

Beslag på drag – og om tilhørende forspenning og seletype

Av Bjørn Høie

Drag til vogner, sleder og arbeidsredskap for den enspente hesten har som oftest to funksjoner: trekk og styring. Dette er slik vi normalt oppfatter det, men det er ikke tilfelle bestandig. Vi skal her se litt nærmere på hvilke funksjoner de forskjellige beslagene er tiltenkt.

Helt innledningsvis skal man ha klart for seg at et kjøretøy og dets utstyr som kobles til sele og hest, gir en indikasjon på hva slags sele som er den tiltenkte type. Dette gjelder mest for personkjøretøy av litt avansert type. Det finnes selvsagt kombiløsninger/adaptore i dag for å få det til å fungere sammen, men opprinnelig var det ikke lagt til rette for slikt.

Faste drag til 2-hjuls doninger

Dette omfatter drag til arbeidsredskap og kjerrer som alle dagene fast festet/integrert i kjøretøyet. Tradisjonen tilsier at hele Norge¹ og Sverige nord for

E-18! har vært dominert av trekk via ore og selepinne, gjennom et hull i draget eller beslag i underkant. Dette gir kun to festepunkter mellom hest og doning og er enkelt å anvende. På den måten kombineres trekk og styring. Ved hull i draget var beslaget begrenset til utsmidde slitebeslag / hullforsterkning. På spedere drag var det et rektangulært øye i underkant som ofte var en del av et underliggende jernbeslag i dragets lengde. Slike løsninger var også vanlig på drag til 4 hjuls kjøretøy, både vogner, sleder og arbeidsredskap.

En del arbeidsredskap var tunge å dra for 1 hest. Slåmaskin, høyvender og potetopptager som var produsert utenlands hadde derfor lange øyer for at orebeslaget skulle ha mer å «vandre» på og de var utstyrt med svingel. Dette gav en bedre utnyttelse av trekkraften. Således ble dragene også bare styrestenger. Trekkliner var ved slike kjøretøy som oftest tau med kjettingløkker bak og en krok for orering fremst. Alternat-

tivt var det bare kjetting og i sjeldne tilfeller lærreimer.

En siste variant er dragarmer der bærepute har vært anvendt. Eldre tohjulte personkjøretøy uten stålfjærer var mere framtunge og baserte sin avfjæring på lange dragarmer uten jernbeslag under. Dette var en etterlevning av enda eldre tiders anordning hvor bærestoler ble opphengt mellom to hester. Da måtte trykket mot hestens rygg, mest mulig fordeles. Det er den samme filosofien som ble anvendt ved framtunge tohjulinger. En bærepute ble plassert bak høvret for å fordele trykket. Bakkenfor øyet til oren var det derfor et par tapper i jern som gjorde at bæreputa holdt sin plass. Karjolen var en typisk vogntype å utstyre på denne måten.

Dragarmer for lette 2- og 4-hjuls personkjøretøy

Som nevnt under forrige avsnitt kunne tyngre arbeidsredskap ofte være utstyrt med svingel. Det økte effektiviteten av



«Gigg- eller dogcartbeslag»



Kombibeslag for ore- og bæreløkke



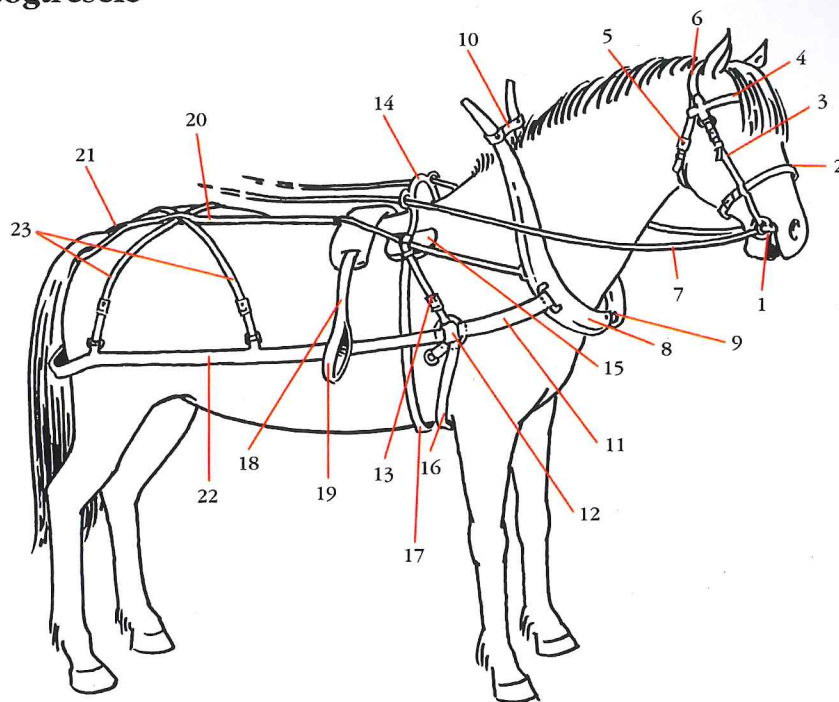
Beslag for ore- og bærepute

trekket. Det sentrer også trekket slik at kjøretøyet / redskapet går mere rett fram. Dette har sin opprinnelse i at trekket kommer fra hestens skuldre som ellers ville gitt en sideveis gyngende bevegelse. Vektbalanseringen på selve kjøretøyet (personer og last i forhold til aksel) er en annen faktor det var viktig å tenke på.² Komfort er derfor et viktig stikkord når men snakker om trekkliner og svingel. På den annen side bygger slik forspenning på en helt annen type sele; nemlig giggselen. Trekkdelen kan være enten et bryst eller en komte. Herfra spennes trekklinene og de skal gå i ubrutt linje til festepunktet i kjøretøyet. Saletten skal holde dragarmene opp i sin riktige posisjon. Deres funksjon ved en slik påseling er kun som styrearmer. Det gjorde det mulig å gi de svungne former for estetikkens skyld. På draget ble det påsatt et beslag med en eller flere tapper, både faste og flyttbare. Her til lands har vi ikke noen bedre ord enn «gigg- eller dogcartbeslag». På engelsk heter det tug stop. Funksjonen er en liten bremsevirkning når kjøretøyet skyver på bakfra. Øyer eller hemper av lær som kan spennes opp og ned holder om draget ved dette beslaget.

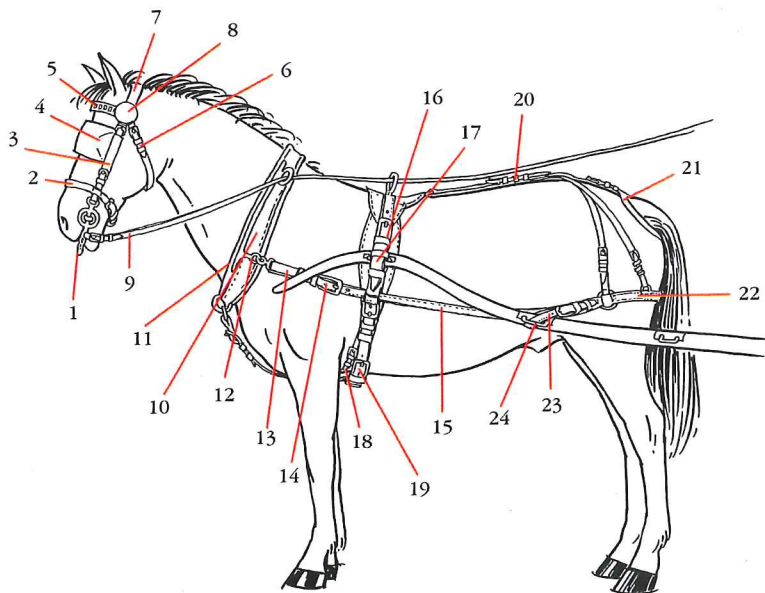
Feste for baksele

Videre bakover på dragarmen finner vi som oftest ett beslag som er tiltenkt en bremsefunksjon. En seletype som er omtalt her utstyres med en såkalt kort baksele. Det vil si at bakselen ikke går fram til trekkpunktet som ved et orefeste. Omtrent ved hesten bakbein er dette ligner på et lite skuffhåndtak festet. Den kan være enkel eller dobbel og montert utvendig ofte på et skinnstykke for å skåne lakk og staffing. Bakselens festereim skal her gå rundt draget en eller to ganger. En enklere variant sitter under draget og her skal festereima ikke gå rundt draget. På engelsk kalles slike; *undershaft D's* etter form og plassering. Fra punktet der bakselefestene er plassert og bakover er draget helt rett og beregnet å ha god bremsevirkning. Det finnes også enda enklere «bakseler» som bare en kraftig polstret reim mellom de to dragarmene³.

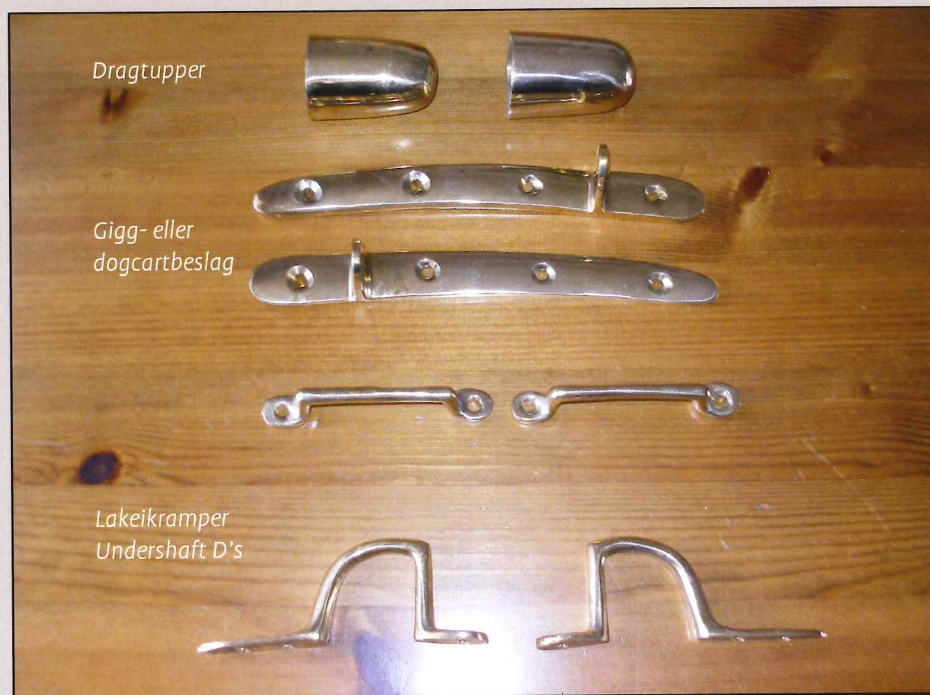
Bogtresele



Enspent hest med komtesele



- | | | |
|----------------|-----------------|------------------|
| 1. Stangbitt | 9. Tøm | 17. Dragløkke |
| 2. Nesereim | 10. Komte | 18. Undergjord |
| 3. Kinnstykke | 11. Komtejern | 19. Overgjord |
| 4. Skylapp | 12. Anker | 20. Ryggstykke |
| 5. Pannebånd | 13. Drått | 21. Halereim |
| 6. Hakereim | 14. Dråttspenne | 22. Kort baksele |
| 7. Nakkestykke | 15. Trekkline | 23. Slyngreim |
| 8. Rosett | 16. Salett | 24. Lakeikrampe |



Svingel og trekkliner

Så er vi kommet til trekkets kobling til kjøretøyet. Her forekommer også en del varianter, alt etter hva slags sele-type som kjøretøyet er beregnet for (se *ingress*).

På en del norske giggtyper og buede slededrag sitter ofte en svingel boltet fast på tverrstykket bakerst på draget / like foran fatingen. Det er ikke sylindrisk i tverrnittet, men ovalt og tynnere i hver ytterende. En slik svingel er ikke beregnet for trekkliner med sveip (en

type renneløkke med buet firkantring) Derimot fordres trekkliner med ovale forsterkede hull. Den har et par hull slik at trekklinen tres inn på svingelen og låses med en tynn reim (som til en selpinne) gjennom de to hullene. Dette var en type bryststykke med lange faste trekkliner og flere hull i enden. Justering var altså i bakkant og ikke ved en trekkspenne. Opprinnelsen synes å ha vært eldre typer av travsele som også var vanlig som lett kjøresele ut over bygdene.



Falsk baksele. Festes kun mellom dragarmene

På en del engelske tohjulte kjøretøy vil en på samme tverrstykke ofte finne bare en krok, som i noen tilfelle kunne ha en slags avfjæring. Dette var ment for samme type trekkliner og såkalte lange bryststykker. På grunn av den begrensede bevegelsen når det ikke finnes en svingel, kan denne varianten ikke brukes til en brystsele. Den vil «sage» mot hesten når den beveger seg. Dette er for engelsk forspenning men komte. Nevnes må også noen andre varianter av svingel og trekklinefester for denne type trekkliner. For komteseler på firehjulte vogner kan man ofte se en spesiell festebolt for til hver enkelt dragarm (to individuelt infestede drag – ikke et U-drag). Slike drag for en hest kombineres ofte med en løs springbom når parhester skal forspennes. Der man har tatt høyde for brystsele er det ofte benyttet en svingel av jern for den type trekkliner.

Ellers på to- og firehjulte kjøretøy er en rundreid svingel ganske vanlig. Den kan være festet enten i fatingen eller direkte i akselen. Trekklinene har da sveip og justeres i framkant i den store trekkspennen.

En liten betraktning på tampen: Dette er det mest vanlige ved moderne vogner og de «såkalte maratonselene» som egentlig er en gigg-/dogcartsele. Begrepet er i grunn ganske forvirrende fordi det forholder seg til en type bruk og ikke en type konstruksjon. Prinsipielt kan man kjøre maraton (egentlig heter det utholdenhetsprøve) med både bryst-, bogtre- og komtesele. Men en polstret brystsele har vist seg mest fleksibel og anvendelig til flere hestetyper. Dog har dette minimalt med tradisjonell kjørekultur å gjøre der helhet og en velkomponert ekvipasje er målet for sin egen presentasjon

Noter

1. Deler av Troms og Finnmark har delvis hatt finsk påvirkning.
Se Kjørehesten 1-12
2. Se egen artikkel i Kjørehesten 2-09
3. -----«-----