

Kapittel 14

Sertifikat for kusker i næringsoppdrag

Torgeir Svalesen, Øystein Bakken, Hans Kolbein Dahle

Det finnes en ordning med sertifikat for kusker. Til nå har mer enn hundre avlagt og fått godkjent sertifikatprøven. Det er Norsk Hestesenter som står for ordningen. Mer om selve prøven finnes på www.nhest.no.



Foto: Vera Gjersøe

Oppdragskjøring med hest

Alle kusker som vil drive oppdragskjøring bør ha kuskertifikat. De vil da kunne vise at de er kvalitetssikret til et forsvarlig nivå, og passasjerene kan føle seg trygge på at de får den tjenesten de har bedt om. Et tilbud om

kjøring med hest blir av kunden oppfattet som et kjøreoppdrag enten det skjer mot betaling eller i form av en vennetjeneste. Da faller det også inn under begrepet forbrukertjenester slik lovverket tolker det. Forbrukerne krever i dag at slike tjenester blir levert på en god og trygg måte, og de forutsetter at den som tilbyr





Kjøreoppdrag på vinterføre Foto: Torgeir Svalesen

tjenesten har formalitetene i orden. Ennå er det ikke noe offentlig krav om kuskesertifikat. Det hører likevel med til sikker og god hestep praksis for dem det angår.

Tilbud om oppdragskjøring med hest fremsettes så vel fra enkeltpersoner som fra hestesentre, som i mange tilfeller også tilbyr andre tjenester med hest. Uansett hvem som fremsetter tilbudet, gjelder de samme kravene til å levere gode og trygge tjenester. Det forutsettes at den som faktisk holder i tømmene har de nødvendige forutsetninger for handlingen. Gode kusker har som regel også rikelig med erfaring. Kjøring med hest krever ferdigheter som bare kan opparbeides over tid. Samtidig

må kusken kjenne lover og regler som gjelder for slik virksomhet, og det er en fordel med litt trening i å behandle passasjerer på en vennlig og bestemt måte. Et kuskesertifikat viser at en kvalitetsprøve er bestått, og det indikerer at vedkommende har den kompetansen og de ferdighetene som kreves for oppdragskjøring.

Det er flere lover og forskrifter som berører oppdragskjøring med hest. Disse berører forholdene til kusken, passasjerene, omgivelsene, trafikkbildet og ikke minst hesten. For det som angår hesten vises det til kapittel 10 og 11 for mer grundig omtale. Her tas med bare det som direkte angår oppdragskjøringen (se ramme).



Produktkontrolloven

Formålet er å hindre at varer og tjenester kan føre til helseskader eller at produkter kan føre til miljøskader. Alle som eier eller driver virksomheter som tilbyr oppdragskjøring med hest, har plikt til å ha nødvendige kunnskaper for å kunne vurdere faren for helseskade. Loven åpner for at det gjøres særskilte vedtak om:

- Krav til kvalifikasjoner
- Krav til driften
- At forbrukertjenesten ikke kan frambys uten godkjenning
- At det vedtas forbud mot å by fram forbrukertjenesten

Produktkontrolloven gir hjemmel for den viktige forskriften om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften), og den tar sikte på at varer og tjenester ikke skal kunne skade kunde eller forbruker.

Veitrafikkloven

Rytter og kusk skal følge reglene for kjørende trafikk. Dette gjelder også når hesten leies. Det er ikke lov å bruke gangvei, gågate, fortau, sykkelvei eller sykkelbane dersom ikke annet er bestemt. Rytter og kusk skal følge forskriftene for trafikkskilt så langt det passer. Trafikkreglene plasserer rytter og kusk i den totale trafikksammenheng. For rytter og kusk gjelder reglene for kjørende trafikk når disse ferdes:

- På vei, gate eller plass (parkeringsplass, holdeplass el)
- På privat vei dersom den er åpen for allmenn ferdsel.
- Det er særlig tre forhold rytter og kusk må ta hensyn til:
- Gangfart. Trafikkreglene § 13 – Farten skal tilpasses situasjonen

- Tegnvisning. Trafikkreglene § 15 – Rytter og kusk skal gi tydelig tegn med armen til andre trafikkanter ved svinging, vending eller sidelengs flytting.

Synlig refleks (Trafikkreglene § 15). – Rytter og kusk skal ha refleks ved all ferdsel i mørket eller i dårlig sikt. Det kan benyttes refleksvest og refleksbånd. Dersom lys blir benyttet, skal det være hvitt/gult lys framover og rødt lys bakover. Ekvipasjen skal være synlig forfra, fra siden og bakfra.

Friluftsløven

Denne loven regulerer hvor det kan ferdes med hest. Loven gir rett til fri ferdsel på veier og stier med ride- eller kløvhest og overalt i fjellet. Det er ikke fri ferdsel gjennom gårdstun eller på dyrket mark. Kjøring med hest på privat vei kan forbys.

Kommune og grunneier kan vedta ferdselsregler eller forby ferdsel dersom det er til vesentlig skade eller ulempe for grunneier eller bruker. Loven skiller ikke på om det er individuell ferdsel eller om den har kommersiell karakter.

Lover om dyrevelferd, husdyravl og tiltak mot dyresykdommer med mer

Disse lovene og flere av forskriftene de hjemler er viktige for å ivareta hestens ve og vel. Spesielt for oppdragskjøring med hest minnes det om forhold som:

- mager og ustelt hest
- for tunge lass
- seletøy som gir gnag
- uvetting bruk av pisken



Den som tar på seg et kjøreoppdrag tar også på seg et ansvar. Gjennom nødvendige kunnskaper og ferdigheter kan risikoen for uhell reduseres betydelig. Hestene skal være trent for oppdraget, vogner/sleder og seletøy skal være i god stand. Likevel må alle som tilbyr oppdragskjøring med hest tegne en ansvarsforsikring. Skulle det skje et uhell, og virksomheten/kusken havner i et erstatningsansvar, vil en slik forsikring være avgjørende.

Kusker, rutiner og framferd

Kusker som vil ta på seg kjøreoppdrag i næring, må være forberedt på å takle vanskelige situasjoner, der hesten eller hestene kan bli urolige og vil prøve å flykte. I tillegg til solide kunnskaper om kjøring og innøvde ferdigheter, kreves det en viss modenhet for kusker som driver persontransport. Laveste alder for å kunne gå opp til kuskesertifikat er 16 år. For kjøring med hester i par er kravet til alder 18 år.

Kusker skal ha med en hjelper når oppdragene krever det. Ved kurser i kjøreopplæring og ved prøver i ferdigheter vil det som regel være tilgang på hjelpere. Hjelperen skal ikke oppfattes som en ekstra kusk. Det er alltid kusken som dirigerer hjelperen. I prinsippet skal ikke hjelperen ta i hestene, bare være tilstede for å kunne gi ei hand når det trengs. Ved påtrengende folkemasser kan hjelperen ta initiativ til å rydde plass og sørge for åpninger for hestene. Når flere ekvipasjer er ute på oppdrag i kortesje eller andre sammenhenger, bør det være med en person som opptrer som kjøreleder. Det kan være en sertifisert kusk

eller en hjelper. I større sammenhenger bør kjørelederen være en person med ekstra kompetanse. Det er et absolutt krav at alle kusker gjør slik som kjørelederen anviser.

Kjøring med hest er basert på at kusken har øvd inn sikre og gode rutiner. Det betyr at kusken utfører alle prosedyrer i bestemte rekkefølger, både ved forberedelser til kjøring og under selve kjøringen. Det er viktig at rekkefølgene representerer den sikreste måten å gå frem på. Slik grunnholdning til gode rutiner og til fastlagte rekkefølger for prosedyrene, er noe av det viktigste en kusk kan ta med seg.

En kusk som vil drive personbefordring må kunne oppføre seg på en verdig måte. Det forventer kundene. Kusken må vise at han opptrer fast og bestemt i forhold til hestene, samtidig som han opptrer vennlig og høflig mot kundene. Folk flest er i dag fremmed for tidligere tiders allmenne hestekunnskaper, og det innebærer også at kusken på en vennlig måte må kunne fortelle kundene hvordan de skal opptre i nærheten av hester. Kundene setter vanligvis pris på slik rettleiding.

Kuskene må tenke gjennom hva slags kledning som passer til situasjonen. De fleste som kjører i oppdrag vil skille mellom hverdagsklær og høytidsklær, alt etter hvilken situasjon som er aktuell. Til begge deler hører det tradisjoner som varierer fra land til land og fra distrikt til distrikt her i landet. Mange kusker komponerer derfor minst to sett kledninger som bygger på slike tradisjoner som de kan identifisere seg med. I tillegg til at slikt verdsettes av kundene, kan det være med å bygge opp under den merkevaren kusken ønsker å bli husket for. Det er lite gjennom-



tenkt av en kusk å ta mot kundene i vanlige arbeidsklær. Smil og godt humør er også viktig for kuskene. Det er noe kundene regner med å få med seg på turen.

Kjørehester

I utgangspunktet kan hester av alle raser brukes som kjørehester. Kjørehesten blir som regel innkjørt i ung alder. Det er bra å starte tidlig, men da skal ikke hesten trekke tungt. De som ikke har erfaring med innkjøring av hest, må søke hjelp hos kyndige. Hester som skal settes i kjøreoppdrag må være minst 4 år og godt innkjørt. De må være vant til vogner med ulike typer drag, høye så vel som lave. Hesten må være lydig, ikke redd, og vise et godt lynne. Hesten må også kunne brukes av flere personer. Til oppdrag må bare godt trente hester brukes. En hest som har sprunget ut med vogn kan være ødelagt som kjørehest for resten av livet.

For kusker er det likevel viktig alltid å ha i minne at hesten har flukt som en naturlig reaksjon på mulige farer. Derfor er det å få en hest til å stå i ro når skremmende forhold oppstår, noe hesten må lære. Den må bli trygg på at det ikke er så farlig likevel. Hesten må lære seg til å stole på de menneskene som er til stede. Det vil den gjøre dersom den gjennom trening og atter trening har erfart at situasjonen er til å leve med. Det er likevel store forskjeller på hvor snart hestene lærer seg å stole på kusken og hvor sterke stimuli av skremmende forhold de kan tåle. Riktig bruk av pisk er et middel kusken må beherske. Den skal aldri brukes til å slå med, men som retningsanviser og som drivende hjelper i trengte

situasjoner. Framdrift av hesten er ofte den sikreste vei ut av trengte situasjoner.

Det er mange metoder som brukes for å innøve kontakt mellom hest og kusk. Jevn bruk og trening er viktig. Hester trenger oppmuntring når de gjør noe som er rett, og de trenger en påminning når de gjør noe som er galt. Treningen skal foregå under slike forhold at det tilsvarer det som seinere blir oppgavene. Det betyr at treningen foregår inne i stallen for det som skal skje der, ute når det gjelder forspenning til vogn eller slede, på veier og treningsbaner der en kan arbeide i fred med hesten, og til slutt i trafikksituasjoner som oppdragene kan innebære. Det er avgjørende for kjørehesten at den kan stole på de kuskene som den skal lystre under kjøring. Treningen må være så omfangsrik og langvarig at hestene, sammen med kusken, kan mestre slike episoder som de kan komme ut for.

All trening med hest må foregå trinnvis. Bruk mest tid på de første og de enkleste oppgavene. Det er da tilliten til kusken kommer på plass. Det må være ro over de første øvingstrinnene. Ingen uromomenter skal være med i starten. Så kan det gås videre med innføring av vanskelighetsgrader under kjøring, og etter hvert også med ulike grader av uro rundt øvingene.

Det er viktig at hesten kan stå rolig ved av- og påstigning. Det er også viktig at hesten kan tåle noe uro både når den står og når den går i tjeneste. Gå rolig og trinnvis frem ved innføring av forstyrrende elementer.

Eieren kan selv trene hesten, eller den kan gjennomgå et kurs som forbereder den spesielt på å mestre slike forhold som kan oppstå under oppdragskjøring. Hesten vil alltid stole



mest på den personen den har vært sammen med den når uventede forhold har oppstått tidligere. En ny kusk må alltid ta seg tid til noen treningsturer før de sammen tar hesten ut på oppdrag. Det å være kusk for en ukjent hest kan aldri sammenlignes med at en ny sjåfør setter seg inn i en fremmed bil og kjører.

Vogner, sleder og seletøy

Det er ikke tradisjon for offentlige regler eller tekniske krav til vogner/sleder og seletøy for hester i Norge. Det har vært kusken sitt ansvar å holde slikt i orden. Likevel har organisasjoner som bransjeforeningen «Hest i Turistnæring», laget sine egne regler for slikt. Ved alle kurs som blir holdt ved Norsk Hestesenter og andre steder er det vanlig at det blir pekt på hvor viktig det er at utstyret er i orden. Det finnes ennå ikke direkte krav fra myndighetene til hvordan dette skal være. I Tyskland er det slik at alle vogner for personbefordring årlig må inn til biltilsynet for godkjenning etter en detaljert standard. Her kan det bare pekes på noen viktige forhold som alle kusker må ha i tankene.

Det finnes mange typer vogner for bruk i kjøreoppdrag. Opprinnelig var det den tohjulte stolkjerra og karjolen som dominerte. Etter hvert kom det, etter påvirkning fra utlandet, større vogner på fire hjul og med plass til flere passasjerer. Mens vognene på to hjul for det meste ble trukket av en enkelt hest, utviklet firehjulsvognene seg også til å kunne trekkes av to eller flere hester. For sleder var det en tilsvarende utvikling. Enkle skyss-sleder for hurtig transport av en eller

et par passasjerer er etterfulgt av større sluffer som kan ta med flere passasjerer.

Tradisjonelt var det den solide bogtreselen som var aktuell både for arbeid og skysskjøring. I dag er det like vanlig å bruke brystsele for kjøring.

Fremdeles blir både to- og firehjulsvogner brukt ved oppdragskjøring. Mens tohjulsvognene fortsatt er av den tradisjonelle typen, er de fleste firehjulsvognene av mer moderne og tilpasset form. Tilsvarende kan sies om sledene. Av seletøy er det kommet flere typer brystseler som er godt tilpasset kjøring med par.

Uansett hvilken vogn eller slede som brukes, må det tekniske ved disse kjøretøyene stadig være under oppsikt av kusken. Smøring i bevegelige deler er viktig. Daglig sjekking og månedlig egenkontroll er en god regel. Vektfordeling og tilpasning av vekt for kjøreturen er avgjørende for et vellykket resultat. Først må vogna balanseres slik at den stillestående gir minst mulig tyngdeoverføring til hesten. Dette gjelder for tohjulsvogner. Hesten skal bruke kreftene til å trekke, ikke til å bære. Dernest må personene som stiger inn i vogna fordeles på tilsvarende måte, med minst mulig tyngdeoverføring til hesten, samtidig som selve vogna ikke kommer ut av balanse. Dette skal kusken alltid passe på.

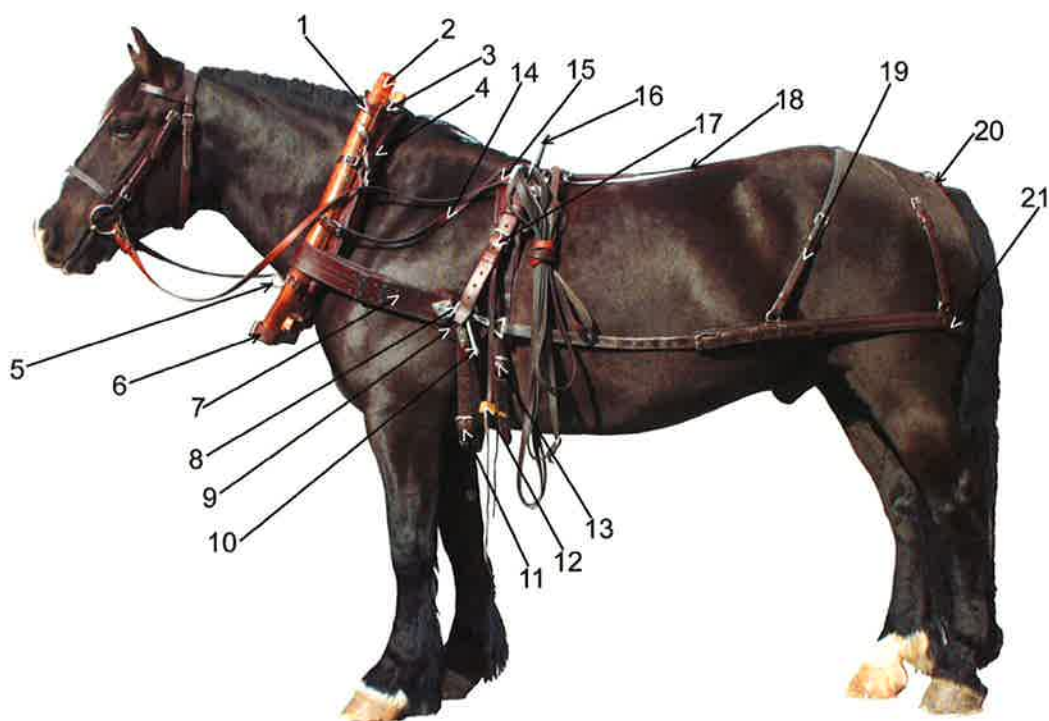
Sele, hodelag og bitt er hestens arbeidsutstyr, og det må være riktig tilpasset. Feiltilpasninger vil kunne føre til skader på hesten, og det vil medføre lidelser. Ved kjøring skal draglæret i selen danne en rett linje med dragene eller draglinene til kjøretøyet. Dragkraften skal gå langs en rett linje fra trekkpunktet på bogtreet, eller fra brystet på en brystsele



til festepunktet for draget eller draglinene. Derfor må det justeres inn riktig høydeleie på oreringene ved å regulere oppholdsremmene og bukgyorden. For korte oppholdsremmer vil medføre trykk på hestens rygg fra høvret, og det kan gi trykkskader på hesten.

Tilpasninger

Tilpasninger av hestens arbeidsutstyr må innøves grundig. Feil tilpasning fører som regel til skade på hesten. Se bilder og ramme.

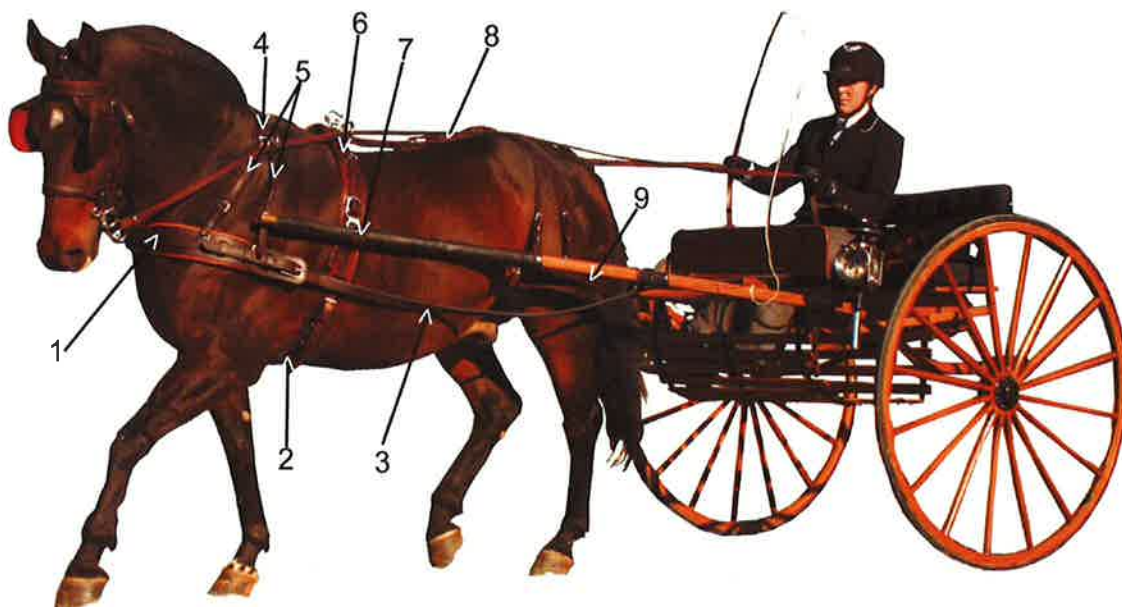


Bogtresele

1 Nakkereim	6 Brystreim	12 Selepinne	17 Oppholdsreim for ora
2 Bogtre	7 Drott	13 Springjord	18 Ryggstykke
3 Nakkepute	8 Ororing	14 Oppholdsreim for bogtre	19 Oppholdsreim for bakselen
4 Bogtrepute	9 Orepute	15 Høvrepote	20 Halereim
5 Feste for stangkobbel ved parkjøring	10 Orepinne	16 Høvreboyle	21 Baksele
	11 Bukgyord		

Benevnelser på delene i en arbeidssele. Foto: Øystein Bakken

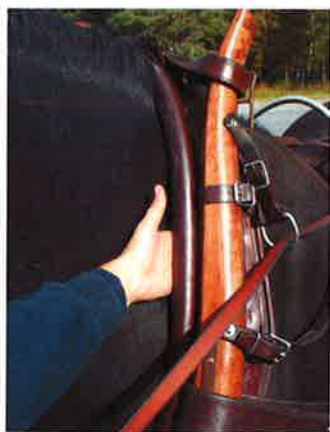




Brystsele

- | | | |
|---------------|----------------|--------------|
| 1 Bryststykke | 4 Mankestykke | 7 Dragløkke |
| 2 Gjerd | 5 Oppholdsreim | 8 Ryggstykke |
| 3 Trekkliner | 6 Salett | 9 Baksele |

Hest med brystsele og dragliner. Foto: Øystein Bakken



Tilpassing av sele fremme og bak Foto: Øystein Bakken



Ved tilpasning av arbeidssele skal det passes på følgende:

Bogtreputene ligger riktig når tuppen av en flat hånd kan smyges mellom puten og halsen og deretter dras nedover slik at det kjennes at den ligger jevnt hele veien.

Springgjorden spennes slik at høvret blir liggende rolig under kjøring. Under arbeid vider hesten seg ut, og springgjorden bør derfor ikke være strammere enn at det går en flat hånd mellom den og hesten.

Bakselen skal ligge en god håndsbredd under setebeinknoken, og være så stram at en hånd kan settes på høykant mellom selen og hesten bak på begge lårene på samme tid. Ved kjøring bratt nedover strammes bakselen inn et hull.

Ryggremmen skal ikke være strammere enn at en hånd på høykant kan settes mellom den og hestens rygg (lend).

Høvrebøylene skal ligge tett inn til bakkannten på skulderbladene. Høvrebøylen må ikke komme nær manken.

Bukgjorden virker sammen med bakselen, og den skal hindre at draget glir opp på hesteryggen. Den skal henge løst slik at den ikke hindrer hestens bevegelser med frembeina.

Vanlig klaring under brystet er ca. en håndsbredd på høykant.

Oreringens høyde virker på drottens trekkvinkel. Den bør stilles så høyt at draget eller draglinen utgjør en forlengelse av drotten.

Hakeremmen skal ikke være strammere enn at det går en hånd på høykant mellom den og hakegruppen.

Bittet skal ligge en fingerbredd nedenfor hestens jeksler (uavhengig av antall rynker i munnviken). Det skal være så bredt at det er en halv cm klaring på hver side av munnviken til bittsjenkelen. Det skal kontrolleres jevnlig for tegn til slitasje og skarpe kanter i alle ledd-deler. Kinnkjedet skal dreies ut slik at det ligger glatt an mot hestens hake. Når det dras i tømme, skal kjedet ligge stramt når bittsjenkelen danner en vinkel med munnspalten på 45 grader. Neseremmen skal sitte to fingerbredder nedenfor kinnbenet. Den skal være så stram at to fingre kan skyves inn under den på hestens neserygg.

Ved bruk av skylapper er det viktig at de sitter riktig plassert. Øyet skal befinne seg i midten av skylappen.

Kuskeklassen, brems, dragliner, seletøy og hjelpere

Alle vogner og sleder skal ha god og oversiktlig plass for kusken. Kuskeklassen skal være foran i vogn eller sleden, og det skal være et skille mellom hesten og kusken. Ved siden av kusken bør det også være plass til en hjelper. Under all kjøring med passasjerer er kuskens plass på kuskebukken. For gamle og tradi-

sjonelle vogner og sleder må det ennå kunne være tillatt å bruke kuskeklassene som finnes i slike tradisjonskjøretøyer. Det krever imidlertid spesiell oppmerksomhet fra kuskens side.

Det er ønskelig med effektive brems på alle vogner og sleder. Til vanlig kjøring bør ikke hester trekke mer enn sin egen vekt. Når totalvekten overstiger vekten av hesten, skal vogn eller sleden være utstyrt med effektive brems. For par der det brukes midtstang og liner til forspenning, skal det alltid være brems.



På vogner dreier det seg om hjulbremses. På sleder er det ofte bremses i draget. Disse virker som påløpsbremses ved at vekta av sleden presser bakre del av dragene ned i underlaget. Sleder kan også ha «klør» som presses ned i bakken. Disse må være effektive og konstruert slik at de raskt kan settes av og på.

Det som trengs av drag, liner og seletøy må ha dimensjoner som svarer til det arbeidet hesten skal utføre og den vekten som skal trekkes. Selen skal ha godt anlegg mot skulder og bryst, og det må være god styrke på nakke-reim, brystreim, drott og baksele. Ved bruk av brystsele må det være svingel med fri bevegelse fremme på vogna. Bakselen må være solid slik at den tåler stor vekt. Det er bakselen som får kraften på seg i nedoverbakker. Bukgjorden må kunne reguleres til passe stram for de situasjoner som kan oppstå. Seletøyet trenger regelmessig stell med rengjøring, smurning og ettersyn. Svake og slitte partier i selen må straks repareres eller erstattes. Kusken skal alltid kunne være sikker på at seletøyet er i orden.

Pisk er vanlig ved all kjøring med hest, og den skal holdes i høyre hånd eller være lett tilgjengelig for hånden. Piskan kan brukes til å mane hesten frem i en trengt situasjon eller til å få en lat hest i par til å dra likt med den andre.

Ved oppdragskjøring bør det brukes stangbitt, og ved kjøring med par skal det benyttes stangbitt. Det må hestene og kusken venne seg til. Har kusken en myk hånd, vil stangbitt være både sikkert og skånsomt for hesten. Godkjente kjørebitt er jaktkandar, postkandar, albuestang og liverpoolkandar, alle med forskjellige varianter av tungefrihet. Det varierer hvilken type den enkelte hest er komfortabel med.

Ved kjøring i par og spann skal det brukes skylapper eller såkalte blinkers (halve skylapper) på hestene. Skylapper, bitt, neserem og kinnkjeder må tilpasses riktig.

Det har vært brukt lys på en del stasvogner gjennom tidene også her i landet, men lys er ennå ikke obligatorisk for kjøring med hest i mørket. Likevel må noe gjøres for å være trygg i trafikken. Dersom det monteres lys på kjøretøyet, skal det være hvite lys fremover, røde lys bakover og gule lys til siden, jevnfør trafikkreglene. Lysene fremover må stå så langt ut til sidene at hesten ikke skygger for dem.

Bruk av fakler for å skape stemning under kjøreturen er ikke regulert i lovverket, og det kan ikke erstatte vanlig oppmerksomhet når en kjører i mørket. På vogner og sleder som kjøres med par bør det være lys (elektrisk eller vognlykter). Dersom det ikke er lys på sleden eller vognen, skal det være reflekser for lys som er montert på begge sider bak på kjøretøyet. Refleksene skal være formet som trekanter og ha den ene spissen rett opp. Det varsler saktegående kjøretøy. Det tilrås også at det blir brukt reflekser på fremføttene til hestene.

Bjelle på hesten er etter gammel skikk obligatorisk i tiden 14. oktober til 14. april, som er vinterhalvåret. Denne regelen er ikke trådt ut av kraft, og den gjelder således ennå.

Treningsopplegg for kusk og hest

Treningsopplegget sikter mot å utdanne dyktige kusker som kan bestå de innførte sertifikatprøvene. Best er det at den som vil bli kusk trener på en godt innkjørt og erfaren hest.



Tipsene her gjelder i hovedsak det som legges til grunn for enspent kjøring, men kjøring med par og spann blir også omtalt. Hester som skal brukes i par og spann må være godt trent hver for seg.

Det trengs erfaring for å velge ut de beste emnene til gode kjørehester. Arv for lynne, temperament og samarbeidsvilje er viktig. Det samme gjør oppveksten. Legg merke til om hesten har vokset opp alene eller i en flokk der den har måttet innrette seg etter de andre hestene. Det siste er en klar fordel. Et føll som har vært bundet til draget på vogna som mora har trukket, vil ha lært mye før selve temmingen starter. Det var et smart knep som de gamle hestekarene brukte mye. Det er mange måter å trene på. Her kan det bare gis noen tips på veien.

De aller fleste som vil innøve rutiner for kjøreoppdrag med hest, må regne med å gjøre det meste på egen hand. Likevel er det å anbefale å melde seg til slike kurs som jevnlig frembys (www.nhest.no).

Like viktig som det er å øve på gode og trygge rutiner, er det å være strukturert og systematisk i treningen. Legg derfor en plan og følg den så langt det passer. Ta det rolig med de første trinnene, og øv på dem om og om igjen til de sitter. Rutinetrening er å ta opp igjen grunntrinnene hver dag før en øker med nye trinn. Det blir som å gå lenger og lenger opp en trapp, men hver dag startes det på bunnen igjen.

Etter å ha blitt kjent med hesten på stallen gjennom føring og røkt, er det tid for trening ute. Kjørehest for kusketrening må ha noen erfaringer fra før. Start med å gå noen små-

turer med hesten i grime og leietau. La den straks forstå at det dreier seg om trening, og at oppmerksomheten til hesten skal være hos den som leier den. En dressurpisk kan være nyttig for å gi korreksjoner, dersom det er nødvendig.

Tømmekjøring utføres ved å sette sele, tømmer og bitt på hesten og kjøre den ved selv å gå bak. Best er det å holde til på et inngjerdet område, der det kan gås hele runder, mindre runder, vendinger, åttetall og andre formasjoner. Det øves på å gå frem, stå stille, moderat rygging, gå i sving til høyre, gå i sving til venstre, og å stå helt stille i perioder. Under tømmekjøringen kan det gjerne legges inn noen forstyrrende elementer, slik som tilstedeværelse av folk, andre hester, en hund, ei kjerre, noen gamle bildekk eller lignende. Det er bra at kusken og hesten får venne seg til slikt mens de er helt fri for vogn eller slede. Skulle hesten vise frykt under tømmekjøring, er det som regel lett å ta den inn igjen med et fast grep. Så prøves det igjen og igjen helt til kusken ser at hesten mestrer dette og at han selv og hesten stoler på hverandre.

Hesten skal være innkjørt før den settes i trening som kjørehest for oppdrag. Likevel er det en fordel at den blir satt i kjøretrening i ung alder. I alle fall starter treninga på bunnen, for å forsikre seg om at hesten holder seg rolig i de vanlige situasjonene en kjørehest kan komme opp i. Neste trinn blir tømmekjøring med dragliner og deretter med løse drag. Så er det tid for å prøve kjøring med en enkel vogn eller slede bak hesten. Det er greit å ha spesielt robuste vogner eller sleder av god kvalitet til innkjøring



og til de første øvingstimene med kjøretøy spent til hesten. Til dette trengs det minst en eller helst to hjelpere. Hesten må finne seg til rette med de arbeidsoppgaver den skal venne seg til.

Hesten skal gå inn i dragene uten tvang både for vogner med lave og høye drag. For lave drag er det vanlig at de ligger mot bakken når hesten blir ført inn i dem. Noen liker å leie hesten inn ved å holde i den tømme-løkken som henger ned fra bittet. Fremføttene til hesten stiger da inn i dragene mens kusken retter opp hesten slik at bakføttene kommer greit etter. De første gangene må en hjelper være med for å støtte opp under denne plasseringen. Andre liker å tømme-kjøre hesten inn i dragene. Da er det greit at en hjelper er klar til å stoppe hesten fremme. Med høye drag kan tilpassing av denne metoden brukes. En annen måte er å skyve dragene frem langs hesten som står rolig. I alle fall må hesten venne seg til at dragene kan komme borti lårene når høye drag brukes, eller at de kan få kontakt med føttene nedenfor hasen når det gjelder lave drag. Dette må hesten ha gjort erfaringer med før det legges ut på kjøring. Det er store forskjeller på hvor lang tid det tar før hestene blir fortrolige med slike oppgaver.

Ved forspenning og fraspennning, påstigning og avstigning gjelder det at rutineene er greie. Hesten har selen på, og vogna eller sleden står med dragene i kjøreretning og med god plass på begge sider. Hesten blir alltid ført inn i dragene fra den samme siden, vanligvis fra den venstre sida når det kjøres enspent. Kusken leier hesten inn med den slakke

tømmeløkken som henger under halsen på hesten. De går skrått inn i dragene omtrent ved midten av lengden på dragene og stopper når hesten er på riktig plass fremme. Da vil hesten, etter litt trening, gå på plass med bakføttene også. Kan hende den trenger en liten korreksjon fra hånden før den setter bakføttene på plass. Tømmene løsnes så og legges løse over ryggen på hesten. Nå er det fint at hjelperen er med og løfter opp dragene og fester dem til selen. Etter å ha gjort det, kan han stille seg fremfor hesten til kusken har fått ordnet med tømmene. Hesten skal stå i ro til alt dette er ordnet.

Kusken stiger opp i vogna og finner seg til rette på kuskebukken. Kusken ordner tømmene i hendene, tar de riktige grepene i tømmer og pisk, og ser til at alt er som det skal være med hesten eller hestene. Da kan kusken gjøre klart til å ta passasjerene opp i vogna eller sleden og vise dem til rette på sitteplassene. Tømmene må ikke holdes for stramme slik at hesten vil prøve å rygge.

Etter kjøringen er prosedyrene omvendt. Hesten stopper, og kusken ser til at alt er som det skal være. Dersom der er hjelper, stiller han seg foran hesten, og passasjerene kan stige av i tur og orden. Til slutt stiger kusken ut, ordner med tømmene, enten i hånden eller løst over krysset på hesten. Fraspenningen skjer så, og dragene blir lagt ned. Hesten skal stå rolig helt til kusken tar tak i de slakke tømmene og leier den ut av dragene og til plassen der avseling skal skje. For kjøring med par er rekkefølgen ved forspenning: tømmer, stangkobbel og dragliner. Ved fraspennning blir det motsatt rekkefølge.



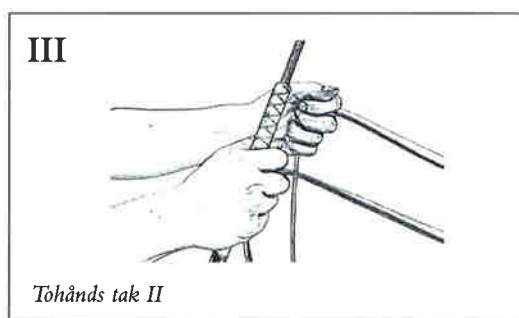
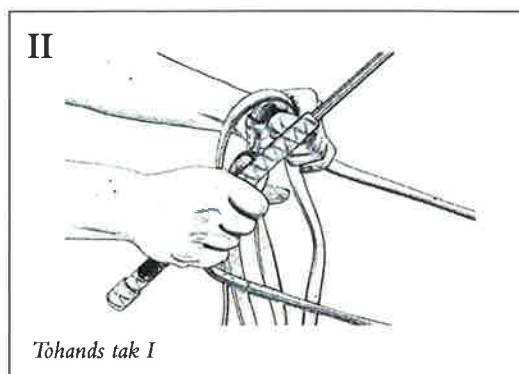
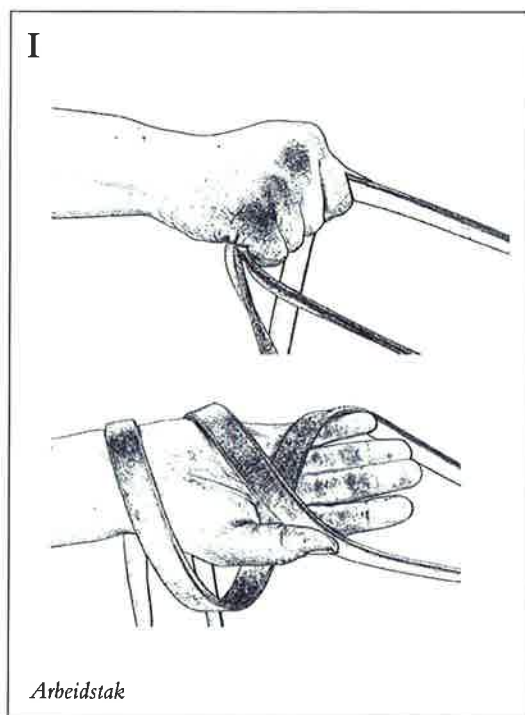
Tømmer og tømmetak

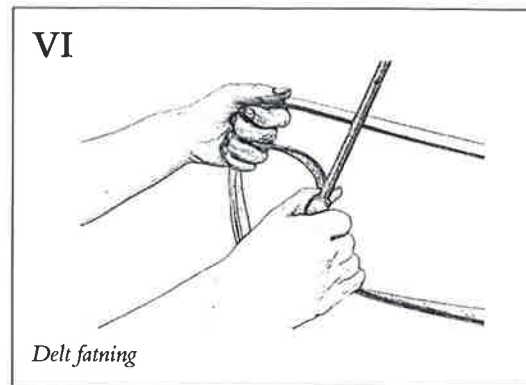
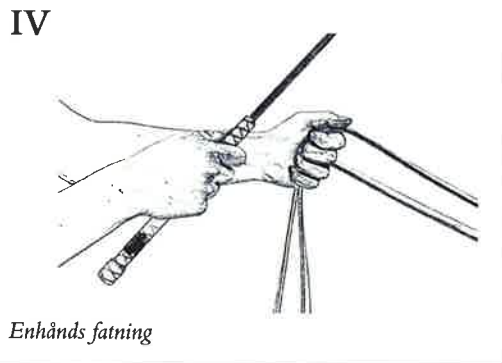
For en spent kjøring er tømme utformet som en sammenhengende tøm, og de må være laget av sterkt materiale som gir god friksjon og godt grep i kuskhånden. Lær, rundflettet tau eller en kombinasjon av disse er bra. Den delen av tømme som er i kuskhånden kalles håndstykket. Tømme bør være så lang at den rekker godt forbi kuskebukken, og den må ha en solid innfesting i bittet. Vanlig er spennkrok som vris inn på bittringen med kraft eller lær med spenne og smygstol. Nylontau og karabinkrok i bittet anbefales ikke.

For kjøring med par består tømme av to like deler der hver del har en gjennomgående

tøm og en stikkøm som er festet inn på den gjennomgående med spenne. Det er normalt 11 hull ved denne spennen der hull nr 6 er «nullstillingen». Stikkømme skal være 8–14 cm lengre enn den gjennomgående tømme. De to like delene skal kunne spennes sammen i den bakre enden. Tømme må være laget av lær av god kvalitet.

Det er vanlig å kontrollere partømme regelmessig slik at de nevnte mål for stikkømme ikke har endret seg fordi læret har strukket seg. Sett spennene i hull 6 og hold tømme ved siden av hverandre og kontroller at lengdene på gjennomgående tømme er like lange og at stikkømme også er like lange og 8–14 cm lengre enn de gjennomgående





ende. Kjøring med kun utvendig tøm på par og mellomtøm fra bitt til bitt mellom hestene, er ikke akseptabelt i oppdragskjøring.

Kusken må kunne noen innarbeidede tømmetak for lett å kunne holde en jevn og stødig forbindelse med god støtte mot hestens munn, og for å kunne forkorte eller forlenge tømmene ettersom hestene er i trekk eller brems. Forskjellen mellom slike faser kan være 40–50 cm.

Videre må kusken ha rutiner for skifting av tøm-metak, slik at en hånd kan frigjøres som hjelpehand til pisk, brems tegn/signaler med mer. Dette må kunne skje uten at hestene mister støtten totalt eller på den ene siden. Vanlig er at høyre hånd er hjelpehand. Kusken må også holde orden på tøm-mekveilen, slik at den ikke surrer seg i hjul eller andre oppheng.

I. Arbeidstak har sin bakgrunn i vanlig arbeidskjøring. Det kan brukes både som enhånds og delt tømme tak. Ved enhånds tak legges tømmene i kryss inne i hånden, og hesten styres eller holdes igjen ved å bevege håndleddet eller armen fra side til side eller bakover. Forkorting skjer ved at hjelpehånden går foran kuskehånden og tar et nytt

krysstak. Ved forlenging igjen kan tømmene gli ut ved å løse på krysstaket.

II. Tohånds tak I er som et ridetak med en tøm i hver hånd. Forkorting skjer ved at den ene tømmen legges over i den andre hånden som et krysstak. Den ledige hånden går fram og tar et nytt krysstak som senere deles.

III. Tohånds tak II er som et omvendt ridetak der tømmen kommer opp i hånden og går ut mellom langfinger og pekefinger.

IV. Enhånds fatning har sin bakgrunn fra vognkjøring i Europa. Kusken satt på vognen, og det ble gjerne kjørt med skylapper, stangbitt og pisk. Venstre tøm legges opp på venstre pekefinger. Høyre tøm legges mellom langfinger og ringfinger. Tømmene samles i kuskehånden i et fast grep. Høyrehånden er fri som hjelpehand til pisk, brems, tegn og signaler. Forkorting skjer ved at hjelpehånden går inn bak kuskehånden og tar tak i begge tømmene mens kuskehånden glir fram til et nytt fast grep. Justering av lengden på hver enkelt tøm skjer med hjelpehånden bak kuskehånden. Ved lengre kjøring kan hjelpehånden legges over kuskehånden og avlaste



denne uten at tømmene fjernes fra kuskehånden.

VI. Delt fatning skjer ved at hjelpehånden tar tak i høyre tøm og drar denne litt ut (20–30 cm) fra kuskehånden. Høyre tøm blir fremdeles liggende mellom langfinger og ringfinger i kuskehånden, men den er altså dratt litt ut med hjelpehånden i et overtak (ridegrep).

Ved forkorting legges tømme inn i kuskehånden igjen, og forkorting utføres som for enhånds. De som kjører spann med flere hester bygger videre på denne fatningen.

Kjøring i hall, på bane og på vei

Det vil oftest være greit å starte treningen i en hall. Mange kjenner seg tryggere når arealet er avgrenset og forstyrrende elementer ikke finnes. Noen hester kan føle seg stresset når dørene lukkes, fordi de ikke er vant til å kjøre innendørs. Innledende treninger på utendørs bane eller inngjerdet område er også greit. Slikt er også egnet når nye momenter skal innøves. På banen kan ekvipasjen få være i fred når det trengs, men det kan også slippes inn flere når det skal øves i lag. På banen kan det også øves i presisjonskjøring i oppsatte løyper, noe som har god effekt både på kusk og hest. Det gjør ikke noe om det finnes noen forstyrrende elementer, for eksempel biler, traktorer eller lignende. Motoriserte kjøretøyer kan stå i ro eller bli kjørt litt.

Trening på veier starter alltid der det er lite trafikk. Like fullt gjelder trafikkreglene også der. Etter hvert går treningen over på mer trafikkerte veier og til slutt inn i tettstedtrafik-

ken. Det kan legges inn aktuelle øvingstrinn også i trafikken, med for eksempel leiing og litt tømmekjøring før hesten kommer der med vogn. I trafikken skal det alltid være med en hjelper når det trenes med hest.

Kjøring med par

Ved kjøring med par øker trekraften, og det kan brukes tyngre vogner eller sleder. Som regel går det greit å sette sammen par av hester som er trygge og gode kjørehester hver for seg, men det kan svare seg å tømmekjøre hestene sammen på forhånd. Det gjøres for å venne hestene til virkningen av krysstømmene, og for å lære hestene holdt og igangsetting samtidig. De blir også vant med å støte mot hverandre. Hestene festes til hverandre med krysstømmene, og stangkobbelet festes på vanlig måte.

Selv om det er staselig med hester av samme farge, størrelse og kroppsbygning, er det viktigere å finne hester som passer sammen i temperament og bevegelsesmønster. Det vil alltid ta litt tid å få hestene samkjørt. I par må de venne seg til en litt annen teknikk.

I Norge har det vært vanlig mange steder å kjøre par med beitedrag og arbeidsseler. Da brukes det et dobbelt sett med drag, og hestene spennes for med selepinner på vanlig måte. Noen har erstattet de ytre dragene med dragliner. Fordelene med beitedrag er at hestene kan bremse med bakselen slik de er vant til. Hester som er vant med arbeidssele venner seg fort til å gå i par når det brukes beitedrag. Ulempen er at hestene får mindre plass enn når det brukes midtstang, og det kan





Kjøring med hester i par Foto: Øystein Bakken

være vanskelig å lære hestene å bøye seg på en korrekt måte.

De fleste vogner og sleder som brukes i dag er utstyrt med en stang i midten som hestene festes i. Stanga både bremses og svinger vogna. Til trekket brukes det dragliner som er festet til en svingel. Fortsatt kan det brukes vanlige arbeidsseler, men de må utstyres med dragliner og stangkobbler. For øvrig er det nå mer og mer vanlig å bruke brystseler som er laget

spesielt for parkjøring. De vil være utstyrt med dragliner og stangkobbler.

Uansett valg av utstyr anbefales det at kusken bruker krysstømmer. Dette er tømmer som er laget for parkjøring og som kan justeres slik at de passer begge hestene. Krysstømmer forenkler parkjøring, men har likevel den ulempen at det ikke lar seg gjøre å påvirke hestene uavhengig av hverandre med tømmene.



Høyretømmen deler seg og går til høyre side av begge hestene, og tilsvarende er det med venstretømmen. Innertømmen har en spenne og er koblet til yttertømmen. Justering av tømmen er avhengig av hvor mye lengre det er frem til bittet for innvendig tøm enn til utvendig tøm. Vanligvis er dette mellom 10 og 14 cm. Det avhenger blant annet av hva slags sele som brukes og av lengden på hestens hals. Hestens temperament kan også ha betydning for hvordan det justeres på tømmene. Når det justeres på tømmen på venstrehesten, påvirker det også høyrehesten. Altså, når det kortes inn på høyretømmen til venstrehesten, blir høyretømmen til høyrehesten lengre. En hest som har lengre hals eller er større enn parhesten skal slippes fram i forhold til den andre for at de skal dra likt. Still da innvendig tøm (stikktømmen) til denne hesten ett eller to hull fram. Samtidig må innvendig tøm (stikktømmen) på den andre hesten stilles tilsvarende tilbake.

Dragliner og drott/bryste må være like lange på begge parhestene, slik at hestens skuldre kommer like langt fra vognen. Dette gir utgangspunktet for justering av tømmene. Om en hest går på hardere enn den andre, er det viktig at den late hesten slippes fram og får anledning til å være med å jobbe. Hjelpemidler som brukes for å få til et harmonisk par som trekker jevnt, kan være stangbitt med flere festemuligheter for tømmen, stramming av kinnkjede, skylapper og pisk. Dersom hestene vil legge seg ut fra stangen og trekke til siden i stedet for rett frem, prøves det med å bytte side for hestene eller eventuelt gi den hesten som legger seg ut noe større frihet i

stangkobbelet. Korrigering av hester som trekker skjevt gjøres som regel best i enspent.

Forspenning og fraspennning hører til de mest kritiske operasjonene ved kjøring. Rekkefølgen ved forspenning av par er først tømmene og deretter stangkobbel. Til slutt festes draglinene. Fraspennning foregår i motsatt rekkefølge.

Her kan det ikke gås inn på opplæring for kjøring med par. Det beste rådet er ikke å begynne på egen hånd før en har fått opplæring av kyndig kusk. Hestene skal kunne akseptere hverandre i paret og dra jevnt og gå rett frem. Kusken skal kunne sikker påseling og avseling, sikker forspenning og fraspennning, velge riktig plass for hver enkelt hest og beherske nødvendige tømme- og styrings-signaler.

Tilvenning til stangbitt, skylapper/ blinkers og pisk

Bittet er den eneste direkte kontakten mellom kusken og hesten under kjøring. Gjennom bittet overføres signalene for å gå frem, stoppe, rygge, øke farten, senke farten og så videre. Hesten må trives med bittet dersom dette skal gå bra. Like viktig er det at kusken forstår hvordan de forskjellige typer bitt og fatninger av tømmene kan virke på hesten. Kusken må ha følsomme hender.

Treninga starter med vanlige enkle trinsebitt. Etter ei tid kan det prøves med tredelt trinsebitt, som også er å regne som et mildt bitt. Det legger seg etter gommene til hesten, og det glir lett på plass. Pass på at selve bittet ikke er så tjukt at hesten kan klemme det fast.



Da mister en kontrollen over hesten. Det er en fordel at hesten skummer i munnen under kjøringen. Når munnen er tørr vil bittet irritere i munnen, og kommunikasjonen med kusken blir ikke god. Litt kopper i bittet skal virke bra, mens forniklede eller forkrommede bitt regnes som mindre bra.

Når det går over til stangbitt, er det viktig at kjeden blir liggende flat og så stramt at to fingrer kan få plass mellom kjeden og kjeven. Det skal være et fritt ledd på høyre side. Strammingen skjer på venstre side. For korte bitt blir urimelig skarpe, mens for lange bitt ikke duger som de skal, og det blir knip i tunge og lade. Prøv først med et tjukt og mildt bitt. Dersom det ikke duger, må årsaken finnes før det byttes til et skarpere bitt.

Bittet skal alltid være så bredt at ringene ikke presser mot munnvikene. Ved trinsebitt skal det være en eller to rynker i munnvikene, og det skal sitte så høyt at hesten ikke kan få tungen over bittet. Stangbittet legges alltid noe lavere. Lytt til folk som har erfaring med stangbitt før det prøves på egen hånd. Tilvenning til stangbitt gjøres best ved tømmekjøring før det spennes for vogna. Det er en helt ny opplevelse for hesten å ha stangbitt i munnen i forhold til trinsebitt. Kusken må kunne velge egnet bitt og tilpasse det riktig.

Tilvenning til bruk av skylapper eller blinkers skjer også best ved at det prøves under tømmekjøring før det spennes for vogn eller slede. Skylappene må ikke få irritere øyevippene til hesten. Slik tilvenning tar litt tid, men det er kuskens ansvar å få dette på plass. Tilvenning til pisk går stort sett ut på at hesten ikke blir redd når kusken tar tak i pisken og

holder den korrekt. De fleste hester reagerer på selv de svakeste signaler som gis med pisken. Pisken skal ikke brukes til å straffe hesten, men den kan være en forsterkende hjelper. Kusken skal beherske vanlig bruk av pisk under kjøring.

Kjøring i trafikk med mye å passe på

Trafikken i byer og tettsteder tetner til for hvert år, og det blir stadig mer å passe på for kuskene. Likevel vil de fleste hester som har vokset opp nær slik trafikk ha vent seg til noe av dette, men hestene har ikke lært trafikkreglene. Kusken må derimot kunne dem. Trafikkreglene gjelder for hestekjøretøyer på samme måte som for andre kjøretøyer. Med trinnvis trening i vanlig tettstedtrafikk vil de fleste hester og kusker mestre dette etter en tid. I trafikken er det alltid godt å ha med en hjelper.

Problemene oppstår når det helt uventet kommer hendelser i trafikken som skaper ekstra støy, stor fart, sammenstimling av folk, blafrende flagg og vimpler eller noe som flyr løst gjennom luften, slik som papir, plastikk eller lignende. De fleste hester vil da få vekket reaksjonsevnen for flukt. For kusken blir den viktigste oppgaven å roe hesten ned med tømmer og tilsnakk. Hjelperen springer frem og tar tak i hestene. Kusken kjører heller fremover enn å stanse. Hestene roer seg best når de får ha litt fremdrift. For hver gang en slik hendelse går bra, vil hesten og kusken gradvis venne seg til det. Toleransen øker. På dette feltet er det likevel store



forskjeller mellom hester, kusker og hjelpere. Noen greier slike situasjoner langt bedre enn andre. Treningen går ut på å venne seg til et moderne trafikkbilde i byer og tettsteder. Hjelperen skal alltid være med når det øves på kjøring i trafikken.

Det å få hesten til å stå stille, er den vanskeligste oppgaven når det gjelder trening av hester. En pleier å si at det er ingen kunst å få hesten til å gå fram eller til å springe. Verre er det å få den til å stå stille. Da er det tillit som skal til, og det kan være tidkrevende å bygge opp tillit. Målet er at hesten skal stå i ro når kusken vil ha det slik, og det skal kunne skje uavhengig av situasjonen hesten og kusken er i. Kjørehester skal kunne stå stille ved

- forspenning og fraspennning
- av- og påstigning
- ved hinder i veien som gjør det nødvendig å stoppe, for eksempel stans i trafikken
- rødt lys i lyskryss
- når en venter på tur til å rykke frem i en kortesje

Dette arbeidet starter med leietrening, og det er der grunnlaget blir lagt. Gå med hesten, og stopp den. Gå igjen og stopp. For hver gang skal den stå stille med alle fire beina. Gjør den ikke det, så korrigeres det ved berøring med en liten ridepisk eller lignende. Dette er greit å gjøre alene. Nest trinn blir på samme måten med tømmekjøring. Da kan det være greit å ha med en hjelper som kan korrigere frem mot det å stå helt stille. Det gjelder ikke bare i sekunder, nå må hesten kunne stå i minutter også. Når hesten står i lengre perioder, må det tåles at hesten gjør litt vektbytte på beina.

Det å stå stille er altså ikke å stå som en statue. Men hesten skal ikke flytte seg.

Det viktige trinnet er når treningen går over til forspent vogn. Da kan en trene alene og vekselvis sammen med hjelper. Det er fint om treningen også kan skje sammen med andre ekvipasjer. Samtrening er helt avgjørende for at en ekvipasje skal kunne få være med i en kortesje der alle hestene må stå stille når det gjelder.

Kjøreoppdrag

Spørsmål om kjøreoppdrag kan komme til alle som har hest. De som spør har ikke alltid innsikt i hva spørsmålet egentlig dreier seg om. De kan ha hørt om noen som har hest, og de tenker gjerne at det skulle være moro med en tur med hest. Det kan skje i forbindelse med bryllup, festlige tilstøtelser i lokalmiljøet eller for å få oppmerksomhet ved markedsføring av en handlegate eller lignende. De tenker gjerne også slik at prisen blir vel omtrent som for en tur med taxi. Folk med litt innsikt i hestekjøring vil straks skjønne at slike sammenligninger ikke er seriøse.

Oppdragenes art kan variere innenfor alle rimelige grenser. Det er derfor ikke mulig å klassifisere oppdragene i bestemte grupper. Likevel er det noen kjennetegn ved oppdragene som tilkaller spesiell oppmerksomhet. Her nevnes tre ulike typer oppdrag som krever forskjellige typer av forberedelser.

Enkeltoppdrag med en hest eller par.

Alle forberedelser og hele ansvaret hviler på den kusken som skal forestå kjøringen. Kusken må selv vurdere hesten eller hestene,





Hesten skal stå stille ved av og påstigning. Foto: Øystein Bakken

utstyret, bruk av eventuell hjelper, kjøreruten, risikoen og betalingen.

Kjøring i kortesje. Da stiller det flere ekvipasjer, og bestillingen er at de skal kjøres i samlet kortesje i en eller annen formasjon. Det betyr at det som skal gjennomføres må være øvet inn på forhånd. Det er også helt avgjørende at det skal være en person som er kjøreleder og som dirigerer alt fra begynnelse til slutt. Vedkommende kan selv være kusk, eller det kan være med en som utelukkende opptrer som kjøreleder, for eksempel når det er svært krevende operasjoner som skal gjennomføres. Den som skal være kjøreleder må

ha utvidet erfaringsgrunnlag i forhold til hver enkelt kusk, og vedkommende må være den som gir klare meldinger om alt som skal skje. Oppstår det uventede forhold, er det svært viktig at kjørelederen er tydelig på hva de deltakende kuskene skal foreta seg.

Vinterkjøring med slede eller vogn. I vårt land er det slik at de fleste oppdragene for kusker kommer i vinterhalvåret. Fra gammelt av regnes vinterhalvåret for tiden fra 14. oktober til 14. april, altså innrammet av de eldgamle flyttedagene for tjenestefolket på bygdene (se primstaven). I vinterhalvåret skal hesten være utstyrt med bjelle, og vogner eller



sleder skal ha reflekser bak. For øvrig tilsier all fornuft at det må tas hensyn til mange andre forhold som gjelder for dem som beveger seg utendørs i mørket. Det gjelder slikt som refleksbånd på hestene, lys eller fakler på vogner og sleder samt refleksvester på kusker, hjelpere og kjøreledere.

Når det gjelder hestene, så er det viktig at seteløyet innstilles riktig i forhold til oppgavene. Hestene må være vant til lave drag, noe som er vanlig på flere av sledetyperne. Sleder og vogner kan være av tradisjonell norsk standard eller av mer eller mindre modifiserte typer med opphav i andre land. De må være robuste, og de skal ha skikkelig plass til kusken. Kombisleder der det kan slippes ned hjulsett når det ikke lenger er vinterføre, er nå mye brukt. Vognene skal ha bremses på hjulene, og sledene bør ha nedslipp- eller påløpsbremses der dragene kan inngå i bremsesystemene. Når sledene har bukk og geit, er det viktig at det er god avstemming mellom disse.

Det stilles bestemte krav til kuskene for vinterkjøring. For det første skal verken hester, kusk eller passasjerer fryse. Hestedekken og gode klær er en forutsetning. Vogner og sleder må kontrolleres daglig og eventuelt repareres. Balansering og avstemming av sledene er nødvendig. Kusken skal ha sin plass på kuskebukken også ved sledekjøring. Kusken må aldri stige opp på dragene og stå der, selv ikke for en liten stund. Spesielt for vinterkjøring er det at føret varierer. Det må kusken ta hensyn til. Når ekvipasjen uventet kommer til veier som er strødd med sand eller der snøen er brøytet bort eller smeltet bort, må passasjerer og kusk forlate sleden til det igjen blir

normalt føre. Kusken kjører da uten lass forbi de vanskelige partiene.

Forbered oppdragene – unngå uhell

Kjøring med hest kan være risikofylt. Kusken skal derfor alltid først og fremst tenke på sikkerheten omkring det oppdraget som blir etterspurt. Det ligger mye arbeid både i forkant og etter oppdraget. Hele veien gjelder det å fokusere på sikkerhet. En god regel er at det aldri tas kjøreoppdrag med hest dersom kusken ikke har forberedt seg spesielt for slike oppdrag.

Analyser oppdraget etter de opplysningene som foreligger. Før det svares ja til oppdraget, må det innhentes opplysninger om hva som er tenkt, hvor mange som skal være med, hva slags rute som er tenkt og tidsperspektivet for det som skal skje. Ut fra slike opplysninger, og annen informasjon som kusken måtte ha, må det analyseres om dette er noe som kan utføres med rimelig grad av sikkerhet. Vil hesten eller hestene kunne greie dette med tanke på vekt, avstander og tidsforbruk? Vil kusken kunne by frem en tjeneste som kundene blir tilfreds med? Det er avgjørende spørsmål til kusken før det kan svares ja til oppdraget.

Kartlegg og rekognoser ruten fra start til mål. Når det er takket ja til oppdraget, må ruten kartlegges fra start til mål. Dersom tilsvarende jobb er utført flere ganger tidligere, vil kusken kjenne til de stedene der det må passes spesielt godt på. For nye ruter går kusken i tankene gjennom ruten og vurderer



om det er noe spesielt å passe på. Alle kusker skal på forhånd vite hvilken rute som skal kjøres. Det kjøres ikke oppdrag med hest i håp om at det underveis vil fremgå hvordan det er å finne frem. Sikkerheten skal ligge i bunnen hele tiden.

Dersom det er en ukjent rute som skal kjøres, eller det kan være noe som tyder på at ukjente situasjoner kan oppstå langs ruten, bør ruten rekognoseres på forhånd. Finn mulige snuplasser, hva som bør gjøres dersom hesten blir urolig på grunn av uventet støy, og eventuelt hvor det kan være et passe hvilested for hesten. Vurder også om det er nødvendig å ha med hjelper.

Nødvendige forberedelser på hva som kan skje. Etter analyse, kartlegging og eventuell rekognosering av ruten, kan forberedelsene til selve kjøringen starte. Utstyret skal kontrolleres i forkant av alle oppdrag. Dersom det hver gang skjer i fastlagt rekkefølge, vil ikke noe bli glemt. Hesten skal også ha tid på seg til å bli forberedt for oppdraget. Den forstår hva som skal skje så snart kusken trer inn i stallen og starter med sine forberedelser. Det er viktig at kusken er ute i så god tid at hesten ikke blir stresset av at kusken holder et for høyt tempo. Det merkes lett, og det må kusken også forstå. Dersom forspenningen skjer i et oppdrevet tempo, vil fremturen til oppdraget preges av nervøsitet og småspringing der hesten skulle ha fått starte med å skritte rolig.

Vær alltid ute i god tid. Det er viktig å la hesten forstå at det hele går etter vanlig mønster. Forspenningen skal skje i vanlig tempo og med fast rutine. Hesten skal settes i skritt på vei mot oppdraget, og så skal den få springe

litt før den når frem til møtestedet for oppdraget. Der må det alltid regnes med litt venting. Erfarne kusker sier at det er ekvipasjen som skal stå og vente, ikke kundene.

Tøy aldri grensene for sikkerhet – si heller nei til oppdraget. Dersom kusken får en følelse av at oppdraget ikke kommer til å gå bra, fordi han ikke fullt ut stoler på hva som kan komme til å skje, så er det best at han sier fra seg oppdraget. Kjøring med hest oppfattes i dag som noe eksklusivt og fint, og spørsmål om oppdrag kommer oftest når noe spesielt skal markeres. Da har kundene grunn til å tro at det hele skal kunne skje trygt og godt og til stor glede for dem som blir med. Men kundene må også forstå at transporten skjer ved hjelp av levende dyr, og at hesten er i sin fulle rett til å vise følelser som for eksempel frykt. Likevel, det er kuskens ansvar at det hele foregår i sikre og gode former.

Når uhellet er ute. Ingen vet hvordan det går når uhellet inntreffer. Derfor må kusken forberede seg på samme måte som bilføreren må gjøre det. I tillegg må han tenke på hesten eller hestene. Et uhell med hest kan føre til flere uhell dersom ikke hesten straks blir tatt hånd om. Skulle en hest komme seg løs og fare etter veien, kan det føre til mer alvorlige uhell enn det uhellet som førte til at hesten kom seg løs. Derfor blir det avgjørende for kusken, eller den som er i stand til det, å sikre hesten. Det må ha første prioritet. Kusken, eller en annen som er i stand til det, må så opptre som skadestedleder og sette i verk de tiltak som situasjonen krever. Den vanlige førstehjelpsvesken som brukes i biler, kan det være greit å ha med i skyssvogna. Det samme





Fra en prøve for kuskesertifikat, tettstedskjøring. Foto: Øystein Bakken

gjelder for varseltrekant, en kniv og en knipe-tang. Mobiltelefon med lett tilgang på viktige nummer er nødvendig i dag. Det viktigste er likevel at kuskene har forberedt seg mentalt på hva de kan gjøre dersom det går galt. Se mer om dette i kapittel 9.

Forberedelse til den avsluttende prøven for kuskesertifikat

Å kjøre hest på en god og sikker måte krever lang erfaring. En kusk som mangler erfaring vil ofte reagere for sent eller mangle evnen til å vurdere risikoen i ulike situasjoner.

Ved å kjøre hest regelmessig vil kusken etter hvert få automatisert evnen til å tolke omgivelsene, og evnen til å reagere automatisk dersom noe uforutsett skulle inntreffe.

Et kort kurs kan ikke kompensere for manglende erfaring. For de som er usikre kan det være nyttig å få en uformell vurdering av en autorisert kjørelærer. Se liste over autoriserte kjørelærere på www.nhest.no.

En kjørelærer kan gi gode råd om øvelser som kan øke ferdighetene, og korrigere eventuelle misforståelser hos kusken. Et kurs kan også gi kunnskap som er nødvendig for en oppdragskusk og være en siste finpuss på formen før sertifiseringsprøven.



Det er foreløpig ikke obligatorisk med kurs i forkant av sertifiseringsprøven. Norsk Hestesenter tilbyr tilpassede kurs etter behov. Følg med på hjemmesidene til Norsk Hestesenter og ta kontakt med Norsk Hestesenter på Starum, tlf. 61 16 55 00, eller Norsk Fjordhestesenter på Nordfjordeid, tlf. 57 86 48 00.

Om selve prøven for kuskertifikat

Den avsluttende prøven går over en hel dag. Det brukes firehjuls vogn. Hestene som brukes skal være egnet til oppdragskjøring. Norsk Hestesenter oppnevner sensorer for prøvene.

Programmet har tre elementer:

- Skriftlig kunnskapsprøve
- Brukshestkjøring
- Tettstedskjøring

På den skriftlige kunnskapsprøven skal kuskene vise at de har tilstrekkelige kunnskaper for oppdragskjøring og riktige holdninger til hestevelferd og sikkerhet. De teoretiske oppgavene gis med basis i denne boka.

Skriftlig kunnskapsprøve

Oppgavene hentes fra områdene:

- Teoretiske spørsmål om forsikring, trafikkregler, lover og regler
- Kjøretekniske spørsmål om sele, vogn/slede, bitt, skylapper, pisk

Praktiske spørsmål om oppdragskjøring, sikkerhet, planlegging, gjennomføring, hest og framferd.

Sertifikat for oppdragskjøring med hest

Nils Nilsen

Har bestått sertifiseringsprøven for kusk, og er godkjent for kjøring med par

Starum, 18.4.2010



Sertifiseringen er gitt med hjemmel i styrevedtak av 4/7-2006

Kuskertifikat utstedt fra Norsk hestesenter Foto: Øystein Bakken

Tettstedskjøring

Hensikten er å etterligne situasjoner som kan oppstå ved kjøring i trafikk. Kuskene skal i tillegg til gode kuskeferdigheter vise at de mestrer varierte trafikkbilder og situasjoner som kan oppstå.

Prøven gjennomføres i et tettstedsområde med vanlig trafikk. Det gis muligheter for rekognosering før prøven igangsettes. Likevel, det kan oppstå uventede situasjoner som skjer spontant eller som legges inn av arrangørene av prøven. Sensorene sitter med i vogna under oppdraget.



Brukshestkjøring

Hensikten er å etterligne situasjoner som kan oppstå ved oppdragskjøring. Kuskene skal vise at de har automatisert ferdighetene ved kjøring med hest, og at de kan opprettholde en tilfredsstillende kontroll over hesten i ulike situasjoner som for eksempel ved:

Lasterampe

- Rampen skal være slik at vogna ikke kan sette seg fast, og den skal være lengre enn vognplanet og ha samme høyde som vogna.
- Kusken skal parkere ved rampen, mindre enn 20 cm fra, laste vognen med noen kasser eller sekker, kjøre en runde, parkere på nytt og laste av. Hjelperen laster.

Kumløkk

- Ei rund plate, eventuelt et kumløkk på mellom 30–60 cm i diameter som ligger plant med bakken.
- Kusken skal kjøre etter en buet linje mot kumløkket og slik at bare et av bakhjulene går over kumløkket ved passering.

Trebro

- Ekvipasjen skal passere broen i heile sin lengde uten å stoppe, volte eller rygge.

Porter

- Ekvipasjen skal kjøre en bane med serpenter gjennom 5–10 porter, med en bredde på 30–50 cm videre enn vognen. Tempo trav. Portene kan være kjepler, plastrør eller lignende.

Stopp

- Det stoppes med vognens framhjul mellom to markerte linjer (avstand 60 cm)
- Stopp på flat vei 40 sek.
- Stopp i motbakke 10 sek.
- Stopp i unnabakke 10 sek.

Manøvrering på liten plass:

- Ekvipasjen kjører fram og rygger inn på sidevei slik at begge framhjul er inne på sideveien.
- Kjøring og rygging inn og ut av port. Vanskelighetsgraden bestemmes av vognens bredde.
- Snu i firkant
- Ekvipasjen kjører inn i en avmerket firkant med åpning. Det foretas en vending før utkjøring fra firkanten.
- Hinder med uromoment
- Kjøre forbi eller rundt et oljefat med tromming, et område med lydeffekter av musikk, sirener eller lignende og forbi en samling av mennesker med flagg, ballonger, paraplyer eller lignende.
- Stå i ro ved kjøring i kolonne
- Hesten må kunne stå i ro, for eksempel ved fremrykk i kortesje.

