar upp. Trixet är att använda samma kjol vid körning men snurra den ett kvarts varv så slitsarna kommer på sidorna så har man en bekväm värmesits som följer med när man kliver av.
/ Tom Meurling



REDO FÖR RIDTUR



REDO FÖR KÖRNING.....



OLJA I PLASTRÖR



Frusna vajrar? Här kommer lösningen!

Vänder sig till dig som har vajrar till bromsar mm. på era vagnar. De tenderar att frysa ihop när temperaturen kryper under noll grader. Jag gör så att vajrarna till bromsarna på griplastarvagnen plockas bort helt sedan har jag ett plaströr ca 2 meter långt som är proppat i ena änden. När vajrarna har torkat ordentligt stoppar jag dem i röret och fyller ända upp med en lämplig smörjolja, där får dom stå något dygn och dra åt sig. Därefter hänger jag upp dem i taket för att droppa av innan återmontering. Det brukar klara sig utan frysa under vintern som förvisso är kort i mina trakter. Tyvärr kommer man inte ihåg att göra det innan det blir svinkallt så igår när det var dags var det 15 minus och mörkt men det gick och jag fick det sista utkört dagen efter.
/ Tom Meurling

VOILÅ!



Wången får högsta betyg



Myndigheten för yrkeshögskolan har kvalitetsgranskat kuskutbildningen i brukshästkörning på Wången och fastslagit att utbildningen håller mycket hög kvalitet – vilket är högsta betyg på myndighetens granskningskala.

En granskning som genomförts av Myndigheten för yrkeshögskolan har gett Wångens kuskutbildning högsta betyg. Granskning ger ett bevis på att utbildningen uppfyller kvalitetskriterierna och att den bedöms ha mycket hög kvalitet. Myndigheten säger också att de utbildningar som klassas med högsta betyg visar att de är goda exempel för andra yrkesutbildningar.

– För oss som jobbar med utbildning hela dagarna är det förstås roligt att själva få högsta betyg. Alla former av granskningar är välkomna för det ger oss ett kvitto på det vi gör är bra, men också möjlighet att utvecklas och förbättras, säger Malinda Alriksson, utbildningsledare för kuskutbildningen i brukshästkörning.

Sedan 2017 har kuskutbildningen i brukshästkörning funnits på Wången. Det är en yrkeshögskoleutbildning för dem som vill arbeta med brukshästar till exempel i jord- och skogsbruk, inom tu-

rism, naturskötsel och liknande.

– Brukshästen ökar i popularitet igen då man ser att den kan göra stor nytta i samhällsnära tjänster som att klippa gräs i bostadsområden i städerna, men också i naturskyddsområden och i mindre skogsbruk där man vill minska miljöpåverkan. Hästarna har också en fantastisk förmåga att ta sig fram i svår terräng utan att skada markerna, berättar Malinda Alriksson.

Kuskutbildningen är en tvåårig utbildning men studietakten är på halvfart. Det gör att många kan jobba deltid eller sköta gården med hästar under studietiden.

– För att klara kvalitetsgranskningen krävs också att de flesta studerande genomför hela utbildningen och tar examen. Och det har vi lyckats med genom att erbjuda en utvecklande och rolig studietid för blivande brukshästentreprenörer, men också genom att erbjuda ett upplägg som passar de studerande, säger Malinda Alriksson.

I förordningen om yrkeshögskolan står det också att utbildningen ska medverka till att utveckla eller bevara kvalificerat yrkeskunnande inom ett smalt yrkesområde som är av betydelse för individen och samhället.

– Vi är stolta över den här utbildningen eftersom den för vidare kunskaper som under en period höll på att falla i glömska, men som nu är högst relevanta igen. Brukshästkörning är en historisk tradition som också hör hemma i sam- och framtiden, säger Malinda Alriksson.

KONTAKT

Malinda Alriksson, utbildningsledare
0640-174 18,
malinda.alriksson@wangen.se

Beslutet från 2020-11-25 återfinns på Myndigheten för yrkeshögskolan, diarienummer: MYH 2019/5228



Certifiering för skogsentreprenörer

Vi gjorde en mailintervju med Anna-Karin Thun, certifieringsansvarig på Skogsentreprenörerna. Anders Finnstedt skrev frågorna och jag, Laila Berglund, förde dialogen med Anna-Karin.

- Varför ska en skogsentreprenör certifiera sin verksamhet?

En skogsentreprenör som anlitas av certifierad avverkningsorganisation, entreprenör eller skogsägare, ska ha entreprenörscertifikat eller bevis om gruppcertifiering. Därför behöver en entreprenör certifiera sitt företag enligt Svenska PEFC:s entreprenörstandard PEFC SWE 003.

- Hur många entreprenörer/företag är PEFC certifierade hos er och hur många använder hästar i verksamheten?

SE Certifiering AB har just nu 820 certifierade entreprenörer anslutna till paraplyet varav åtminstone fyra stycken använder häst i sin verksamhet.

- Kan du kort berätta vilka krav som ställs på en entreprenör, som t.ex. skotar med

griplastarvagn och hästar på uppdrag?

Övergripande PEFC Krav för dig som skotar med griplastarvagn och hästar.

-Till griplastaren ska miljöanpassad hydraulolja som lägst uppfyller kraven enligt svensk standard SS 15 54 34 användas.

-ADR-S 1.3 utbildning vid transport av farligt gods, som tex bränsle.

-Typgodkända förpackningar

-Farligt avfall ska hanteras enligt svensk lagstiftning, avfallsförordning (2020:614)

-Svensk F-skatt

-Skriftligt affärsavtal med beställaren

-Grundläggande försäkringsskydd

-Kompetens inom natur- och kulturhänsyn i skogen. Särskild kurs, 1-2 dagar, finns.

Har företaget anställda tillkommer krav för arbetsgivare. Används motorsåg ska motorsågskörkort finnas och alkylatbränsle användas.



- Ungefär hur stor är den årliga avgiften för certifiering för en entreprenör utan anställda?

För en entreprenör utan anställda som skotar med häst är årsavgiften idag 1450 kr ex. moms.

Vid uppstart av certifieringen faktureras en förrevisningsavgift på 2500 kr. Vi går sedan tillsammans med entreprenören igenom alla krav som gäller för just dennes verksamhet och upprättar en handlingsplan för det som behöver åtgärdas.

Anna-Karin Thun
Certifieringsansvarig
SE Certifiering AB



Hästoria

Det stockholm som förvinner

En storstad håller på att ändra utseende. Vad århundraden har skapat skall på några få årtionden totalt ändras. Den stora grävskopan pöjer brutalt en djup gång genom minnena och en gammal kultur fr att ge plats åt en ny tid - framtiden - teknikens värld. Det är inte endast de gamla karaktäristiska husprofilerna som försvinner i det gamla Klara. Ferlin och andra sökte sig bort i tid, men gamle Viktor Ahrendorff höll sig kvar tills man började riva i det gamla Stockholms hjärta. Då tog också den siste bohemens hjärta slut och medan sprängskotten ekade i de gapande tunnelgravarna lämnade den det gamla Stockholm han älskade.

Men andra Klara-figurer jagades också bort från dessa kvarter som så helt och hållet hade blivit en fulländad harmoni av gator, hus, människor - och djur. Det finns väl ännu de som kommer ihåg hästen Yngve där han lunkade fram genom de trånga gatorna med den lilla sopvagnen efter sig. Utan att bry sig om tömmar eller betsat gick hans "gubbe" och sopade ihop gatans skräp - än på den ena än på den andra sidan gatan.

Materialet är valda delar ur tidningen "HÄSTEN" nr 3, april 1958

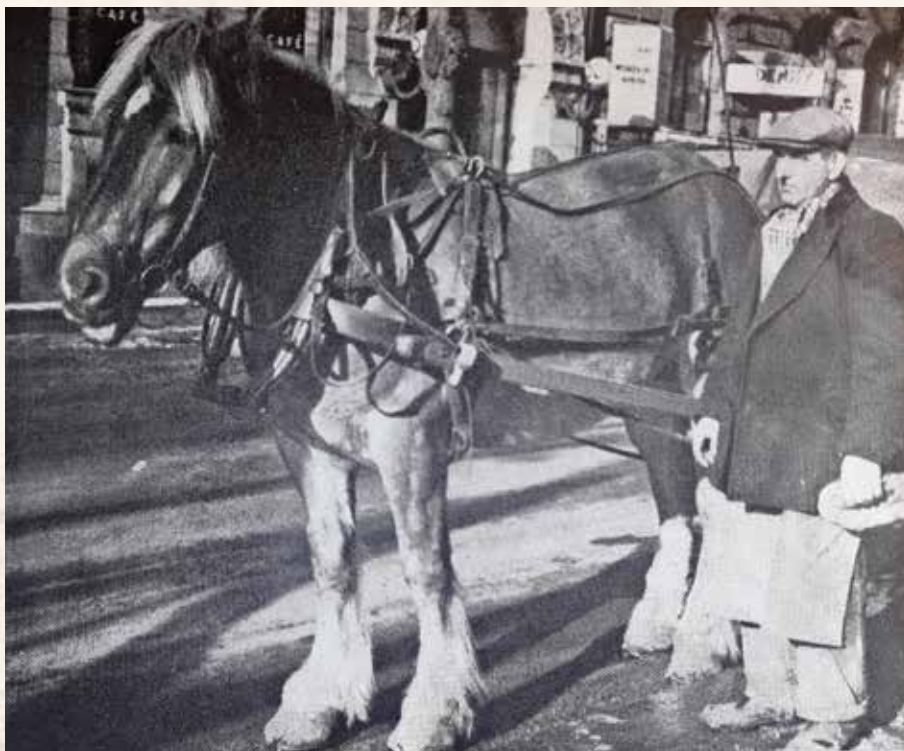


“När han var nöjd och tyckte att hans gubbe suttit tillräckligt länge, gick han tillbaka till ölkaféet och hämtade honom.”

När högen hade blivit tillräckligt stor hojtade han “Yngve kom hit!” och då lunkade denne iväg, kanske tvärt mot alla trafikregler men ytterst försiktigt, noggrant tittande åt höger och vänster innan han korsade körbanan. När gubben - ibland var de två särskilt när snösvängen var igång - blev törstig eller var i behov av värme gick han in på ett ölkafé, men dessförinnan talte han om det för Yngve. Men denne gick däremot inte på ölkafé. Det fanns två, tre kaffestugor och kondis där Yngve var stamgäst. Medan gubben satt i värmen gick han till det närmaste av “sina ställen” och ställde sig utanför dörren. Serverade man honom inte genast genom fönstret så slog Yngve med ena hoven i broläggningen så det kunde höras in och då dröjde det inte länge innan servitriserna kom ut med något gott till honom. Om Yngve befann sig i närheten av Dagens Nyheters tryckeri så gick han dit och då kom det alltid fram bröd eller annat ätbart. När han var nöjd och tyckte att hans gubbe suttit tillräckligt länge, gick han tillbaka till ölkaféet och hämtade honom. Yngve försvann emellertid med epoken. Stockholm blev en personlighet fattigare.



Landströms Hyrverks emblem.



14 Nils Thuring och hans Oden håller till i Vasastan.

Den nya tiden

Nu har profiler börjat präglata gatubilden. Den första nyfikenhetens tid, då man stannade och stirrade sig dum på en kvinnlig polis, är förbi. Hur de kvinnliga ordningspoliserna eller de grönklädda parkeringsvakterna i all sin charmighet skulle ha klarat Yngves privata trafikregler är svårt att säga. På min vandring genom staden fann jag emellertid två som hunnit bli vänner, en vänskap lika fräsch som den nygröna uniformen och varm som den djupa färgtonen. Glatt leende parkeringskonstapeln Inga Gustavsson och pållen Max hade träff i Kungsträdgården. Sven Jonsson, som annars är kompis med Max, d.v.s. håller i tömmarna när det är nödvändigt, hade ingentingemot Max flirt med den kvinnliga konstapeln.



Kvinnliga parkeringsvakten Inga Gustavsson har "träff" i Kungsträdgården med Max och hans kompis Sven Jonsson.

“Hur de kvinnliga ordningspoliserna eller de grönklädda parkeringsvakterna i all sin charmighet skulle ha klarat Yngves privata trafikregler är svårt att säga.”

HÄSTEN

Tidskrift för hästavel och hästsport

Ansvarig utgivare: Direktör E. Bjelle

Redaktör: Ryttmästare Nils Ankarerona

Redaktionskommitté: Dr. A. Aaby-Ericsson, Vet. med. dr S. Dyrendahl, Disponent B. Forsman, Sekr. E. Gralén, Byråchef F. Gustafsson, Agronom J. Kaldén, Överstelöjtnant E. G. Lönegren, Hovstallmästaren Friherre C. E. von Platen och Major R. Selsfelt

Redigering sker i samarbete med

Jockeyklubben

Ridfrämjandet

Svenska Ponnyföreningen

Föreningen Nordsvenska Hästen

Svenska Fullblodsavelsföreningen

Svenska Ridsportens Centralförbund

Svenska Travsportens Centralförbund

Avelsföreningen för Svenska Ardennerhästen

Avelsföreningen för Svenska Varmblodiga Hästen

Svenska Lantliga Ryttarföreningarnas Centralförbund

Förlag: Lantbruksförbundets Tidskriftsaktiebolag

Redaktion och annonskontor:

Nybrogatan 34, Stockholm Ö

Telefon 62 35 45

Prenumerationspris:

Helår kr. 17:50 — Halvår kr. 9:—.

Lösnummer pris kr. 2:—.

Prenumeration sker enklast genom att insända

beloppet till HÄSTEN

Postadress: Postfack, Stockholm 1

Postgirokonto 27 94 97

Nils Thuring, som med sin Oden håller till i Vasastan har varit med under de gyllene tiderna. Sedan 1930 har hans liv varit gatans tillsammans med hans häst. Så länge Oden förstås inte tjänat men bra många år är det han har dragit runt med Nisse på bocken. Medan vi pratar om Oden och det som ska komma - eller rättare sagt det som skall försvinna - smyger han då och då handen ner i fickan och fiskar upp en sockerbit till Oden. Jag undrar om det inte blir dyrt, om han alltid är lika snäll med sockret. - "Lite pengar går det förstås åt men det likasom kalkylerar jag med. Och så har jag för länge sedan slutat använda socker själv, så det

jämnar ut sig. När jag fikar så sticker flickorna alltid till mig något gott som jag kan ge till Oden och därför är han aldrig ledsen då han får stå och vänta på mig medan jag värmer mig över en kopp kaffe. För han vet att han får både mitt socker och mycket annat gott dessutom. Så honom går det ingen nöd på."

TEMA



Coronaåret

Vi frågade några av landets hästkörare hur Covid-19 har påverkat deras olika verksamheter. Här kommer några av svaren från lite olika håll i Sverige.

HUR HAR VI PÅ SKANSEN PÅVERKATS AV PANDEMIN?

Vår verksamhet ser väldigt annorlunda ut nu jämfört med innan pandemin. I våras stängdes så gott som alla inomhusmiljöer och vi hade sedan enbart parköppet resten av året. Ponnyridningen som i vanliga fall är vår huvudverksamhet i stallet stängdes ner och nästan alla hästar fick åka iväg på bete. De två shettisarna som var kvar hemma fick gå i de hagarna som vi har tillgång till utanför Skansen med lite magrare bete. I vanliga fall är ju

sommaren vår högsäsong men nu blev det nästan som ett vakuum. Vi har haft lite gäster ändå men långt ifrån vad vi brukar ha. Den största delen av våra gäster brukar vara turister både från Sverige och från utlandet men så gott som alla har av förklarliga skäl uteblivit och det är mest stockholmarna som har besökt oss.

För att rädda ekonomin har alla tim- och säsongsanställda blivit uppsagda samt 30 fasta tjänster har



försvunnit. Innan har vi varit ca 200 fastanställda och ett stort antal tim- och säsongsanställda. I slutet av året gick det inte att hålla öppet längre, både på grund av restriktioner men även av ekonomiska skäl då vintermånaderna inte bär sig ekonomiskt ens ett normalt år. För första gången sedan Skansen öppnade 1891 har vi nu stängt och nästan all personal har blivit permitterade. Det är i stort sett bara djurvårdarna som jobbar som vanligt eftersom djuren behöver sin omvårdnad ändå. Vi i stallet är deltidspmitterade eftersom en stor del av vår verksamhet riktar sig mot gäster. Vanligtvis är en stor del av våra arbetsuppgifter att röra oss med hästarna i parken för att förstärka gästupplevelsen. Nu hoppas vi bara att läget lugnar ner sig och att vi kan öppna igen till våren.

Sara Mattsson



UTMANINGARNA MED ATT DRIVA HÄSTFÖRETAG UNDER CORONA PANDEMIN

2020 var ett väldigt speciellt år så jag tänkte dela med mig om min upplevelse som egenföretagare under Corona pandemin. Innan pandemin startade såg det ganska annorlunda ut och det fanns inte en tanke på att något sådant skulle kunna inträffa. Man var väldigt dåligt förbered när den väl kom till Sverige, men idag har man vant sig leva med den och att pandemin troligtvis kommer att pågå ett tag till så vi kommer nog få en helt ny vardag efter pandemin.

Jag heter Emelie Eriksson och drivit företaget Snickars Brukshästar sedan 2015, då jag gick ut Kuskutbildningen som vid den tidpunkten fanns på Strömsholm. Efter utbildningen flyttade jag till Sollerön till min nuvarande sambo med mina två hästar och startade eget företag och började jobba. Idag har jag drivit företaget i 6 år, har fyra hästar i min verksamhet och jobbar så gått som heltid med mitt företag. För de mesta har jag och hästarna jobbat på Tomteland som ligger ca 2 mil utanför Mora där jag har jobbat med att köra gäster i parken med mina hästar när den är öppen, under lågsäsongerna så har jag jobbat extra på ett lager och drivit företaget samtidigt med privat lektioner i körning, skogsupdrag och vagnsturer på Sollerön.

I början av 2020 hade jag många idéer om hur företaget skulle fira sitt 5 års jubileum och man hade fullt upp med att planera roliga saker som jag skulle hitta på och jag jobbade fortfarande extra på ett lager i Mora som lite extra trygghet. Så fort Covid-19 hade börjat etablera sig i Sverige så var företaget tvunget





att ta till åtgärder för att få verksamheten att gå runt, så då fick alla extra anställda sluta i mitten av mars.

Så i mars stod jag där, med enbart företaget att ta stöd på. Man fick lite panik och undrade hur de här skulle sluta. Skulle jag kunna fortsätta med företaget? Skulle man söka nytt jobb mitt i en pandemi? Skulle man börja

plugga och vad skulle jag då vilja plugga för något eller lägga företaget vilandes och börja stämpla istället? Hade man aktiebolag så kunde man korttidspermittera sig själv men den lyxen hade jag inte som enskild företagare. Jag har även astma och var väldigt osäker på hur jag skulle påverkas om jag skulle bli sjuk. Hur skulle jag ta mig igenom denna pandemi på bästa sätt...

De blev som ett vakuum under våren och tänkte att jag ändå måste behålla lugnet och inte stressa fram något halvdant och se vart pandemin var på väg. Jag la mitt fokus på att utbilda mina unghästar så bra jag bara kunde så vi skulle vara väl förbereda när högsäsongen skulle komma igång och jag började fundera på olika planer beroende på vilka typer av restriktioner som



skulle kunna komma. Jag hittade en heltidsutbildning på distans via Leksands Folkhögskolan som hette "Plattform för kreativ utveckling" som skulle pågå under sommaren. Utbildningen var just skapad för att hjälpa företagare under Corona pandemin som gjorde de möjligt att få CSN lån som vart min räddning. De var en utbildning för att kunna fortsätta utveckla sitt företag, få föreläsningar om företagande och andra företagare i samma situation från andra branscher, att bolla idéer med för att kunna ta företaget till nästa nivå.

De vart som en nytändning och jag började titta på nya möjligheter för företaget men att ändå kunna göra det "Coronasäkert". Jag valde bort visa uppdrag där jag såg onödiga risker för min egen hälsa. Jag satsade på mindre och unika upplevelser på hemmaplan som t.ex. turriddning, sommarnattsturriddning för mindre sällskap, provapå körning, vagnsturer för slutna sällskap, hade flera privatlektioner och började renovera lokselar åt kunder (innan hade jag bara tillverkat till mina egna hästar). Företaget gick runt men de var tuffare jämfört med dom andra åren. Under hösten när smittan verkade minska och man visste lite mer om hur sjukdomen kunde påverka en vågade jag återgå till vissa uppdrag som t.ex. tomteland men tog till visa säkerhetsåtgärder som att ha handsprit på vagnen, bara ta betalt med en kortläsare eller swish, inte ha någon bredvid mig på kuskbocken, inte blanda familjer på vagnen, se till att dom hade bra avstånd i kön, körde en kortare sträcka för att minska risken för att de skulle bildas kö och att ingen fick klappa hästen förutom jag eller min medhjälpare. De gick över förväntan och jag behövde inte vara i kontakt med människor på samma sätt vilket var jätteskönt.

I början av vintern kom nästa hinder, då kom nya restriktioner igen vilket gjorde att Tomteland inte kunde ha öppet så som dom hade tänkt som vanligtvis brukar vara våran högsäsong, men dom lyckades till slut få öppna men på lite annat sätt än vad dom normalt brukar göra. Men de kom ändå ett positivt besked som lättade situationen.

Efter cirka tio månader kom äntligen ett bra ekonomiskt stöd för enskilda företag som inte var ett banklån, som täckte upp delar av det som företaget hade förlorat ekonomiskt under pandemin och som gjorde att man kunde slappna av för ett litet tag och hämta ny energi.

Jag är väldigt glad och tacksam åt att jag kunde hålla igång företaget och tog mig igenom 2020 och ska man hitta något positivt om Corona pandemin så har de varit en välbehövlig paus för min del, man har fått lära sig att tänka "outside the box" och jag har fått en chans att verkligen fundera på vad de är jag vill göra med mitt företag och hur jag vill förmedla det jag gör. Redan nu känns 2021 lite ljusare och att myndigheterna börjar inse vad det är för stöd och hjälp som behövs, hästarna är på topp och redo för uppdrag och uppdragen börjar ramla in.



På
KUSKBOCKEN
med
Katarina Rosén



3. När och var blev du först "hästbiten"?

Jag har hållit på med hästar nästan hela livet. Gick på ridskola och var på ridläger under min barndom/ungdom. Min första egna häst köpte jag tillsammans med mina två äldre bröder när jag gick i 5:an, ett varmbloods sto, som jag red på och mina bröder försökte göra travhäst av henne. De gav upp den tanken och började avla på henne istället, hon fick sju föl. Sedan blev det lite paus med hästar under studietid och familjebildning men när barnen blev lite större började suget efter häst komma igen och då blev det en Nordsvensk Brukshäst, Tor e. Faxe 1811, som jag hade i sjutton år. Honom körde jag det mesta med efter att jag fått ovärderlig hjälp av Sture "Torparn" Brorsson att köra in/till honom.

Katarina blir 60 år senare i år. Bor på Östergårn i Flästa, en by utanför Arbrå i Hälsingland tillsammans med min man Torbjörn som jag hängt ihop med sedan jag var 18 år. Vi har två vuxna söner och ett barnbarn på snart fem år. Har under ca 30 år arbetat med HR, Personalfrågor, inom olika branscher, men sedan snart fem år arbetar jag på Friskolan Nytorp med bokföring, löner och annan administration på 50%. Utöver det driver jag Östergårns Brukshästar och sköter bokföring och fakturering på makens företag. 2014 gick jag Kuskutbildningen på Strömsholm. Hästverksamheten består främst av olika uppdragskörningar här hemma på gården och ute på olika arrange-

mang, jag håller lite körkurser för nybörjare, bland annat har jag ett samarbete med ett ridgymnasium, vars elever kommer till mig och får prova på lite Brukskörning. Utöver det kan man boka ridturer, bo på lantgård hos oss mm. Samarbetar även med ett företag som ordnar ridturer med islandshästar som kommer och bor här en natt på deras fyra-dagars turer och bakar pizza i vår vedeldade bakugn. Givetvis använder jag hästarna till så mycket jag kan i arbetet på gården och i skogen. Har även börjat med lädersömning och har sytt en hel del till mig själv, bl a två lokselar inklusive bakselar. Har nu börjat sy lite på beställning också.

1. Hur kom du först i kontakt med Föreningen Sveriges Hästkörare?

Kan inte minnas exakt hur, men det var i samband med att jag fick min första Nordsvenska Brukshäst Tor e Faxe 1811 för ca 20 år sedan och började vara med på olika aktiviteter med honom. Ibland var det Skogshästen, som ni hette då, ibland JUF och ibland FNH som ordnade olika aktiviteter. Jag minns att jag tyckte det var rörigt med alla dessa olika föreningar, det var ju nästan alltid samma människor med i alla fall.

2. Vad har du/ni för hästar och vad kör du/ni?

Jag har fyra Nordsvenska Brukshästar. Äldst är Balder f 2004 e. Mall 1835 som jag köpte som föl, som fungerar i första hand som ridhäst i dag. Han är mycket omtyckt av mina ridgäster. Nästa på tur är Tindra, född 2006 e. Obelisk 1857. Henne köpte jag när jag var klar med Kuskutbildning för att ersätta min första Nordsvensk Tor som var redo för pension då (togs bort för ca 2 år sedan). Tindra både körs och rids, men mest kör jag henne för de flesta vagnar och redskap. Hon är min klippa när jag är ute på olika uppdrag. Jag har även hennes dotter, Timra, född 2016, e Thrim 1957 som jag har fött upp själv. Hon har precis gjort ett fint KBI på 45 poäng och det mycket tack vare den hjälp jag fått av Lena Casselbrant som hjälpt mig med hennes inkörning. Min fjärde häst heter Rekord, men kallas för Kalle, född 2012 e Reko 1880. Honom köpte jag i Värmland för drygt tre år sedan och han fungerar bra både som kör- och ridhäst. Han går även i par med Tindra ibland.

4. Vad är som driver dig/er att använda hästen?

Det är roligt att kunna använda hästen till något nyttigt, som en arbetskamrat och inte bara som en "lekkamrat eller tävlingskamrat". Jag försöker göra så mycket som möjligt på gården med hästarna, men har inte alltid förståelse hos övriga i familjen när det går så mycket "snabbare att ta traktorn"... men jag nöter på.

5. Vilken är din/er favoritkörning och varför?

Att köra släde på vintern är nog det allra bästa, kan inte riktigt förklara varför, men det är något visst med det. Att höra knarret från medarna och se hur det ryker från hästen mule, det är något visst. Vi gillar även att harva, i enbett och i par,

framför allt harvar vi potatislandet mycket både innan vi sätter potatisen (med häst förstås) och efter när potatisen är upptagen. Att köra lite ved i skogen på vintern sitter inte heller helt fel.

6. Vad har du stående längst fram i ditt vagnsläde och vad använde du det till?

Just nu, när det är vinter, är det en gammal kolstig som vi byggt om med bänkar och lucka bak för att köra slädturer med plus en lite mindre forbondesläde som används mest, annars är det fyrhjultrillan, typ Edsbytrilla, som används för träningskörning i enbett eller par.



7. Berätta något speciellt häst- eller körminne du/ni varit med om.

Under tre höstar var jag med under älgjaksveckan med Tor i en grannby och drog fram älgarna som jägarna hade skjutit. Det var roliga och jobbiga dagar, då fick vi verkligen samarbeta Tor och jag. Det var många olika utmaningar vi ställdes inför då älgarna låg på mer eller mindre lämpliga ställen. En älg låg ut i en sjö fastbunden i ett hundkoppel som vi skulle få upp ur vattnet och sedan vidare ut till vägen där traktor och vagn väntade. Det var lite trixigt. På vägen från sjön var det en brant nedförsbacke och bra glid så rätt var det är kommer pulkan som älgerna låg i åkande mot tvärsån på skaklarna och åker över den och rakt in mellan hästens bakben. Som tur var lyssnade Tor på mitt bestämda PRROO och stannade och stod still till vi fick ordning på allt igen. Då kändes det bra med en häst som litar på och lyssnar på sin kusk.

8. Har du/ni något råd till alla som håller på/vill hålla på med hästkörning?

Var inte rädd att ta hjälp om du känner dig osäker eller tveksam till något. Våga erkänn främst för dig själv att du inte kan allt själv. Vi alla kuskar är bra på olika saker, några är bra på att utbilda hästar, andra på att utbilda nya kuskar och andra är bra på något annat som tex att laga vagnar eller sy en sele mm. Vi måste våga släppa stoltheten och ta hjälp av varandra istället.

KUSKUTBILDNING I BRUKSKÖRNING

Gå Sveriges enda yrkeshögskoleutbildning för brukshästkuskar. Du läser på halvfart under två år, varav tolv veckor är på Wången. Övrig tid på distans och ute hos hästentreprenörer i landet.

Utbildningen är kostnadsfri och studiemedelsberättigad.

Sök senast 15 april!

WÅNGEN

wangen.se

9. Har du något ämne du skulle vilja ta upp på ett framtida Hästkörarseminarium eller i Moderna Hästkrafter?

Hur säljer vi in våra tjänster till rätt pris hos våra kunder? Mer körkurser och instruktörskurser plus gärna träffar för instruktörer för att utbyta erfarenheter och idéer.

10. Vem vill du/ni se på Kuskbocken nästa Moderna Hästkrafter?

Om jag kunde skulle jag välja Sture Brorson, som varit min mentor sedan jag började med brukshästar. Till honom kunde jag alltid ringa och få tips och råd om det var något jag funderade på. Tyvärr gick han bort för några år sedan. Därför utmanar jag istället en tjej som också börjat sin bana med Brukshästar hos Sture – Ida Eriksson i Edsbyn

Tack Katarina för ditt bidrag till tidningen och välkommen Ida till nästa nummer! /Redaktionen

Hästen i trafiken *del 2*

Text: Hampus Jansson

Olika typer av golv och skick på golv är ett orosmoment och en betydande kostnad för alla hästtransportägare. Här tänkte jag reda ut de olika typerna av golv, trä, aluminium och plast. Jag ska diskutera för och nackdelar med de olika golvtyperna samt beskriva bytet av golv i en hästtransport.

Den vanliga typen av hästtransportgolv har en träskiva, i handeln heter skivtypen slitskyddsplywood eller karosseriplywood. Även om det kanske finns lika tjocka skivor i andra material är det förenat med livsfara att använda dessa eftersom de inte tål den tugga miljön som ett hästtransportgolv utsätts för. Aluminiumgolv i nyproducerade transporter brukar vara sammanfogade med plastskivor på båda sidor av aluminiumskivan för att det inte ska bli korrosion på ramen eller på grund av hästens urin (Tidningen rid-sport, 2015).

Plastgolv är någonting nytt på marknaden och är än så länge ovanligt. Plasten görs av återvunnen plast, Polypropylengolv, och är ett tjockt golv men behöver tätare regler undertill för att inte svikta för mycket (plastgolv.se, 2020).

Enligt tillverkaren av plastgolven behöver ramen ha regelavståndet 30cm för att inte golvet ska svikta (plastgolv.se, 2020). Att svetsa på extra regler på ramen på en hästtransport är ingenting för en lekman. Detta för att felaktig svetsning av ramen kan försämra hållfastheten lokalt genom att svetsningen bränner hål i ramen utan att det syns, rostskydd måste även appliceras noggrant (egen erfarenhet, ua). När man slipar bort galven bildas gifti-

ga ångor som om man andas in för mycket av kan få galvfrossa. En annan risk med att inte ta bort galven är att svetsfogen får en massa luftbubblor i sig som inte syns på ytan. Kostnaden för ett golv till en gammal enkelaxlad hästtransport (1700*3100) ligger på 3348kr inkl moms för en plastskiva (frakt tillkommer).

Slitskyddsplywood ligger i de flesta äldre hästtransporter men nu har jag bilden av att nya aluminiumgolv är vanligare på nya stora hästtransporter. Nästan alla hästtransporter med träskiva som golv har en tjocklek på 21mm, enda undantaget är värmlandsvagnen som har 24mm tjock golvskena (Nora Linde släpservice, 2020). För att kontrollera att golvet är bra nog kan man känna med en kniv, hacka lite i golvet underifrån och ovanifrån, gör kniven märken är golvet så dåligt att det behöver bytas. Äldre, mindre transporter brukar ha standardskivmättet 1525*3050*21mm. Till större hästtransporter räcker inte den storleken till utan större skivor behöver användas, dessa är betydligt dyrare. Att skarva golvet på en regel är en möjlighet men jag har inte sett någon verkstad som rekommenderar det utan en hel skiva är alltid det bästa alternativet. Detta är för att det finns en risk att fukt ansamlas i skarven och då blir svår att både upptäcka och få bort. Fördelarna med karosseriplywood är att det är enkelt att kontrollera dugligheten hos golvet, det nämns i föregående nummer. En annan fördel är att det är lättare att få tag på återförsäljare och således hålla fraktkostnaderna nere. Kostnaden för en standardskiva, 1525*3100*21mm ligger på mellan 2500kr och 4000kr inkl moms.

Vid ett golvbyte med slitskyddsskiva är det enklast att såga bort skruvarna som håller skivan i ramen med en tigersåg, slå in en kofot eller annat verktyg för att göra plats för bladet. Sen är det bara att flytta efter med kofoten varfter skivan lossnar. För att kunna rita av den gamla skivan bör skivan tas ur transporten utan att sågas sönder. Den sågade ytan suger åt sig fukt lätt och ska förslutas med trälim, helst flera lager och inomhus eller utomhus under den torra delen av året. Ramen ska även rostskyddas där tigersågen skavt bort den rostskyddande galven, det finns en slags spraygalvanisering för detta ändamål.

Ett tips från ordföranden är att lägga in en riktigt tjock gummimatta på golvet i hästtransporten för inte behöver skruva ur broddarna ur hästarnas skor vintertid. En vanlig gummimatta är inte så tjock att den skyddar golvskivan från broddarna utan det blir högt punkttryck. För att komma undan något billigare så kan man använda båsallmattor, de är de mattor som finns i kostallar och korna ligger på dem. Tyvärr så är ju tillgången på nedlagda mjölkgårdar tämligen god och det kan då finnas båsallmattor att köpa för en överkomlig summa.

Till nästa nummer tar jag gärna emot tips om ämnen och frågor som har med hästtransporter att göra.

För er som vill diskutera och få mer information rekommenderar jag facebookgruppen "Renovera hästsläp", där delar folk med sig av renoveringar och ber om hjälp med olika saker kopplade till hästtransporter.

Distriktsombud

VAD FINNS DET FÖR HÄSTKÖRARAKTIVITETER I DITT DISTRIKT? KAN MAN ARRANGERA NÅGOT FÖR MEDLEMMAR I DITT OMRÅDE? KURSER? TA KONTAKT MED DITT DISTRIKTSOMBUD.

Blekinge, Nanna Engstrand, Olofström, 0709-921210, nanna-engstrand@hotmail.se

Dalarna, Erik Sundin, Orsa, 070-548 62 29

Gotland, Monica Elebjörk, Klintehamn, 070-381 02 17, info@svangel.se

Gävleborgs län, Anders Svensson, Hudiksvall, 0650-250 28

Göteborg och Bohuslän, Peter Andersson, Svanesund, 070-655 69 07, hogenhovslageri@hotmail.com

Halland, Jessica Bergqvist, Grimeton, 070-662 72 37, breavad@gmail.com

Jämtland, Marie Lidvall, Föllinge, 073-182 44 06, marielidvall@hotmail.com

Jönköping, Jan Bång, Gislaved, 0371-134 25

Kalmar, Tomas Karlsson, Rockneby, 0725824080 tjommen1.karlsson@gmail.com

Kronoberg, Henric Stenbeck, Tingsryd, 0702-132435, henricstenbeck@hotmail.com

Medelpad, Lennart Östberg, Specksta, 070 395 09 50

Norrbottnen, Lars-Olof Lundgren, Blåsmark, 070-3380787

Skaraborg, Per Madestam, Hjo, 0730-932646, per.madestam@naturnarahastkraft.se

Skåne, Anders Blomberg, Perstorp 0733-148345, anderspivo@gmail.com

Stockholm, Sara Mattsson, Tyresö, 070-439 57 24, sara.mattsson@live.com

Södermanland, Gösta Kylsberg, Strängnäs, 0733-74 68 88, gosta.kylsberg@inbetween.se

Uppsala, Camilla Perhult, Knutby 070 - 28 76 316, camillashastentreprenad@hotmail.se

Värmland, Carita Flod, Arvika 073 - 829 04 46, caritastrand@msn.com

Västerbotten, Dag Lernstad, Skellefteå, 0910-77 0423

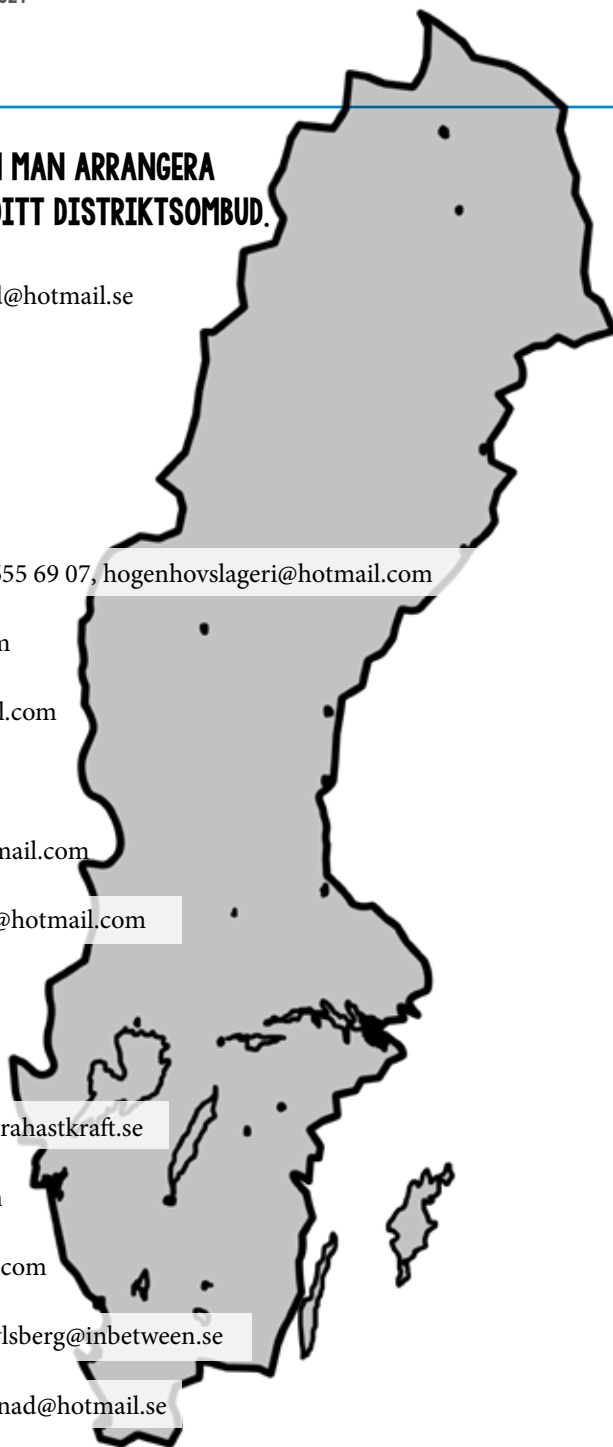
Västernorrland, Jan-Ove Lundqvist, Arnesvall, 070-3092639

Västmanland, Arne Persson, Möklinta, 0224-82016, draghasten@gmail.com

Älvsborgs län, Linus Elmelid, Svenljunga, 070-276 60 04

Örebro län, Jesper Hansson, Lindesberg, 070-680 42 56

Östergötland, Kjell Brinkby, Vikingstad, 013-850 17



DISTRIKTSOMBUD

Meddela länets kommande aktiviteter till redaktionsgruppen på redaktor@hastkorare.se så kommer de med på distriktens info-sida. Om du är distriktsombud och vet att du inte har gett oss din mailadress, maila den till oss så läggs du till i maillistan.

Gästhandverkarprojekt del 1: Pallyft

Text: Siri Berg

Varje år väljs två personer att genomföra hantverkslaboratoriets gästhandverkarprojekt. Gästhandverkarprojekten ska ge utrymme för hantverkare att fördjupa sig, samt leda till nya kunskaper som andra kan ta del av. Jag fick, genom jobbet på Gunnebo Slott och Trädgårdar, den fantastiska möjligheten till ett sådant projekt. Projektet skulle resultera i nya redskap anpassade utifrån förutsättningarna på Gunnebo Slott och Trädgårdar. Gunnebo Slott och Trädgårdar är en anläggning med högt besöksantal. Ett syfte med att använda häst är att det är värdefullt för besökarna, ett annat är verksamhetens fokus på ekologisk hållbarhet samt historiska och kulturella prägel.



Foto: Filippa Wilhelmsson. Kusk: Siri Berg

De nya redskapen skulle utformas utifrån detta fokus; på social, ekologisk och kulturell hållbarhet. Även ekonomisk hållbarhet skulle behandlas. Hästarna på Gunnebo Slott och Trädgårdar används huvudsakligen för transporter (gräs, stockar, grenar, hö, jord, bänkar, gödsel...). Genom gästhandverkarprojektet fick jag fundera över andra användnings-

områden för häst på anläggningen och en pallyft, gräsklippare och grusharv tillverkades. Projektet redovisas genom en rapport som i skrivande stund ännu inte är publicerad. Här följer ett utdrag ur rapporten. Läs om gräsklipparen och grusharven i senare nummer av MH.

BEHOVSANALYS ■

Gunnebo Slott och Trädgårdar har flera parkeringsplatser och den som ligger mest centralt på anläggningen finns utanför stenmuren öster om köksträdgårdarna. Besökarna går till fots förbi lekken, in mellan grindarna i stenmuren, igenom köksträdgård och förbi drivhus, kaffehus och butik för att komma till slottet. Innanför grindarna är motortrafik förbjuden men eftersom att många transporter måste hela vägen till kaffehuset trafikeras sträckan ändå samtliga vardagar. Transporterna består bland annat av lätta och tunga lastbilar med leveranser samt sopbil som tömmer soptunnorna vid kaffehuset. En del av varorna lastas av utanför stenmuren och transporteras

till butiken eller kaffehuset för hand, med hjälp av en vagn.

Förutom att besökare störs och att fordon inte passar in i 1700-talsmiljön finns problem med slitage och förstörelse. Stolpar, lampor och rännalar går sönder, hjulspår och potthål uppstår.

Det sker också mycket maskinella transporter generellt över hela Gunnebo Slott och Trädgårdars område, dels med bil, dels med traktor och hjullastare. Redan idag utförs en del av dessa med häst genom att hästen drar en flakvagn vilket minskar trafikeringen av motorfordon något. Aktuellt gods lastas på och av vagnen för hand och många av transportererna innebär tidskrävande och tungt arbete.

Förutom problematik med många maskinella transporter på området uppstår då och då bekymmer med transporter av tungt gods placerade där inte maskiner kommer åt. Ett exempel är tunga krukväxter placerade mellan häckarna i parken.

På Gunnebo Slott och Trädgårdar finns ett behov av ett hästredskap som kan flytta gods utan att det krävs manuell på- och avlastning. En hästdragen pallyft skulle kunna tillgodose behoven, bland annat genom att varor skulle kunna lastas av utanför stenmuren och transporteras den sista biten med hjälp av häst.

REDSKAPETS UTFORMNING ■

Tom Meurling kom med tips om så kallade terränggående pallyftare som finns på marknaden. Dessa är robusta och klarar en last på upp till 1200kg. De dras manuellt och gafflarna höjs genom den pumpbara spaken vilken har ett mindre handtag som trycks in för att sänka ner gafflarna. Pallyften är utrustad med två bärande hjul med diametern 55 cm samt främre stödhjul vilka är betydligt mindre och placerade under höj- och sänkanordningen. Pallyften är 160 cm bred och 160 cm lång och är anpassad för placering av pallen i längsgående riktning för största möjliga stabilitet.

En terränggående pallyft köptes in för att byggas om till ett hästredskap.

Höj- och sänkanordningen byggdes om med en annan typ av spak för att ge plats för skaklar. Pallyften försågs med en platta varpå en sits fästes. Det hade varit möjligt att gå bredvid redskapet för att köra hästen men med en plattform är det lättare att ha koll på ekipaget och det blir därmed lättare och säkrare att köra. Längst fram på plattan monterades ett räcke som en säkerhetsåtgärd, kusken kan vid behov hålla i räcket samtidigt som räcket motverkar att kusken ramlar mellan hästen och redskapet. Även en sits för kusken monterades.

Ett stag med fäste för skaklar sattes fast och ett val mellan rekade och orekade skaklar gjordes. Vid körning med orekade skaklar är skaklarnas syfte att svänga och bromsa, då används även draglinor och svängel vilka hästen drar med och som gör att hästen får rörelsefrihet. Rekade skaklar följer hästens rörelser och gör att draglinor kan uteslutas. Rekade skaklar valdes i syfte att få en så smidig anspänning och frånspanning som möjligt.

En häst klarar under goda förutsättningar av att dra sin dubbla vikt. En ardennerhäst väger ca 800 kg och har därmed inga problem att ensam transportera drygt ett ton tunga lastpallar. För nättare hästar, transport i eländig terräng eller långa transporter skulle pallyften istället kunna förses med parstäng så att två hästar kan dra tillsammans. Fördelarna med att bara behöva en häst är att endast en häst behöver göras iordning, att redskapet kan användas även om bara en häst finns tillgänglig samt att ekipaget blir mindre och smidigare med en häst jämfört med två.

ANVÄNDNING AV REDSKAPET ■

Den hästdragna pallyften användes på Gunnebo Slott och Trädgårdar med gott resultat, användandet var smidigt och ergonomiskt, den var lätt att manövrera. Pallyften rullade lätt vilket bidrog till hög användarvänlighet även med avseende på hästen. Hästen hade

också gott om utrymme mellan skaklarna och en bra draglinje var möjlig.

Pallyften har använts för transport av hösilagebal, jordsäckar, stockar samt varor, både till kaffehuset och butiken. Övriga användningsområden som kunde utföras var transport av tegelpannor eller annat gods som var placerat på lastpallar samt tunga krukväxter. Hästen kunde med hjälp av pallyften minska de transporter som skedde med hjullastare och traktor utrustad med pallgafflar.

Eventuellt ska en kylanläggning byggas en bit utanför stenmuren för att i betydlig utsträckning kunna minska tung transport med leveranser innanför grindarna. I dagsläget kan inte hästen utföra transport av kylvaror eftersom att det inte går att veta när leveranserna kommer.

De flesta av varorna till kaffehuset levererades inte på lastpallar utan på hyllvagnar vilket gjorde att många av transporterna inte kunde utföras med hjälp av häst, i alla fall inte om arbetet skulle utföras rationellt. Varor som kom på hyllvagnar kördes med lastbil så nära kaffehuset som möjligt och rullades smidigt till dörren. Skulle bilen istället stannat utanför grindarna skulle en omlastning till lastpallar krävs och efter transport med pallyften skulle det behövs att varorna bars den sista biten från platsen där hästen stannat och fram till dörren.

Det är alltid en fördel när ett redskap har fler användningsområden och som tidigare nämnts har pallyften använts för transport av stockar. De aktuella stockarna var grova, korta och tunga vilket gjorde dem svåra att hantera och manuellt lyfta upp på en vagn. Istället testades pallyften för arbetsuppgiften och för de stockar som var tillräckligt korta var redskapet mycket passande. Gafflarna sänktes så mycket som det gick och stockarna rullades på, innan körning till avlägg säkrades stockarna med ett spännband.

Det gick bra att köra pallyften under mer terrängliknande förhållanden.

Arbetet med pallyften skedde i stor utsträckning där många besökare passerade vilket bidrog till en kulturell upplevelse. De som fick se hästen dra pallyften var mycket nyfikna och positiva, de flesta stannade för en pratstund och/eller för att klappa hästen. Pallyften krävde inget drivmedel och var tyst. Redskapet bedömdes vara hållbart i såväl socialt som kulturellt och ekologiskt avseende. Ett svar på om den ekonomiska hållbarheten uppfylldes är svårt att ta fram men eftersom att redskapet var effektivt, lättanvänt och ergonomiskt bedöms det vara rationellt.

Koppling till Gunnebo Slott och Trädgårdar som historisk anläggning finns genom att det med hjälp av pallyften var ett nytt sätt att lösa ett problem. Problemet med att flytta tunga föremål har alltid funnits och har genom historien lösts på olika sätt. Att använda häst och pallyft är ett nytt arbetssätt som förhoppningsvis kommer att bestå.

VIDAREUTVECKLING ■

Ett problem som tidigt upptäcktes var att sitsen på pallyften var i vägen för höga lass. Det är säkrast att ha lasten så långt in mot gafflarnas bas som möjligt och för att möjliggöra detta togs sitsen av. Sitsen bör monteras igen men något längre fram så att den inte är i vägen för lasten.



Foto: Filippa Wilhelmsson. Kusk: Siri Berg

Insändare

En liten slädkavalkad

med rusdragare

Det blev snö till slut. Slädar släpades ut från Älgarås vagnmuseet och spändes för. De glada Rusdragarna är Lojstabil 332, Lojstaphan 431 efter Jagga ess och Levina och min nya pojke Lojstarzan 629 efter Guldís och Filipin.

Han kom till mig efter förlusten av Lojstark, som dog mellan skaklarna i full trav i en norsk Karriol. Förmodligen av en kroppspulsåderbristning, en stor förlust av min ena parhäst.

Här är en liten slädkavalkad med några unika gamla slädar. Tyvärr blev det ingen släde för parkörning då Tarzan inte är riktigt mogen än.



På bilden till vänster står Tarzan framför en liten trollhoppa och på bilden nedan finner vi en större variant. Trollhoppor användes för persontransport och var ett enkelt fordon att ta sig t.ex. till och från kyrkan på söndagen. Sedan utvecklades trollhoppnan att bli en kappsläde där gumman satt i sätet och gubben på den s.k "hundsvotten" i bak. Efter högmässan blev det kappkörning hem, därav namnet. Sedan utvecklades denna typ av släde till att köra tävlingar på isen och är i dag föregångaren till travsulkyn.





Den bruna kappsläden är från Jämtland och byggd med handverktyg s.k ”sameslöjd”.

Den svarta lilla släden är från Skålsjön i Hälsingland och användes av en inspektor, som åkte runt bland gårdarna. I botten finns ett inbränt årtal 1806.

Häststötting är en stor spark för häst. De s.k fimmelstängerna ska egentligen vara av bambu för att kunna böjas lite i svängar. Ekipaget kräver en stor svängradie då medarna är långa. Dessa fimmelstänger är till en kappsläde, så det gäller att ta det lugnt i skarpa svängar. Att köra den i trav känns som att åka snowboard.





INFORMATION OM SEMINARIET

I förra numret av Moderna Hästkrafter bjöd styrelsen in till årsstämma och seminarium på Gunnebo Slott och Trädgårdar 9-11 april 2021. Styrelsen har nu beslutat att hålla årsstämman digitalt via ZOOM den 11 april kl 18.00

Anslutningslänk och inloggningsuppgifter läggs ut på hemsidan någon vecka innan stämman.

<http://www.hastkorare.se/>

Seminariet kommer att flyttas fram till hösten, exakt datum återkommer vi om.

Mvh Styrelsen



Foto: Sofia Kvistborn

Radannons

Arméns loksele

Arméns loksele i bra skick inkl baksele.
Lokorna är ställbara från 61 till 73 cm mellan övre och nedre lokrem.

Kontakta Beyron Johansson på tfn 073 183 21 22



www.hastkorare.se

I NÄSTA NUMMER:

I nästa nummer får vi ta del av **Gästhantverkarprojekt del 2**
Och ämnet för temasideorna kommer vara:
Rätt pris för rätt tjänst?
Hur säljer vi in våra tjänster till rätt pris hos våra kunder?

Som vanligt: bidra gärna! Vi tar gärna emot tankar kring temat, stalltips, insändare osv.
Skicka till: redaktor@hastkorare.se

Manusstopp för MH nr 2 2021: 7e maj, planerad utgivning: 4e juni