

MODERNA HÄSTKRAFTER

Medlemsblad för föreningen SVERIGES HÄSKÖRARE - Årgång 22 nr3 2019

Föreningen
**SVERIGES
HÄSKÖRARE**

TEMA Vagnar

Vårda,
bevara &
visa upp!

På
KUSKBOCKEN
med *Våge Sjöberg*

Rapporter från SkogsElmia och Pferde Stark
Samt teknik & redskap, hästoria med mera!

Insändare från sommarkurs och brukshästensdag

Styrelse

Ordförande

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

Vice ordförande

Jonas Ericsson
Värmanvägen 5
812 93 Kungsgården
0763 - 468 077
jo64er@yahoo.se

Sekreterare

Lars Hellsten
Lindåsen Grymmakärret 35
545 92 Älgårås

070-2577499

hellstenlasse@gmail.com

Övriga ledamöter

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

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

Jan-Ove Lundqvist
Storbyn 283
891 95 Arnesvall
070-3092639

Ersättare

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

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

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

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

Redaktion Moderna Hästkrafter

Mailadress

redaktor@hastkorare.se

Redaktör

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

Redaktionsgrupp

Hampus Jansson
0730763170
hampustjansson@hotmail.com

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

Layout/grafisk form

Simon Rimshult
Stekarekärret 1
544 91 Hjo
070 - 3464169
simon@rimshult.com

Ansvarig utgivare

Tom Meurling

Valberedning

Per Madestam
0730-932646

Svante Lindqvist
0730-891886

Gösta Kylsberg
0733-746888

Utbildningsgrupp

Jonas Ericsson
(se styrelsen)

Lena Erkers
Nittsjö 78
795 91 Rättvik
0248-175 31
lena.erkers@edu.rattvik.se
Sigvard Gustavsson
(se kassör/medlemsregister)

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

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

Jonas Ericsson
(se styrelsen)

Tommy Johansson
(se styrelsen)

Kuskutbildningen

Tom Meurling
(se styrelsen)



Omslagsbild: Grebard Winroth, Möklinta med sin Hajums Lando, tyskt varmblod som drar en dogcart.

Redaktionsspiltan

Ja, vilken fantastisk sommar det har varit! För mig personligen har det inneburit många fina häst- och människomöten. Bl.a. med Kyra Kyrklund på hennes gård Snowhill Farm i West Sussex, England. En adjunkerad professor i ridkonst med inriktning dressyr. Hon har mängder av framgångar upp till VM och OS. Det är inte fy skam det!

Hon och hennes man tränar nu flera ekipage över hela världen. Tänk att jag fick gå runt där på den idylliska engelska gården (som tagen ur en film) tillsammans med Kyra när hon berättade om hästarna som passerat i hennes liv och som betytt så mycket för henne. Hon började rida på en av grannens arbetshästar! En sann djurvän som månade om hästarna likväl som om ankorna i dammen. Men också en naturmänniska. Plötsligt hittade hon Stolta fjällskivlingar som hon gladeligen bjöd på, uppstekta, till The afternoon tea.

Allt kokar ändå ner till kärleken och samspelet med hästen. Det spelar ingen roll vilken nivå vi lägger oss på. Vi, människan och hästen, jobbar tillsammans och vi presterar vårt bästa när vi förstår varandra. Kontakt, träning, tillit & kärlek. Att vara bästa jobbkompisarna vare sig det är i skogen, på åkern, på dressyrbanan, på hoppbanan eller på galoppbanan. Det är då samarbetet är perfekt. När det räcker med att tänka nästa steg. När man "sitter ihop".

Jag önskar er alla en härlig höst.

Redaktör,

Laila Berglund



I detta nummer!

- 4** Ordförande har ordet
- 5** Teknik & redskap
- 6** TEMA
 - Vagnsparad
 - Älgårås vagnmuseum
 - Från vrak till skönhet
 - Hästvagnar gjorde succé
 - Vårda, renovera, bevara
 - Vagnshistoriska sällskapet
 - Anders Holmberg, vagnsrenoverare
- 16** Rapport från Sommarkurs
- 18** Hästoria
- 19** Arbetshästen i media
 - En praktikants berättelser
- 20** Stalltips
- 21** Arbetshästen i media
 - Falsterbo Horse Show
- 23** Summering av Pferde Stark-mässan
- 24** På kuskbocken med:
 - Våge Sjöberg
- 27** Tävling på SkogsElmia
- 28** Distriktssidor
- 31** Insändare & I nästa nummer

Ordförande har ordet

Det regnar och jag sitter på ett tåg för att med lite kringelikrokar ta mig till Wendlinghausen i Tyskland för att återigen besöka mässan Pferde Stark. Föreningen kommer att ha en monter på plats för att informera om brukskörning i Sverige och vad vi sysslar med. På begäran har det tagits med några gräsklippare och lite skogsredskap för olika demonstrationer så det finns anledning att tro på många intressanta diskussioner.

Jag fick i våras en förfrågan om att bygga en hästdragen pallvagn för att flytta runt i första hand stora krukor i orangieriet på Gunnebo slott utanför Göteborg. Det blev så passande att även den fick åka en sväng till Tyskland innan leveransen vilket känns kul. Den fanns även att beskåda på FNH hästdag på Högbo Bruk i början på månaden. Någon massproduktion av denna är nog inte aktuell men man vet aldrig!

Kommer ni ihåg förra sommarens torka? I år var sommaren betydligt mer svensk i mina trakter vad det gällde

variationen på sol och nederbörd. Vallskörden blev bra, det växer bra på betena och det går även att jobba dagtid utan att få värmeproblem. Hästarna ser pigare ut och orkar bättre. Förfrågningar på olika slätteruppdrag fortsätter att öka så det är nog fler än jag i Stockholmstrakten som har svårt att tillgodose alla önskemål som kommer in, men det dyker upp fler aktörer och det behövs så vi kan möta upp behovet i samhället. Just ängsslätter har det blivit en enorm fokus på med dom larmrapporter som kommer om brist på fodersöksplatser för våra pollinatörer. Vi har även märkt ett ökat intresse för att arbeta med lie på våra slätterkvällar då många tomtägare har ställt om sina gräsmattor till blommande ängar och vill lära sig mer om det hantverket. Att gå med en vass lie och slå gräs i morgondaggen medan naturen vaknar upp är en härlig upplevelse. Semestern har använts till att göra saker på vår gård varvat med olika slätteruppdrag utanför mina vanliga uppdrag inom kommunen.

De sista veckorna har jag haft en LIA praktikant från kuskutbildningen vilket alltid är stimulerande med alla underfundiga frågeställningar och samtidigt har hon fått många timmar med tömmen i hand och olika redskap bakom hästen så jag tror hon var nöjd. Nästa praktikant blir från en trädgårdsmästarutbildning. Hon har önskat att få jobba mycket med motorsåg och allehanda trädfrågor, men även hon kommer få lunna fram en del virke med häst, det ska bli kul.

Glöm inte skicka in bilder till nästa års kalender!

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

medlemsskapet 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



Egentillverkad redskapsbärare

Tommy Johansson har byggt en redskapsbärare för att kunna använda traktorburna redskap till sina hästar. Redskapsbäraren har en liten bensinmotor på 14 hk som via en remskiva driver en kraftuttagstapp. För att höja och sänka trepunktslyften används en handdriven hydraulpump som trycker upp ett par hävarmar och via kedjor lyfter de lyftarmar som håller redskapet. Som begränsning neråt finns ett par andra kedjor som bär upp lyftarmarna och hindrar ett redskap från att slå i marken. Framvagnen är tagen från en skogsvagn med bilstyrning och satt från början på en Tegmyrvagn (Orsavagnen). För att få högre lyftkapacitet i trepunktslyften kan de bakre däcken på redskapsbäraren flyttas individuellt i längsled. Ju längre bak hjulen placeras ju högre blir lastkapacitet och som mest har Tommy lyft 500 kg utan att framvagnen lyft från marken.

Främst är Tommy intresserad av att använda redskapsbäraren till höskörden. Då är det buren slätterbalk, hövändare, strängare samt medumpressen som vi fick se i ett tidigare nummer som kopplas bakom redskapsbäraren.



Av Hampus Jansson

Vagnar

Vårda, bevara & visa upp!



*Eloona Klasson,
Fornåsa kör en gigg
med nordsvenska
brukshästen
Wallentino.*

TRADITIONSENLLIG VAGNPARAD PÅ VALLA

Sedan mer än 25 år arrangerar Vallavagnarnas Vänner en vagnparad till minne av Linköpings store donator kapten Henric Westman (1853-1937) på Kristi Himmelsfärdsdag. Den går på Henric Westmans gård Valla som nu bl a inrymmer friluftsmuseet Gamla Linköping. Arrangörerna Vallavagnarnas Vänner ligger också bakom Westmanska Vagnmuseet, som skapats och drivs av föreningen i samarbete med Gamla Linköping. Årets vagnparad hade lockat 15 ekipage förutom från Östergötland från Västmanland i norr till Västervik i söder. Fyra Stockholms-ekipage fanns också med bland de tolv som kom till start på ett blåsig Valla. Vi fick se nyputsade och välryktade hästar av raserna, varmblod, nordsvensk, både brukshästen och kallblodstravaren, ardenner och shetlandspionny spända för promenadvagnar, giggas, wurstar och rockarder. Domaren Kjell-Olof

*Björn
Synnerstad
från Edsbruk
kör en Demi-
mail phaeton
med sina tys-
ka varmblod
Caletto och
Kyrus.*



*Gerhard
Winroth,
Möklinta
med sin
Hajums
Lando, tyskt
varmblod
som drar en
Dogcart.*



Carl-Olof Svensson, Krylbo med sitt svenska varmblod Santorini, som drar en Wagonett.

Vågstedt myste och en talrik publik hade mött upp. Ekipagen presenterades på Valla av Åke Öberg och i Gamla Linköping av Marie Claesson. Följande ekipage belönades med speciella hederspriser utan inbördes rangordning: Björn Synnerstad, Edsbruk Caletto och Kyrus, tyskt varmblod, Demi-mail phaeton; Gerhard

Winroth, Möklinta Hajums Lando, tyskt varmblod, Dogcart; Carl-Olof Svensson, Krylbo Santorini, svenskt varmblod, Wagonett; Linda Liljegren, Stockholm Belgaraf, kallblodstravare, Park phaeton; Eloona Klasson, Fornåsa Wallentino, Gigg. Vid efterföljande lunch på Mjellerumsgården delades diplom,

plaketter och hederspriser ut till samtliga kuskar och en färsk blombukett låg på Henric Westmans grav – precis som vanligt.

Åke Öberg



Linda Liljegren, Stockholm Belgaraf, kallblodstravare, Park phaeton



ÄLGARÅS VAGNMUSEUM

- En kulturhistorisk upplevelse



Jag kallar det egentligen ett kulturmuseum då det visar hur livet var när redskap och fordon drogs med häst. Museet är inhyrt i en gammal ladugård och ett ungdomsstall. Den interiören passar bra då den speglar verkligheten, lukten av korna sitter fortfarande i väggarna. Jag brukar säga till ägaren av ladugården att det är väl första gången en ladugård blir dammsugen. Där finns ca 250 objekt i form av vagnar, slädar och redskap, allt hästdraget. De flesta av dessa ekipage är bara rengjorda och inoljade. Målet för mig har varit att restaurera ekipagen så de går att köra med. Jag har nog lyckats till 75%. En del kanske bara är förspända för att ta en bild.

Varje ekipage har en nedskriven historia om vad det är för en typ, var den är tillverkad och en lokal historia samt ålder. Detta har uppskattats mycket och gjort att jag inte behöver guida så mycket, utan besökare kan gå omkring och välja de objekt de är intresserade av och läsa själva.

Samlandet började i början av 90-talet då jag köpte en Nordsvensk som föddes på gården utanför Södertälje där jag bodde. Har jag häst måste den ju dra något. Det blev lite hemmabyggen och inköp från auktioner. Då låg priserna 20 gånger högre än i dag så något direkt samlande blev det inte. När jag 2011 fick avtalspension från Scania passade jag på att flytta till Älgarås där jag hittade en liten fin hästgård med ändväg och ett skafferier som jag kan dansa i. Då fick jag lite mer plats och hästantalet kunde öka. Priserna hade sjunkit rejält på

vagnar, nästan oförskämt, så det blev först lite köp för att använda på gården. Sen fylldes det på och platsbrist uppstod. Jag lade ut lite trevare på byn om att jag ville ha lokaler och fick napp direkt. Ungdomstallet på en stor gård stod tomt. Avtal skrevs och stallet städades och ekipagen rullade in. Där kläcktes nog idén till att göra det till ett museum, året var då 2014. Några visningar blev det. Mängden ekipage ökade jämsides med intresset att se på dessa från allmänheten. En större yta behövdes. Jag förhandlade med bonden och hyrde även 90% av den gamla ladugården. De återstående 10% ville han ha för sina redskap. Nu blev det mer etablerat och jag gick med i NAV och Arbetslivsmuseer samt tryckte upp en folder som spreds på lämpliga ställen. Jag köpte in en hel del rekvizita på auktioner och städade och skrev texter. Nu känns det som det fungerar som det ska och jag har fått en hel del beröm för ordningen och framförallt de skrivna texterna.

Det största problemet nu är att det börjar bli trångt igen. Det ringer ständigt folk som vill skänka vagnar. Det är svårt att säga nej när man är en entusiast. Men numer prioriterar jag raritet och lokal historia.

Som jag sade så renoverar jag sällan objekten utan restaurerar dem. Jag går på antikturandans linje att försöka behålla patinan och visa att tex vagnen har använts. En lagning har även den ett kulturhistoriskt värde. Denna strategi har gjort att jag

hyrt ut en hel del vagnar och slädar till filminspelningar. Filmbolagen vill inte ha ny lackade och blanka vagnar. De speglar inte verkligheten. I filmen "Astri Lindgrens liv" finns 8 vagnar och lite skogsredskap med från museet.

Jag är även ansvarig för Vagnhistoriska Sällskapets renoveringskurser 2 ggr per år i Forsvik utanför Karlsborg. Där jobbar deltagarna med sina ekipage över en helg med sakkunnig handledning. Där tar vi bland annat upp snickeri, smide, målning, tapetseri och hur man ska vårda sitt ekipage.

Om ni har frågor angående vagnar, slädar och redskap så kontakt gärna mig så ska jag försöka svara. Jag har även en hel del reservdelar i form av tex skaklar och smidesdetaljer om ni saknar något. Ett och annat ekipage kanske är till salu också. Gå gärna in på VHS hemsida www.vagnhistoriska.org där finns mycket fakta om vagnar och hur ni ska sköta dem. Mina kontaktuppgifter finns i MH (sekreterare och webmaster) och på hemsidan. Har ni vägarna förbi så slå en signal så gör vi en resa tillbaka i tiden.

Lasse Hellsten



Från VRÅK till *skönhet*

En dag åkte min vän Charlie Blomqvist, känd kusk från Hova, och jag till Lindholmens egendom utanför Eskilstuna och tittade på lite vagnar och slädar som stod i ett gammalt lider. Den första anblicken var att det mesta var i dåligt skick. Det stod kanske 4 vagnar, en Dogcart och några slädar. När vi började rota runt så såg vi att det var en del rariteter. Bl.a en Spider Phaeton som varit med om en skenfärd, en Kibitka släde som låg utspritt i delar, en släde från Ryssland och en intakt Dogcart som var täckt med damm samt en Kalesch. Det fanns även selhångare som var ganska speciella. Säljaren ville bara bli av med allt och vi skulle få ett bra pris om vi tog bort allt och så det blev tomt i lidret. Där skulle in annan verksamhet. Vi lade ett bud med dessa förutsättningar och fick ok med ett handslag.

Efter några veckor kom vi tillbaka med lastbilar och långa släpvagnar. Vi rulade ut allt och sorterade och delade upp mellan oss. En del lade vi i en brännhög som personalen på gården sedan skulle hämta och bränna. Det var en del trasiga vagnsdelar och en massa annat bråte. Lidret blev tomt och säljaren var nöjd. Det blev ett rejält lass som fick komma till Västergötland. Se bild överst.



Väl hemma började inventering och en åtgärdsplan. Dogcarten fixade Charlie till ganska snabbt till en pärla som han använder ofta förspänd med den snabbe hästen Luke. Den stora släden från Ryssland hamnade i mitt vagnslider och står och mognar. Kibitka släden blev isärplockad och reparerad och snart är det dags för slutmålningen. Vi hittade alla delar, även den typiska framdelen på suffletten med småfönster i.

Spidern såg ut att ha passerat sin bäst före datum. Jag såg dock att den var tillverkad i Sverige av A.L Lagerstedts vagnfabrik i Stockholm, som endast fanns mellan 1865–1885, så vagnen har några år på nacken. Den var värt ett bättre öde. Tog därför beslut om att skicka den till Polen för en helrenovering. Framvagnen var snedvriden och fästena till axeln saknades. Mycket av träet var skadad liksom sätena och läder. Nästan allt smide var klädd i torkat läder som nu måste bytas. Även tre av hjulen var inte mycket att

hurra för. Parstång och skaklar för enbet fanns men inte i så bra skick. Spidern var med andra ord ett vrak i mångas ögon. Foton skickades till Polen och vi kom överens om ett pris. Jag och några personer till lastade allt på två ekipage och gav oss iväg. Vi hade ju lite vagnar sen tidigare resa att hämta som var färdiga och som vi skulle ta med oss hem. Bl.a min Brougham kupe.

Efter några månader kom det bilder från Polen på en tjusig Spider som nu var klar att hämta. Via kontakter lyckades vi få en polack som jobbade i Sverige att hämta Spidern och leverera den till Tranemo. Jag åkte ner och möttes av en skönhet som fick åka Volkswagen transporter hem till Älgårås. Nya hjul med gummi, skadorna reparerade, nytt läder på stag mm och nya säten. Det som nu måste göras är att fixa en ny parstång då originalet blir för högt för mina russ. Så kan det gå till när ett vrak blir en skönhet.

Lasse Hellsten

Hästvagnar blev succé



På Teknikdagen i Rudskoga utanför Degerfors den 28 juli gjorde jag, Charlie Blomqvist och Bo Ramberg något lite annorlunda. Temat var "beredskap" och vi omsatte detta till hästkörning. En brandspruta från 1900-talets start kördes i fullt trav till tonerna från en gammal handdriven tyfon in på arenan av Charlie iförd hjälm och brandbefälsrock.

Brandsprutan kommer från mitt vagnmuseum och den rullade fint och är fullt användbar. Ardenneren Hoss 23 år drog med glädje och energi trots 30 graders värme. Förutom brandsprutan hade vi dragit in två vedelade kokvagnar från 30-talet. I den ena kokade vi korv och serverade dessa med bröd gratis. Tycket man det smakade bra och var värt något lade man en summa i en mjölkkanne.

Alla pengar gick sedan till cancerfonden. Drygt 100 korvar försvann på en dryg timme. Samma system gällde för att få åka vagn med antingen Charlies gamla fina planvagn i enbett eller med Bosse och en vagn förspänd i par. Bosse hade kommit ända från Varberg med hästar och vagnar bara för detta ändamål, snacka om intresse!

En härlig varm dag med mycket svett och glädje.



Lasse Hellsten

VÅRDA, RENOVERA, BEVARA,

NÅGRA SYNPUNKTER PÅ RENOVERING AV ÅKVAGNAR

Åke Öberg (ordförande Vallavagnarnas Vänner)



Hur våra åkdon skall renoveras är föremål för en ständigt pågående diskussion, bl a i Vagnhistoriska Sällskapet och även i Vallavagnarnas Vänner som sköter Westmanska Vagnmuseet i Linköping. I samband med en kursdag som vi hade i museet försökte jag sammanfatta mina tankar i ämnet.

Inför renovering av en vagn eller släde bör man ställa sig vissa frågor, exempelvis: **Hur unikt är det här fordonet? Vad vill jag använda det till? Vilket skick befinner det sig i? Vilken vård behövs i väntan på renovering?**

Innan jag går över till att diskutera dessa frågor, kommer här några tankar om äldre tiders vagnskultur och syn på fordonen.

Åkdon i gångna tider hade i princip samma status som våra bilar. Det innebar som regel att de vårdades väl och under hästepoken var i gott skick, även när det gällde målning och ytbehandling. Lokala målare anlätades för ommålning vid behov.

Åkdonens "förfall" inleddes när de inte längre ansågs ändamålsenliga utan ersattes av modernare fordon. I bästa fall fick de stå kvar i vagnboden. I värsta fall brändes de upp, bl a för att man skulle kunna ta tillvara järndelarna. Tidvis har järnskrot varit ganska värdefullt. Begreppet originalskick kan ibland vara diskutabelt. De flesta orörda vagnar kördes aldrig under hästepoken i det skick de befinner sig i idag. – det hade i många fall varit farligt!

Till skillnad från när det gäller andra antikviteter är marknaden för åkdon ganska begränsad. Särskilt gäller det fordon i "originalskick" som inte är körbara. Många aktiva kuskar väljer också hellre en nytillverkad vagn än en äldre reno-

verad, vars skick ur säkerhetssynpunkt är svårbedömbart.

Det är långtifrån säkert att en kostsam renovering "betalar sig" i form av ett motsvarande högre pris vid en försäljning.

Däremot kan givetvis känslan av att äga och köra en sakkunnigt renoverad, vacker vagn vara värd en hel del. Historien bakom din vagn är värdefull! Försök spåra tillverkare och tidigare ägare och dokumentera det du får fram. För ett register över dina fordon och deras historia. Fotografera fordonet innan du börjar åtgärda det och dokumentera också renoveringens olika faser!

Hur unik är den här vagnen?

Svaret på den här frågan i kombination med de övriga är viktigt för hur mycket åkdonet skall åtgärdas. En mycket unik vagn skall kanske bevaras orörd. Troligen har du dock en vagn av en ganska vanlig typ.

Vad vill jag använda vagnen till?

Det vanligaste är att man vill återställa vagnen till körbart skick och då krävs ibland en ganska genomgripande renovering. Den målsättningen har vi ofta när det gäller vagnarna på Westmanska Vagnmuseet, men undantag finns. När vår vagnvårdsgrupp "De arbetande herrarna" skulle ta sig an den troligen äldsta vagnen i samlingen, valde man att bygga en körbar kopia och visa den ursprungliga vagnen i "vårdat originalskick".

Vilket skick befinner sig vagnen i?

Svaret på denna fråga är viktigt, inte minst när det gäller att bedöma vagnen ur trafiksäkerhetssynpunkt. När det gäller hjul, axlar, fjädrar, skaklar och andra bärande delar är det viktigt att vagnen besiktas av sakkunnig som kan bedöma vad

som behöver göras. Är målningen i relativt gott skick kan det räcka med en uppfräschning och du behöver kanske inte måla om vagnen. En kunnig målare kan bättra skadade partier utan att måla om helt. Rådgör alltså med konservator eller kunnig målare. Väljer man att måla om är underarbetet viktigt. Är vagnen tidigare ommålad kan man kanske hitta originalfärgen på eventuell parstäng och svänglar. Man kan också prova att försiktigt skrapa bort lite av ytlaget för att hitta originalfärgen. En dåligt utförd målning sänker vagnens värde avsevärt!

Vilken vård behöver vagnen i väntan på renovering?

Vagnen bör ställas på torrt underlag, gärna träplankor och rengöras försiktigt. Dynor och fotsackar rengöres och hängs upp luftigt. Efter rengöring oljas läderdetaljer in med t ex "Fernstedts-olja". Försök skydda fordonen mot råttor och andra skadedjur. Har Du inte resurser att åtgärda vagnen på fullgott sätt är det ofta bättre att vänta än att kompromissa med kvalitén.

Innan du startar kan det vara klokt att både tids- och kostnadsberäkna renoveringen och lägga upp en tidsplan, liksom att fundera över vad du själv kan göra och vilken fackhjälp du behöver anlita. Sedan har du en spännande resa framför dig innan du har din vagn renoverad och klar.



Tips och råd från Vagnhistoriska Sällskapet

Vagnhistoriska sällskapet är en ideell organisation med syfte att bevara och utveckla kunskapen om äldre tiders ekipagekultur och väcka intresse för denna. I ekipagekultur ingår hästdragna vagnar, slädar och redskap samt etikett vid körning såsom klädsel av kusk och selning. Inom kort kommer en ny handbok om olika Ekipage och hur man vårdar dessa.

VHS genomför kurser i renovering, är ute och håller föredrag, genomför resor till tex olika museer och slott med vagnssamlingar och är rådgivande både till allmänhet och myndigheter och andra kulturorganisationer. VHS säljer även nytryck av gamla vagnkataloger via sin hemsida. VHS ger även ut medlemstidningen Ekipage fyra gånger per år.

Några grundläggande tips och råd
Försäkra dig om att du vet ekipagets ursprung och hur det är använd innan. Är det renoverat för att ses på eller är det renoverat för att köras. Det kan vara en väsentlig skillnad som avgör om det blir en bra färd eller inte. Provkör ekipaget innan för att hästen ska vänja sig vid tex en sufflett eller ljudet av

järnhjul på grus. Lyssna efter ev missljud och känn efter hur ekipaget beter sig i olika situationer.

Kolla att anspänningen från ekipaget passar ihop med hästens sele när det gäller tex draglinor, baksele och typ av sele. Hissa upp vagnen på en domkraft, tex en vagnslyft som finns att köpa av VHS. Skruva av navkapslar, ta bort saxsprinten och lossa muttrarna som håller hjulet. Ofta finns det en s.k hjulnyckel till vagnen. Tänk på att den är unik just för sin vagn och passar till de muttrar som finns på vagnen. Slava inte bort den. På vänster sida är dessa muttrar vänstergängade. Även navmuttrarna kan vara detta. En del axlar har två muttrar med en distansbricka längs in. Var rädd om dessa saker, de är ofta handsmidda och passar bara just den axeltappen de satt på. Är det en konad axel är det en s.k fettaxel, sitter oftast på äldre vagnar och har bara en mutter. Axel och bössa ska göras ren och fettas in med fett. Är et en s.k patentaxel är den rak och har oftast en skåra. Den axel ska även rengöras och packningarna (inre och yttre) av läder ska bytas om de är slitna eller torra. Sedan smör-

js axeln med olja (inte fett). Lämplig olja är kedjeolja till motorsågar då den är seg. Oljan kan även läggas i håligheter i hjulet. Filmer om detta finns på VHS hemsida. Innan hjulet monteras kontrolleras att järnringen sitter fast ordentligt. Detta genom att hjulet släpps på ett hårt underlag från ca 5-10 cm höjd. En dov duns ska då höras. Ekrarna kontrolleras att de sitter fast genom att försöka vrida på dem. De måste sitta fast.

Fjäderpaketen kontrolleras genom att gunga på vagnen. Då ser man om de rör sig som de ska. Den svagaste punkten är bultarna i ändarna på fjäderpaketen. Dessa kontrolleras genom att pal- la upp vagnen och låsa paketen i sitt läge (tex genom en tving) och sedan demontera bultarna. Det kan hända att bultar som suttit länge är bara är millimetertjocka. Dessa måste bytas om så är fallet. Vändkransen smörjs för att glida lätt och inte orsaka gnisslande ljud. Centrumbulten kontrolleras att den inte är sliten och att låsningen med antingen en sprint eller en mutter är på plats. Skaklar, skakelrede, fimmelstänger och stång måste vara i gott skick. De får ab-

solut inte vara mask- (stekel) angripna. Det ser man genom att det är små hål där stekeln har gått in. Den äter sedan upp trät inifrån. En skakel kan se frisk ut utifrån men vara som mjöl inuti. Svänglarna måste även de vara i gott skick. Kontrollera materialet och att ev krokar och öglor sitter fast som de ska. Kontrollera även bultar på själva vagnskonstruktionen och fastsättningen av kuskbocken. Även en ev sufflet måste ses över så den sitter fast och att gångjärnen är intakta. En sufflet ska var uppfälld när vagnen inte körs för att inte lädret (skinnet) ska krympa.

Sedan ska givetvis ett ekipage tvättas och ev smörjas innan det ställs in efter användning. För att få upp blankhet och lyster på linolfärger kan man pensla på med tunn linolja. Då vaknar färgen på nytt. Linolfärger får inte tvättas med såpa. Då löses färgen upp. Det bästa är att tvätta med vatten och lite diskmedel.

Har ni funderingar om olika ekipage och hur de ska skötas eller kanske renoveras så hör av er till Vagnhistoriska Sällskapet så får ni råd. Gå även in på VHS hemsida www.vagnhistoriska.org, där finns mycket nyttig information. Ni kan även ringa mig, Lasse Hellsten, som inte bara är medlem i Sveriges Hästkörare utan även är medlem i styrelsen i VHS.

Lycka till med era Ekipage
Lasse Hellsten



Intervju med:

ANDERS HOLMBERG VAGNSRENOVERARE

Hej Anders!

Skulle du vilja berätta om ditt stora intresse för körning och framförallt vagnar? Du har ju hållit på ett bra tag nu, och hunnit få ett antal i ditt vagnslider. Hur började det och hur många har du?

Mitt intresse för just körning och hästar började hos min syster Lena som hade nordsvenskar hemma på sin gård där jag fick prova på att köra. Jag blev så fascinerad av att man kunde göra så mycket med en häst och att den var så villig att ställa upp på allt möjligt och omöjligt som vi hittade på och att hästen faktiskt gjorde det man bad den om. I början var det mest skogskörning men efter hand så började jag även köra vagn.

Jag gick några kurser hos Göran Johansson i Tranås för att lära mig grundligt hur skogskörning skulle gå till och fick även mycket hjälp av familjen Bång i Gislaved.

Men mitt intresse för djur började tidigare än så, jag var ett så kallat "sommarbarn" från stan som fick komma ut på bondgård om somrarna. Jag älskade det livet så jag var faktiskt 2,5 månader om året 10 somrar i rad på samma gård. Jag hade länge funderingar på att bli bonde men var mer intresserad av möbelsnickeri så det blev det jag utbildade mig till och idag är jag möbelsnickarmästare.

Steget att skaffa hästar var lätt för mig eftersom jag hade mitt intresse för djur sedan barndomen och skaffa häst var ett sätt för mig att komma tillbaka lite till bondelevet.

Jag brukar säga att jag inte är någon vagnsrenoverare utan

en möbelsnickare som gillar att renovera gamla vagnar. Min första vagn var en Trilla som jag renoverade men mitt intresse tog fart när jag fick tag på en Landå. En Landå var dåtidens limousine och var en vagn som enbart dom absolut rikaste hade råd att köpa. Jag gick med i Vagnhistoriska Sällskapet och fick mycket bra kontakter därigenom och var på flera av deras kurser som hålls i Forsvik två gånger om året. Efter det så har det bara "rullat på" och jag har köpt flera vagnar. Jag har väl inte så många vagnar men dom jag har är i bra skick och väl underhållna. Men jag har ett par Landåer, Victoria, Vurst och några en-



Landå tillverkad av F.B.Lemming i Köpenhamn. Svart och röd med vit linjering.
Foto: privat

klare vagnar som trilla och racksläde bland annat. Mina lite finare vagnar står inomhus i väldigt bra miljö där jag också har luftbefeuktning som alltid håller rätt luftfuktighet.

Om man går i tankarna att börja renovera sin vagn där hemma, vad ska man tänka på? Finns det några klassiska nybörjarfällor? Ge oss dina tips!

Det första jag tycker man ska göra är att gå med i Vagnhistoriska Sällskapet. Varför då kan man ju undra, jo även om man inte är så aktiv i föreningen så finns det folk där som man kan bolla olika frågor med och hitta olika lösningar på problem. Nybörjarfällor beror ju på att man helt enkelt inte vet hur man ska göra när man ska renovera sin vagn. Sen beror det på vilken nivå man ska lägga renoveringen på, i vissa fall räcker det att rengöra och olja in och i andra fall måste man skrapa helt trärent och börja om med målningen från början. Renovering är inte enbart skrapa och måla utan man måste även hålla koll på viktiga delar som hjullager, vändkrans, parstång, eker mm. Delar på vagnen som har med säkerheten att göra är hjulen, vagnsfjäder, axlar, skaklar och parstång. Man måste vara noga med att kolla upp några saker när man köper en vagn. Kolla efter maskhål, är det angripet av mask på vitala delar som hjul, parstång eller skakel så ska man vara försiktig till att



Landå tillverkad av FC.Schultz i Köpenhamn. Svart med röd linjering. Foto: privat

köpa vagnen om man ska ha den för att köra med. Jag brukar också ha med mig en domkraft och hissa upp vagnen för att kontrollera glappet i hjullagren, jag kollar även att det inte glappar mellan nav, eker och löt (fäljbanan) samt om stålringen sitter fast. Kontrollera även att parstäng och skaklar är hela och inte har sprickor.

Det är ju ofta rätt dyrt att renovera sina åkdon. Vad bör man ha för peng i budgeten?

Både ja och nej skulle jag säga, det beror på hur mycket man kan göra själv. Skrapa och måla är inte så dyrt utan kostar några tusenlappar men är det något som gått sönder så du måste tillverka en ny trä eller metalldel så blir det lite dyrare men det är då det är bra med kontakter vilket man får genom Vagnhistoriska. Sen beror det på vilken vagn man ska renovera, en Trilla kostar ju naturligtvis inte lika mycket som en Landå. Hjul är dyrt att renovera eftersom det är så få som vet hur man ska göra så just därför ska man granska hjul och axlar noga när man köper en vagn. Är det fel på hjulen så ska man veta det från början och ha med det i sin budget och det påverkar

ju priset på vagnen när man köper. Att renovera en Trilla kostar från ett par tusenlappar medans en av mina Landåer kostade ca:35000kr.

Underhåll av vagnar kan ju se ut på olika sätt, vad rekommenderar du att man bör göra regelbundet och med längre tidsintervaller?

Oavsett om man har en vagn som är renoverad så ska man hålla koll på att hjulaxlarna är smorda med fett eller olja, vilket du ska använda beror på vilken axel som sitter på vagnen. Man ska kontrollera glappet i hjulen mellan nav, eker och löt samt att stålringen inte glappar. Fett eller olja behöver man inte byta så ofta utan man ser till att det inte går tork. Nu för tiden så rullar inte vagnarna så långt per år så det viktigaste är att det finns fett/olja i axeln. Jag byter någon gång då och då i alla fall bara för det känns bättre när man har koll på sina axlar. Viktigt är också var man förvarar sina vagnar, de får inte stå inomhus i ett uppvärmt utrymme för det medför att luftfuktigheten blir för låg och träet tokar och krymper. Vagnen ska stå i ett utrymme utan värme där uteluft kan

cirkulera och med något överdrag som skyddar mot damm dock inte gjort av plast, har man som jag luftbefuktning så kan man ha uppvärmt men man bör då inte gå under 65%RH.

Till sist – har du något önskeprojekt på gång att renovera?

Det hade varit kul att få äga en liknande sjuglasvagn och renovera den men mitt nästa projekt är en Landå och det är inte fy skam det heller

Reporter: Åsa Friman



Vy från vagnslider. Foto: privat



Nyrenoverat hjul, målat med pensel ca:15 lager. Foto: privat



Wurst, okänd svensk tillverkare. Röd och blå med blå linjering. Foto: privat



Victoriavagn tillverkad av L.V Nylund. Blå och svart med vit linjering. Foto: Privat

SOMMARKURS

i HÄSTKÖRNING



Inskickat av Frida Johansson

I utkanten av Hjo var det åter igen dags för sommarkurs i hästkörning på gården Lilla Munkebo där Per Madestam bor. Per var tillsammans med Sigvard Gustavsson kursledare under helgen och fick oss kursdeltagare att trivas, utvecklas och ha en trevlig helg tillsammans. Ett glatt gäng på 8 personer med olika bakgrund och förkunskaper träffades första helgen i juli för att utveckla sig själv och sin häst i skogs- och brukskörning. En del av deltagarna kom med egen häst men det fanns också möjlighet att låna mycket tålmodiga och arbetsvilliga kurshästar. Efter kursintroduktion och presentation av deltagare, kursledare, hästar och förmiddagsfika vid brasan i skogsbrynet så var vi igång. Dagen fortsatte med häst och vagnskörning genom skog och över sten där vi kursdeltagare turades om att sitta på kuskbocken väl handledda av våra instruktörer. Under eftermiddagen inleddes våra individuella körpass där vi som kuskar fick komma med ön-





skemål om vad just vi tillsammans med våra hästar ville utveckla. Somliga av oss var i början av inkörningsarbete medans andra hade kommit längre och ville fokusera på andra moment.

Kursen var upplagd på så vis att när du inte hade individuella pass på banan eller var medhjälpare så var det full aktivitet i skogen med andra övningar och moment. Här fanns möjligheten att träna på att björna och lunna ett virkeslass och prova på de olika redskap som används vid skogskörning. Jag tror att vi alla fick våra favoritredskap och många av oss fann verkligen glädje i hästkörningen vid detta tillfälle. På lördagskvällen var flertalet lokala kuskarna inbjudna till att delta i en utflykt i vad vi trodde skulle bli en strålande varm sommarkväll genom den vackra Grevbäcksskogen. Så blev det inte, totalt var det 10 hästar som trotsade ett mycket ihållande regnväder och kuskade på den drygt 5 km långa rundan. Väl tillbaka till starten avslutades kvällen med grill, umgänge och allsång.

Sista dagen på kursen gick vi alla och var lite smånervösa inför eftermiddagens KM (kursmästerskap) i skogskörning och brukskörning på bana. Noggranna förberedelser och genomgångar under förmiddagen gjordes av våra instruktörer. Alla fick vi möjlighet att "Övningsköra" och prova på innan det var skarpt läge. Efter lunch var det så dags, med glada hejarop från våra kurskamrater och instruktörer genomförde vi vårt KM med en hel del tabbar men också många fantastiska prestationer av oss alla. Runt fikabordet på eftermiddagen var det så dags att få vårt resultat och utlåtanden av det vi gjort. Smått slitna, blöta av allt regn som vi fått, torkade av solen som lyckligtvis lyste på oss ibland kan jag bara sammanfatta denna kurs med några ord.
HUR KUL SOM HELST!



Långlivad men kort vagn

1906 köpte grannens far en fabriksny planvagn till Karlslunds gård, Himmets socken, Köpings kommun i Västmanland. Enligt grannen (som avled för 2 år sedan, vagnen plockades fram innan dess) var det ingen flakvagn utan en planvagn, skillnaden är att en planvagn är något kortare och "bara" dimensionerad att lasta två ton och saknade sidolemmar till skillnad från flakvagnens kapacitet på tre ton. För ett par år sedan hittade jag vagnen på deras loge. Ovanpå planvagnen stod en annan vagn som används till att åka till kyrkan med. Planvagnens järn-skodda trähjul stod nedsjunkna en dm i välldränerad sandjord som inte åsamkat träet någon skada. Efter godkännande av den då levande grannen, Bernt, plockade jag fram vagnen och konstaterade att allt var helt innan jag hämtade min häst och spände för. Bernt blev rörd av att få se en riktig arbetshäst på gården igen. Av döma av storleken på skaklarna hade Bernt och Bernts far haft små ardenrarr för skaklarna var i trängsta laget för min kallblodstravare.

Historier går även i bygden där han var känd för att ha varit ruskigt duktig på att lasta timmer på kälken för han fick alltid ut fler timmerstockar än en annan skogskörare i bygden. Anekdotberättaren fick ut som bäst 90 stockar på en dag, hans bror några fler med sin folkilskna märr men Bernt hann få ut 10-20 fler för han kunde lasta större lass.

Den avtagbara kuskbockens metalldelar fanns att finna i en hög utanför gårdens smedja ute i skogen. Delarna bockades tillrätta och kläddes med en ny träsis och ryggstöd. Hjulnaven smordes även upp ty detta var glidlager där hjulbultarna på vänster sida var vänstergängade, vilket upptäcktes efter en hel dels slitande med skiftnyckel (så stor hylsa i tummått hade vi inte hemma).

Efter några gångers användning började en av järnringarna vandra serpentiner på vägen samtidigt som trähjulet gick lika spikrakt som min häst. Detta löstes inte kortvarigt med att fukta trähjulen utan järnringen minskades. Där glipan mellan träet och järnet var som störst kapades järnringen och på vardera sida svetsades klackar av vinkeljärn som fick en bult genom sig för att kunna dra ihop järnringens glipa med stor kraft och därefter svetsas ihop. Ytterligare fästning gjordes genom att förborra och skruva i fransk träskruv och sedan slipa av skallen som stack ut utanför järnringen.

Järnringens lagning var inte den första utan vagnen hade lagats tidigare, skaklarna hade förstärkts med fastnitade plattjärn över sprickbildning.



En praktikants betraktelser av arbetshästen i media

Text & foto: Åsa Zetterquist

När man går på kuskutbilningen och gör sin LIA (Lärande i Arbete), kan vad som helst hända, den här dagen skulle en tjej fån SVT komma och "hänga" med Tom Meurling en vanlig arbetsdag. Hon ville visa hästens mångsidighet och gärna lyfta fram miljönyttan med hästar som arbetskraft, i media. "Det behövs ju goda nyheter bland allt elände, alla blir glada av djur", sa hon.

Den "vanliga" arbetsdagen började med att en häst åkte till Edsbergsparken och riggades för att sopa gåsskit med ett specialredskap. Det var egentligen inte sopdag, men det kunde det ha varit. Hon informerade om hur hon ville att Tom skulle svara i olika intervjusituationer och att det behövdes lite tempo för att allt skulle hinnas med. Vi började raskt att sela upp hästen när vi stoppades av ett "vänta lite, jag måste hinna med", kamera riggades, mikrofoner kopplades, zoom och ljud ställdes in, "gör samma

igen", "jag kommer att ställa lite frågor", "inte så snabbt nu". Hästen spändes för och började arbeta. "Vänta lite bara, kan du komma lite från det hållet istället? Funkar det? Det går inte det blir motljus. Kan vi få med gässen i bakgrunden? Jag kommer att fråga dig lite frågor nu och då vill jag att du svarar såhär". "Jättebra men vi tar om det och så vill jag att du svarar mer som att...".

Jag behöver nog inte säga att det tog en stund innan allt satt. Men solen sken och som praktikant var det rätt roligt att se Tom tålmodigt svara, om och om igen på

alla frågor, och dessutom vara "politiskt korrekt".

I nästa moment skulle en stormvält rönn lunnas ut. Ny plats och ny häst. Samma sak igen, "vänta lite så jag är med när ni lastar av, prata gärna lite med hästen, vad ska hända nu, vänta lite så att jag är med, kan vi ta om det där, titta inte in i kameran, jättebra, vi tar det igen och tryck lite på miljönyttan".

"Kan hästen stå lite som bakgrund när jag intervjuar Rikard? Med höghusen bakom. Det är ju bra om han står still och betar, kan du Tom gå ur bild så du inte



stör". Här skulle det framgå hur hästen kan ingå i stad- snära arbeten.

Tredje arbetsmomentet: ny plats men samma häst. Ser- vicerunda i Tegelhagssko- gen. Soptömning och på- fyllning av ved. "Kan du fylla på ved här fast det inte behövs, så filmar jag?"

Dagen avslutas med slät- ter där allmänheten inbju- dits. Det slås med lie, gräs krattas ihop, Tom körde ett par framför slättermaskin och praktikanten körde hju- lräfsa (skönt att hamna en stund i töm).

Det var viktigt att Tom hade samma kläder på sig för att det skulle framgå att det var samma arbetsdag, så lite problem blev det när re- flexvästen som hade en stor smutsfläck frampå, som an- vändes till det första ar- betsmomentet, följde med soparhästen hem igen. Vid

andra momentet tog Tom på en reflex t-tröja istället men det gick inte. En split- terny reflexväst kom på och det funkade bättre. En tanke som praktikanten fick var att vid andra momentet så var det en annan häst, en betydligt större häst med blås, men det kanske inte gjorde något.....

Det blev en lång dag, myck- et väntande, många frågor och många omtagning- ar, allt för några eventuel- la minuter i lokal-tv el- ler webb-tv. Tänker på hur hästen framställs i media, hur "gulligt" det blir och vilken romantiserad bild, reportern har av hästentre- prenörer, troligen rätt lik den bild kuskelever har av hästföretagande.

/Åsa Zetterquist Praktikant/
Kuskelev/Blivande hästen- treprenör



STALLTIPSET



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

Att köpa rätt hink redan från början?

Om man som undertecknad kör i skogen med sina hästar kommer man garanterat förlora en kätting förr eller senare. Det har även hänt mig och så står man där och ska komponera ihop nya snarkättingar och det är då valet av hink kommer in i bilden.

Har man hinkar med handtagen som bilden visar kan man när den är förbrukad ta vara på handtaget, kapa i lämpligt mått, sätta i kättingen och knacka ihop öglan så har man nålen klar till sin "nya" kätting.

Långsiktig återvinning!

Hälsningar
Tom Meurling





Ardenneruppvisning på Falsterbo Horse Show 2019

Text & foto: Laila Berglund



Jag hade återigen det stora nöjet att bli ackrediterad fotograf till årets Falsterbo Horse Show.

En av världens mest förnämsta utomhusarenor och arrangör av några av de största tävlingarna i världen och skandinavians största utomhus-evenemang inom ridsport.

Tack vare sociala medier fick jag innan tävlingsveckan veta att Avelsföreningen för Svenska Ardennerhästen skulle vara på plats och visa upp sina hästar. Jag kontakta- de Kristine Fransson.

Hur kom det sig att ni blev inviterade?

Showansvarig för Falsterbo Horseshow samt Elmia Horse Show, Maria Stigsson tillfrågade

mig om Ardennerföreningen kunde tänkas vara intresserade av att delta i den invigningsshow som var på Elmia Horse Show -18.

Givetvis tackade vi ja och fick ihop 4 körekipage som deltog i Emil i Lönneberga-temat som skulle vara. Allt gick strålande och vi gjorde ett gott intryck med tidsenliga vagnar och tidsenliga kläder.

Tack vare den insatsen fick vi frågan igen om att ha ett eget show-nummer på Falsterbo Horseshow.

Hur valde ni ut era deltagare?

Vi ville ha representanter som kunde visa upp vad ardennern mest används till idag. En modern show som visar ardennern har en plats i hästsverige. Därför tillfrågade vi ekipage som är duktiga på körning, ridning och visning av häst vid hand. Showen skulle kräva en hel del förberedelser och av praktiska skäl ville vi inte att ekipagen skulle ha allt för långt avstånd till varann för att kunna träf



skulle få ihop körning, ridning och visning till en snygg modern show. I och med att det faktiskt var ganska svårt att få ihop ekipage till showen så fick vi tänka om många gånger, vad man kan visa upp beror ju också på vilka ekipage vi fick med oss. Till slut var vi ett körekipage, två ridekipage och två visningsekipage. Sedan bokade vi en stor ridbana vid några tillfällen där vi samlades och tränade ihop oss.

Vad var målet med er uppvisning?

Vi ville visa upp den moderna Ardennerhästen! Det är en utpräglad draghäst som är fantastisk i jord- och skogsbruk. Men idag är det användningsområ-

det för ardennern mycket mindre än det var fram till mitten på 1900-talet när traktorn gjorde entré och i många fall ersatte hästen. Idag är antalet ardennerhästar i Sverige endast en bråkdel av vad det har varit. Vi ville visa att ardennern har en plats även idag och att den används flitigt av sina ägare. Ardennern är en väldigt rörlig kallblodshäst trots sin tyngd och häftig att se på i showsamman-

det för ardennern mycket mindre än det var fram till mitten på 1900-talet när traktorn gjorde entré och i många fall ersatte hästen. Idag är antalet ardennerhästar i Sverige endast en bråkdel av vad det har varit. Vi ville visa att ardennern har en plats även idag och att den används flitigt av sina ägare. Ardennern är en väldigt rörlig kallblodshäst trots sin tyngd och häftig att se på i showsamman-

Hur laddade ni upp?

Vi diskuterade mycket i förväg om hur vi

Vad blev resultatet, har ni fått respons?

Vi tycker att vi lyckades och gjorde bra ifrån oss. Många fina kommentarer har vi fått och vi fångades upp på många kameralinser under uppvisningarna. Vem vill inte fota när ardennerhästarna gör entré?!

Vad betyder det för er att få visa upp era hästar under Falsterbo?

När man jobbar på med sina hästar på hemmaplan dag ut och dag in, man kanske är uppfödare och tar fram föl, utbildare, kör i skogen etc. Vad man än gör med sina ardennerhästar så krävs det, som i all hästhållning ett brinnande intresse! Är man som vi så vill man dela med sig av allt detta roliga som vi upplever med våra hästar. Vi vill visa hela världen hur stolta vi är över våra vackra duktiga hästar! Den reklam som användandet av hästen ger går inte ersätta med något annat och nu fick vi chansen att visa upp detta för stor publik.

Skulle ni rekommendera andra Avelsföreningar att visa upp sina raser?

Absolut! Varför tveka på en sån sak? Självklart ska man göra reklam för sin ras och verksamhet. Framtiden ligger i nästa generations hästägare, man måste tala om att man finns.



En summering av Pherde Stark-mässan i Tyskland



Vartannat år går det största eventet för oss som håller på med jordbruk, odling och skog med hästar som dragkraft, nere i det böljande landskapet med byn Wendlinghausen som riktmärke. Det visas och demonstreras alla upptänkliga varianter av redskap och under mässan utses även europiska mästare i skogskörning och plöjning. Dessa tävlingar går efter ett annat reglemente än vad JUF använder i Sverige så det skiljer sig en hel del. I skogskörningen är det ett ekipage åt gången i arenan som är väldigt samlad, så publiken har bra överblick på tävlingen. Det går till så att ekipaget går in och presenteras för att sedan koppla en långstock med kätting och påbörja sitt varv. Dom olika hindren kommer tätt emellan så kusken har ingen tid att fundera så mycket innan nästa, bland hindren kan nämnas att göra halt på anvisad plats, gå förbi hästen och avlägsna ett hinder bestående av ris och

stockar samtidigt som det startas upp en motorsåg intill hästen, vattenhål förstås, en sned uppställd bock där man sidledes ska dra upp långstocken och hålla den på plats en viss tid. Banan avslutas med att dra upp långstocken, längdleders på två underslag och göra halt så ändarna går jämnt upp. Man tävlar med både par och enbet framför stocken. I plöj EM har jag dåliga kunskaper då jag inte tävlar själv men såg ett och annat som förvånar mig! Bland annat är det tillåtet att medhjälpare kör hästarna åt den tävlande, det drogs tillbaka plogar flera meter i fåran för att rätta till och det var helt OK! Jag fick berättat att om Sveriges plöjelit kom till tävlingen skulle dom hävda sig väl med en pallplats utan tvekan. Inom skogskörningen kanske vi skulle ha svårare eftersom vi kör så lite långstock till vardags.

Föreningen hade en monter på plats där

det fanns en treaxlig vajerkransvagn, pallvagnen samt lite småsaker, en hel del besökare kom och var nyfikna och man visste aldrig vilket språk som gällde. En svenskygdd griplastarvagn fanns för demonstrationer i skogsmiljön där vi även fick möjlighet att berätta vad vår förening sysslar med. I showarenan pågick allehanda program hela dagarna med ömsom ryttare ömsom körekipage och som en röd tråd genom allt var brukshästarna. Familjen Blomberg från Skånedistriktet tog med en svenskygdd gräsklippare och demonstrerade och det var nog första gången för många att se en sådan, dom fick motta ett innovationspris för nytänkande tillsammans med några andra nyskapande redskap. Många handlar om ogräsbekämpning med olika sorters kultivatorer och en hel del att användas i vinodlingar som vi nordbor inte är så familjära med.



Det finns en hel del utställare så det finns goda möjligheter att bättra på beståndet i selkammaren och eftersom jag har inköpsstopp blev det bara ett huvudlag i biothane som man kan ta med i duschen för rengöring, en dröm är att ta med hela selen i duschen men då får man kosta på sig en del. En annan sevärdhet är replslageriet där man fick göra sitt eget grimskaff eller tömmar med inslag av valda färger, det kan ju vara snyggt i stallet.

Om två år är det dags igen, planera in en helg i slutet på augusti för en oförglömlig weekend så kanske vi syns då.

Hälsningar Tom Meurling



Våge Sjöberg

Fyllde 74 år första augusti. Gift med Maria och bor på en gård i byn Stibbarp, Huskvarna. Tillsammans har vi fyra barn, tre söner och en dotter. Numera pensionär och aktiv kusk. Tidigare jobbade jag som nödslaktchaufför på JLS i Jönköping samtidigt som jag var mjölk och köttbonde.

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

Jag kom tidigt i kontakt med Föreningen Skogshästen som föreningen hette på den tiden. Vi var ett gäng goa hästgubbar som varje år brukade åka till hingstpremieringarna på Wången och där fanns alltid föreningen med och hade olika visningar av redskap med häst. Det fängade mitt intresse och jag bestämde mig för att gå med. Även på Elmia var föreningen representerad många år när det var köruppvisningar och utställningar. Då deltog jag där med olika hästar.

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

Jag har nordsvenska brukshästar och de är fem till antalet, varav min fru Maria äger en av dem. Det är tre vuxna ston och två unghästar varav en är hingst.

Unghästarna är under utbildning och jag jobbar med dem i korta pass några gånger i veckan. Fäder till mina hästar och de som jag haft tidigare är hingstarna Dendu 1697, Elldor 1743, Granat 1758, Opus1860, Bristol 1902 och Eskil 1919.

Det finns fyra generationer nordsvensk här på gården och jag är stolt och glad över att mitt avelsarbete har gått så fint och att jag har fått bra hästar att jobba med.

Sedan tretton år tillbaka kör jag och min kompanjon Ingvar Karlsson returpapper i olika bostadsområden åt ett bostadsbolag i Jönköping. Det gör vi två gånger i veckan i alla typer av väder. Vi använder oss av en specialbyggd vagn som kunden beställt som passar plasttunnorna som pappret ligger i. Utöver det kör jag på marknader, Luciakröningar, bröllop och teaterarrangemang. Har under årens lopp haft god hjälp av många människor som hjälpt mig med både vagnstrans-

porter, puts av hästar och seldon och även kört häst om vi har behövt vara flera ekipage. I olika perioder har jag haft praktikanter här hemma som gärna gett ett hjälpende handtag när det behövts.

Är aktiv med häst på Åsens by i Haurida, där vi är flera engagerade som brukar jorden efter årstidsväxlingarna. En trevlig plats som passar ypperligt att köra med häst.

En del skogskörning blir det också, när årsförbrukningen av veden ska köras hem.

Vidare så arrangerar jag hästsester varje år. I sjutton år har jag hållit på med detta och till en början var vi ute i tre dagar med elva ekipage som mest. Numera kör vi i två dagar och målet är Åsens by. Vi avverkar mellan tre och fyra mil varje dag. Ett trevligt arrangemang med deltagare som kommer åter varje år.

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

Far brukade gården med häst under hela min uppväxt och i stallet stod ardenner. När jag var 14 år hade jag bestämt för att köpa min första egna häst. Även den av rasen ardenner. Frej som han hette hade jag i 1½ år sedan tyckte far att jag skulle köpa mig en mähr. Sagt och gjort, Elvi köptes in till gården och henne körde jag mycket. I mitten av sjuttioalet, läste jag några rader i en tidning som hette Annonsbladet. Ett dödsbo sålde ett nordsvenskt treårigt sto. O33 var riktnumret – Borås, rimligt avstånd för att åka och titta på häst. Väl framme bestämde jag mig för att slå till och märren som var efter hingsten Dendu 1697 följde med hem. Där och då startade mitt intresse för den nordsvenska brukshästen och genom årens lopp har det fyllt på med nya hästar och ett trettiotal fölungar.



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

För mig är det två stora faktorer som gör det, miljötänket och livskvaliten. Hästar gör minimal överkan i sin livsmiljö, bidrar till ett bättre samhälle utifrån människors hälsa och välmående och när man lever nära hästen och naturen som jag gör kommer det goda i livet med automatik.

5. Vilken är din/er favoritkörning och varför?

Det är plöjning, absolut! Finns inget som ger sådan harmoni som två hästar framför plogen. När jag jobbar på åkrarna får jag ett välbefinnande i hela kroppen, när jag vet att förberedelserna pågår för att skapa förutsättningarna till nästa års skörd som ska ge mat åt mina djur.





6. Vad har du stående längst fram i ditt vagnslider och vad använder du det till?

Det är min bruksvagn med liggande fjädrar. En riktigt trevlig vagn att köra häst med. Jämte den står min plog, den är jag nog med att smörja trähandtagen på, så de inte spricker. Linolja är den bästa oljan för det.

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

Ett av mina allra första minnen var när far skulle köra till kvarnen och mala säd. Jag var då 1 ½ år och far tyckte jag var för liten för att följa med. Då sprang jag två km efter vagnen i ren iver och somnade sedan på väggkanten. Far plockade upp mig när han kom körandes hemöver och mor var lyckligt ovetandes. Jag hängde jämt i stallet och man kan säga att det var dåtidens barnomsorg.

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

Hitta dig en mentor, en erfaren person som hållit på länge med hästar.
”Lämna allt annat – ägna dig bara åt hästen!”

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

Vi måste fokusera mer på att hjälpa igång nyutbildade kuskar som vill jobba med hästentreprenad och driva företag. Det finns jobb, men var finns entreprenörerna? Återväxten är väldigt viktig! Det tycker jag ni ska ta upp både i tidningen och som ett viktigt ämne på ett seminarium.

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

Grop Folke från Rättvik i Dalarna. En man som har varit med om mycket när det gäller hästar och körning.

Tack Våge för ditt bidrag till tidningen och välkommen Grop Folke till nästa nummer! /Redaktionen





Tävling på SkogsElmia

Svängel ska peta omkull en vedklabbe och inte röra de andra!



Alla hjulen ska stå still på stocken!



Stocken ligger i balans och domaren ger tummen upp.



Alla glada vinnare av årets Elmia cup.

Vad som helst kan hända över en lunch...

Håkan ringer en dag och har precis ätit lunch med en kille som har hand om utställarna på årets SkogsElmia, nordens största skogsmässa. De har resonerat lite fram och tillbaka och det hela slutar med att Föreningen Sveriges Hästkörare erbjuder en monterplats, en fin öppen yta för demonstrationer plus lite annan hjälp om föreningen kan ordna något publikvänlig aktivitet med våra arbetshästar.

Självklart tycker Håkan och även jag MEN! Vi har i storleksordningen två veckor på oss att få till något bra. Planen blev:

- 1. Ragga upp ett gäng villiga kuskar.**
- 2. Ordna en publikvänlig tävling som inte förekommer.**
- 3. Hitta på ett enkelt regelverk och håll det enkelt.**

Vi lyckades få ihop ett skapligt gäng hästar och kuskar, några från kuskutbildningen, några från andra landsändar. Håkan ritade upp banskisser på pappersservetter och fotade för att skicka till mig som fick knäpa ihop någonting som liknande ett tävlingsreglemente. På Elmia hjälpte de till med virke och ström till tävling samt ljudanläggning, övernattning av tillresta hästar ordnades på travbanan i Vaggeryd så när mässan öppnade var allt-

ing på plats.

Tävlingen började med att lunna ihop ett underslag, lägga upp ett antal stockar på dem för att sedan spänna för en åttahjuling som skulle backas intill och lastas, vagnen skulle sedan köras igenom ett antal hinder där ett var att köra upp alla hjul på ena sidan och göra halt, marginalerna var små men några klarade av det. Nästa delmoment var att koppla en långstock och köra igenom en uppsjö av portar och hinder där man även skulle peta omkull några utvalda markeringar. Det var ett himla trixande med vädret var med oss så när som en riktig skur där tävlande kusk var den enda som inte tog skydd. En sponsor hade ordnats så det fanns prispokaler till alla tävlande. I vårt tält informerade vi om brukshästar och knöt kontakter med markägare och andra intresserade.

Från Elmias håll var vår insats uppskattad och det är inte otänkbart att det blir någon form av fortsättning.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som hjälpte till med förberedelser, genomförande och den trevliga stämningen som även smittade på publiken.

Tom Meurling

Vad finns det för hästköraraktiviteter i ditt distrikt? Kan man arrangera något för medlemmar i ditt område? Kurser? Ta kontakt med ditt distriktsombud.

Blekinge, Tom Larsson, Karlskrona, 076-8998811, backdala@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, se distriktsförening, nästa sida.

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

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

Skaraborg, se distriktsföreningar, nästa sida.

Skåne, se distriktsförening, nästa sida.

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, camilla@teamdalhamn.se

Värmland, Knut Harju, Arvika, 070-851 67 31

Västerbotten, Dag Lernstad, Skellefteå, 0910-77 0423

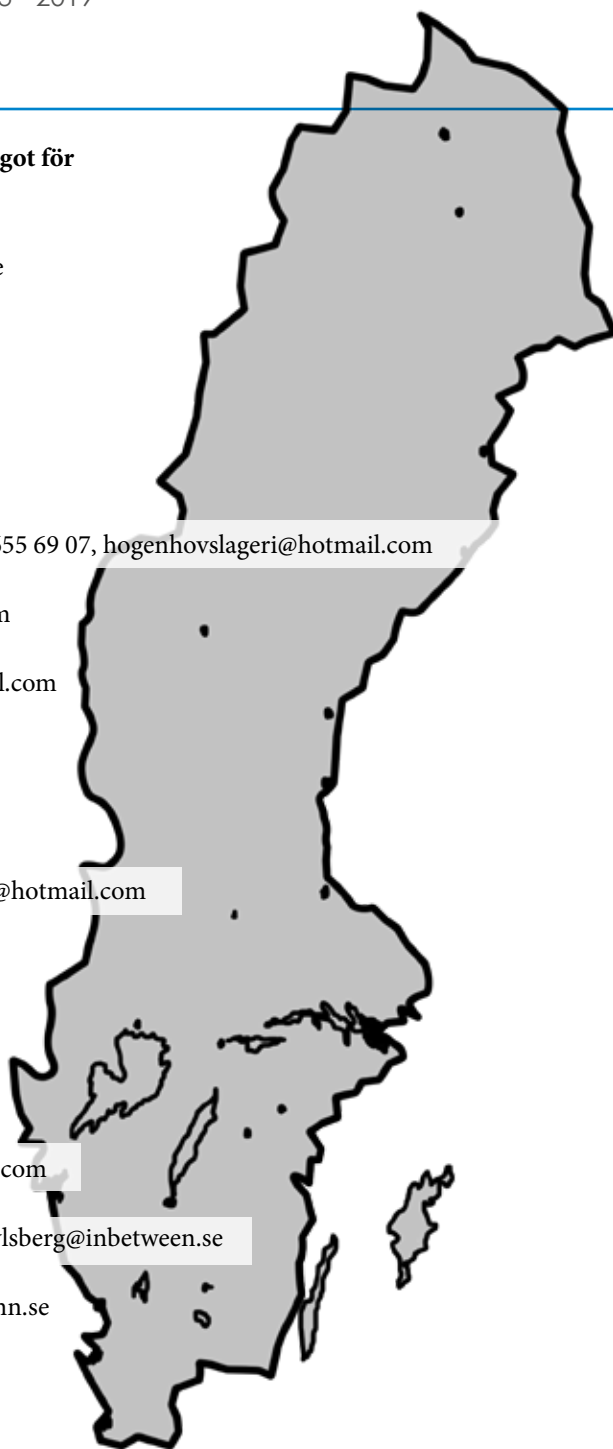
Västernorrland, Jan-Ove Lundqvist, Arnesvall, 070-3092639

Västmanland, se distriktsförening, nästa sida

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 Jessica, jessica_rytter@hotmail.com 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 Jessica så läggs du till i maillistan.

Distriktsföreningar



Skåne

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



Skaraborg

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



Medelpad

Kontaktperson: Lennart Östberg,
Specksta, 070 395 09 50.



Västmanland

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



Kalmar

Kontaktperson: Tomas Karlsson,
Rockneby, 0725824080
tjommen1.karlsson@gmail.com

Se info på Sveriges Hästkörare
Kalmars facebookside.



ÄLGARÅS VAGNMUSEUM UTANFÖR TÖREBODA

En resa i tiden för hästdragna fordon,
som vagnar, slädar och redskap m.m.

Kontakta Lasse Hellsten för en visning
070-257 74 99 • hellstenlasse@gmail.com

INGEN VANLIG KOKBOK

SPECIALPRIS

225:-

inkl moms + frakt
ord. pris 295:-

Best
in the World

GOURMAND

**ÄLGKÖTT
& PERAN**

INGEN VANLIG KOKBOK

EN BOK OM OCH MED GIMDALENS SÖDRA JAKTLÄG I JÄMTLAND AV LEIF MILLING

Starta årets älgjakt med att inspireras av historier från storskogens män kryddat med recept från Gimdalens södra jaktlag i Jämtland. Känn värmen från tjärvedsbrasan och doften av nykokt kaffe. Låt er väl smaka!

WORLD BEST COOKBOOK

I gruppen "Kött" tilldelades vi "World Best Cookbook 2016".

Grafisk form/Produktion: Olga & Friends, Lena Andersson.
Foto/Text: Leif Miling. Tryck/Regrat: Agrenshuset Produktion AB.
Matlagning/provsmakning: Kerstin Hylén som provlagade och granskade alla recept.

Gör din beställning via mail pren@agrenshuset.se
och ange namn, adress och postadress. Eller ring 0660-29 99 52



BRUKSHÄSTENS DAG,

Skaraborgsdistriktet har varit på Brukshästens dag hos Torbjörn och Lena Larsson i Jäla. Det var DM i brukskörning och flera hästiga aktiviteter.

Familjen Larsson visade harvning med halvblod, shettispar och 3-spann ardenner. Besökarna fick se Torbjörn köra griplastsarvagnen och vi fick även beskåda flera jordbruksredskap och vagnar från olika epoker.

Linnea Lagerin hade "ponnyridning" med sin shirevalack Lordi och i en liten inhägnad arbetade Gabriella Gunnarsson med markarbete tillsammans med ett par ponnyer.

Segrare i DM blev Christina Allansdotter med sin nordsvenska hingst Radix.

På bilden syns Torbjörn Larsson med Arina, Wilmer och Sally



www.hastkorare.se

I NÄSTA NUMMER:

Temat för nästa nummer av Moderna Hästkrafter kommer vara:

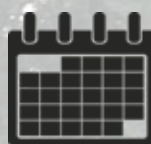
Slåttermaskiner

olika typer, säkerhet, inköp och renoveringar

Välkommen att skicka in dina idéer, erfarenheter, tips eller övrig information i ämnet!

Bidra gärna även med insändare och information om kommande aktiviteter!

Skicka material till:
redaktor@hastkorare.se



Välkommen att också bidra med bilder till 2020 års almanacka!



Trygg redan i väntans tider

Foster- &
fölskydd



Agria future ger dig maximalt skydd för ditt foster och föl, från dräktighet tills att fölet är 30 dagar gammalt. När du sedan försäkrar ditt föl i AI Safe får du vårt mest omfattande försäkringsskydd för din nyfödda stjärna.

Vill du veta mer? Ring 0775- 88 88 88
eller hitta din lokala säljare på agria.se

Agria Djurförsäkring är Länsförsäkringsgruppen specialistbolag för djur- och grödaförsäkring

Agria 
Djurförsäkring