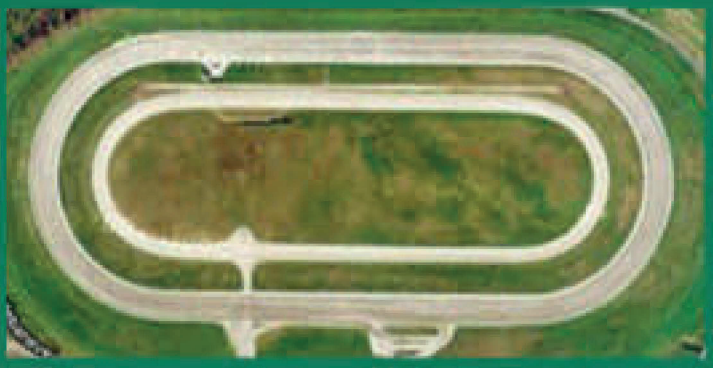
Rapport om udformningen af travbaner og hensynet til hestens ve og vel



© Allan Loft og Kjeld Mikkelsen, 2021.

Grafisk tilrettelæggelse: Allan Loft

Forsidefoto: Satellitbillede af Aalborg Væddeløbsbane

ISBN: 978-87-93633-01-8

1. udgave. 1. oplag.

Tryk: LaserTryk, Århus.

Kopiering af denne rapport er kun tilladt i overensstemmelse med overenskomst mellem Undervisningsministeriet og Copy-Dan. Enhver anden udnyttelse uden forlagets skriftlige samtykke er forbudt ifølge gældende dansk lovgivning om ophavsret. Undtaget herfra er korte uddrag til brug i anmeldelse.

Forlaget Remi, Møllebækvej 7, 8400 Ebeltoft.

Tak til Flemming Jensen, Ken Ecce, Kaj Westergaard, Lars Sandström, Ingvar Fredricson, Per Nordström og Knut Arild Nordhagen.

1. Indledning

Rapporten er udarbejdet i tiden fra april 2021 til november 2021 i samarbejde mellem KM FOTO ved hestesportsfotograf Kjeld Mikkelsen, hestesportsskribent Allan Loft og Trænerforeningen af 1909 ved Kaj Westergaard.

Intentionen med rapporten er at bringe nogle saglige indlæg til den aktuelle debat om baners udformning og afvikling af hestevæddeløb generelt, hvilket burde være særligt aktuel nu, hvor flere selskaber overvejer at opføre nye eller forbedre eksisterende anlæg. Anlæg er dyre at etablere eller for den sags skyld at forbedre. Det er en investering, man ofte kommer til at hænge på mange år frem.

Derfor må det være vigtigt, at man, når man skyder et sådant investeringsprojekt i gang, har tænkt alting nøje igennem for at få det bedste resultat – til gavn for hestene især. Ellers kan det ramme sporten i nakken som en boomerang.

De fleste af de eksisterende anlæg er jo bygget for mange årtier siden. I mellemtiden er avlen kraftigt forbedret, hvilket udmønter sig i, at hestene i dag løber markant hurtige tider selv som toårige debutanter end for blot 40 år siden, og generelt set har hestene i den periode generation efter generation forbedret deres teknik.

Alle er vist enige om, at ud over trænernes og deres personales dygtighed generelt, så er banernes udformning og beskaffenhed alfa og omega for at undgå skader hos hestene.

Er dagens baner gearet til at imødekomme de krav, den udvikling stiller? Hele tiden har en træners opgave jo bestået i at træne og udstyre hesten, således at dens teknik og fartressourcer optimeres mest muligt. Men hvis banerne ikke følger trit, bliver man så nødt til som træner at forberede og udruste hestene med henblik på at begrænse deres ydeevne – for at undgå alvorlige skader?

Det med at undgå skader er selvsagt en høj prioritet – det er den hos alle. Det er vi ikke i tvivl om. Men vi lever i askesens og puritanismens tidsalder med MeToo-bølger og korstog mod ludomani og manglende respekt for dyrevelfærd, og det er vel ikke ønskværdigt for sporten at blive forbundet med ludomani og mangel på dyrevelfærd?

Hestesporten og dens ledere bør vel derfor hol de et vågent øje med disse tendenser og ruste sporten til at kunne modstå den kritik, der potentielt kunne komme fra spilskeptikerne og dyrevelfærdsforkæmperne med en deraf følgende mulig fare for begrænsninger i sportens udøvelse eller i værste fald nedlukninger.

Hensigten med denne rapport er ikke at kritisere nogen som helst. Vi ved, at alle i sporten- fra høj til lav, fra smal til bred så at sige, udfører deres gerning med både ild- og omhu. Vi vil bare gerne være med til, at de her diskussioner kommer til at ske på et sagligt funderet grundlag her på et tidspunkt, hvor sporten står over for ønsker om at anlægge nye baner. Det er nu, at det måske er tid til at tænke sig om, tænke ud af boksen og hvad man ellers siger på management-dansk.

Til sidst vil vi derfor lidt provokerende alligevel spørge: skal man overhovedet have syv eller otte regionale væddeløbsbaner til fremvisning, nu hvor sporten er gået med på også at være en tv-sport? Skal vi i stedet regionalt etablere nogle store moderne træningsanlæg med en eller to håndfulde trænere, og så i midten af Danmark opbygge en fælles tip-top moderne fremvisningsbane – hvor der så kan være plads til tilskuere med chikke faciliteter, restauranter, barer, cafeer, picnic zoner, kontorer etc. etc.?

Vi ved godt, at investeringskapaciteten ofte sætter grænser for, hvor perfekt man kan få det. Dertil kommer, at det også er mange ressourcer, der skal puttes i pleje og vedligeholdelse af baneanlæg, og jo mere avancerede baneanlæg, man tyr til, jo flere ressourcer kræver den daglige drift. Men det er jo også sådan, at det ofte er dyrt at være nærig eller fattig.

Men vi tænker: lad først debatten om, hvad der er det mest optimale showroom for vor sport, køre, før vi vender os mod spørgsmåle-

ne om, hvad der kan lade sig gøre og ikke kan lade sig gøre. Så kan målene og delmålene alt andet lige måske lettere fastsættes. Som en anden af Danmarks store travtrænere, Jørn Laursen, altid ynder at pege på: Hvor der er en vilje, der er der også en vej!

2. Processen

I TravRondens numre 52 og 53 fra december 2020 gør den svenske Solvalla-træner Timo Nurmos sig nogle tanker om sammenhængen med de svenske baners konstruktion og tendensen til, at flere og flere heste – efter hans mening – forfalder til galop.

I sin krønike i de to nævnte udgaver af TravRonden berører Nurmos emner som travbanernes størrelse, underlag og kurvedosseringer m.m. Til brug for denne rapport har vi ekstraheret tolv aspekter ud fra Nurmos funderinger. Vi har derefter henvendt os til Trænerforeningen af 1909, og i samråd med formanden Kaj Westergaard tilrettelagt udarbejdelsen af nærværende rapport.

Vi har indhentet kommentarer fra to af trænerforeningens medlemmer, som samtidigt markerer sig som nogle af Danmarks førende travtrænere. Den gruppe tæller heldigvis mange flere end to personer, men vi kan lavpraktisk set ikke overkomme at høre alle, og rapporten bør da også ses som et oplæg til videre inspiration, drøftelse og debat, og det håber vi, alle de øvrige travtrænere - men også alle andre med indsigt og meninger om disse emner - vil deltage konstruktivt i og det i en god tone.

Vi har konkret henvendt os til Ken Ecce og Flemming Jensen, og disse to har beredvilligt stillet sig til rådighed og givet deres besyv med. Udover at kommentere de tolv aspekter fra Nurmos' krønike har de to danske travtrænere også tilkendegivet deres tanker om travsportens omdømme i det hele taget.

Derudover har vi indhentet kommentarer fra den svenske ingeniør Lars Sandström, der i en årrække har arbejdet med konstruktion af travbaner for ATG i Sverige, hvilket han har gjort i samarbejde med veterinærprofessoren Ingvar Fredericson, som også har givet sit besyv med til denne rapport. Faktisk er det Ingvar Fredricsons forskning, der danner grundlaget for anlægning af travbaner i moderne tid. Så til glæde for nørder og andre interesserede er som bilag til rapporten indsat det svenske fagtidsskrift VeterinærMagazinets artikel fra 2017 (nummer 4) om denne interessante veterinærprofessor, hvis forskning har været banebrydende for udvikling af travbaner – den svenske artikel såvel som en dansk oversættelse af samme.

I afsnit 3 anslås grundtemaet for al den spekulation, som udredes i denne rapport, nemlig hensynet til hestens velfærd. Under afsnit 5 gengives vor version af de tolv aspekter fra Nurmos krønike i de anførte numre af TravRonden. Under afsnit 7 er gengivet travtræner Flemming Jensens kommentarer, og under punkt 9 travtræner Ken Ecces kommentarer. Under afsnit 11 er gengivet ingeniør Lars Sandströms kommentarer. Under afsnit 12 er endvidere omtalt den svenske træner Per Nordström, der på sit træningsanlæg har anlagt en træningsbane konstrueret af Lars Sandström. Under afsnit 13 omtales veterinæren Ingvar Fredricsons indsats. I afsnit 14 findes en kort omtale af den norske travbane Biri. Under afsnit 15 er samlet en kort opsummering af de i denne rapport adspurgte personers kommentarer og refleksioner i forbindelse med Nurmos' tanker, jf. hans krønike i de nævnte numre af TravRonden. Afsnit 16 indeholder en konklusion. I bilag 1 er indsat det svenske fagskrift VeterinærMagazinets artikel om Ingvar Fredricson og en oversættelse til dansk heraf, mens bilag 2 indeholder de tegninger, Lars Sandström har udarbejdet til anlæggelse af Per Nordströms træningsbane i Sjöby.

Selvfølgelig vil økonomi og andre ressourcer ofte virke begrænsende på implementering af udviklede ideer, men denne rapport sætter ikke fokus på disse begrænsninger. I første omgang prioriterer vi brainstorming og ideudvikling. Så må realitetstjek komme på et senere tidspunkt.

Oversættelser af teksterne fra Ingvar Fredricsons nye bog in spe, Per Nordströms hjemmeside, uddragene fra TravRondens nr. 33/2020 og VeterinærMagazinet nr. 4/2017 fra svensk til dansk er foretaget af Allan Loft.

3. Grundtemaet: Hestens ve og vel

Ud over de tolv aspekter, vi har ekstraheret fra Nurmos' funderinger, ligger et hensyn, et trettende aspekt kunne man sige, men som samtidig er et aspekt, der omfavner alle de øvrige aspekter. Det er nemlig et gennemgående tema for de i denne rapport omhandlede travtrænere og andre fagfolk, at der er et hensyn, der overskygger alle andre: nemlig hensynet til hestens ve og vel, ofte udtrykt ved, at alt skal ske på hestens præmisser. Der er ingen tvivl om, at dette hensyn er et helt grundfæstet princip hos disse personer. Uden skelen til hvad det omgivende samfund ellers måtte mene.

Imidlertid er personerne samtidig bevidste om, at dyrevelfærd og dyrs trivsel er et højpotent issue i det billede, der tegner sig af samfundet anno 2021. Og at der hos mange mennesker kan herske den fejlopfattelse, at væddeløbsheste hensynsløst med næsten alle tænkelige midler bliver pacet frem til at præstere imod deres inderste natur, og at det således er synd for væddeløbshestene.

Dette er selvfølgelig ikke en korrekt beskrivelse af hestenes liv i staldene hos deres respektive trænere og ejere. Hestene har det tværtimod som blommen i et æg, som man siger, og skulle nogen formaste sig til at bruge odiøse midler, så er der fra centralt hold straks justits med dette.

De to danske trænere, vi har talt med i anledning af denne rapport, udtrykker derfor, at man fra dansk travsports organisationers side bør sætte alt ind på at få manet diverse misopfattelser i jorden, og få formidlet fortællingerne om det positive liv, travhestene faktisk lever til hverdag og dermed få fortalt, at hestene oftest trives med og elsker at udføre opgaver – herunder træning og væddeløb.

Hestene i de danske væddeløbsstalde gives megen daglig omsorg, og ofte har de en fast oppasser, der pusler om dem dag og nat. Der bør derfor sættes yderlige spotlys på denne side af sporten, opfordrer de to danske trænere. I Sverige har man ligefrem nedsat en ekspertgruppe med blandt andet den dygtige og kendte kusk Erik Adielsson som en af frontfigurerne. Denne ekspertgruppe skal tage sig af at få henledt så meget opmærksomhed på dette aspekt som muligt, idet aktivister inden for dyrevelfærd og modstandere af at bruge dyr til væddeløb markerer sig tydeligere og tydeligere i den svenske samfundsdebat. De to danske trænere mener, man lige så godt fra dansk side kan være på forkant med den situation.

4. Timo Nurmos

4a. Præsentation

Timo Nurmos er en af de mest succesfulde- og mest prestigefyldte trænere i Sverige. Nurmos er fra Kemi i Finland og trænede heste i Finland i næsten 30 år, indtil det var tid til at lede efter nye udfordringer i Sverige. Heste trænet af Nurmos har vundet adskillige store løb over hele Europa, og i gennemsnit har hans holds tropper samlet 22 millioner svenske kroner i prispenge hvert år. I 2018 strøg den af ham trænede Readly Express til tops i Prix d'Amerique. Timo Nurmos har trænet fire svenske derbyvindere – blandt andet 2021-triumfatoren Calgary Games.

Nurmos blev født i Kemi i det nordlige Finland

Timo Nurmos - Foto:Jeannie Karlsson Sulkysport

i 1959. Ud over nogle arbejdsheste havde hans far et par travere, og Nurmos ledsagede sin far rundt i Finland, hvor faren deltog i travløb med sine heste. I en alder af 15 fk Timo Nurmos sin første hest at træne. I en alder af 16 år begyndte Timo at deltage i løb, og straks i sit første år erobrede han kuskechampionatet på sin hjemmebane. Efter cirka toogtyve år som

succesfuld træner i Finland, tog Nurmos til Solvalla i Stockholm. 2002 fik Nurmos svensk trænerlicens, og han bosatte sig derefter med sin familie i Stockholm. I dag har Nurmos omkring 140 heste i sin træningsstald nær Stockholm.

4b. Introduktion af Nurmos' funderinger

Med Ingvar Fredricsons forskning blev dertaget syvmileskridt i udviklingen af travbaner. Om de eksisterende baner i Sverige så yderligere kan optimeres, er et andet spørgsmål. For hvert decennium, der er forløbet efter Ingvar Fredricsons forskning blev færdiggjort og anvendt midt i halvfjerdserne, har travhestene kontinuerligt forbedret rekorderne. Der løbes stærkere og stærkere.

I halvfjerdserne løb man i den danske hurtigklasse på tider omkring 1.15 på sprint. I dag skal hurtigtraverne gerne kunne løbe 1.10 over autosprint, måske endda bedre, især hvis de vil spise kirsebær med de store internationale stjerner uden at få stenene spyttet i hovedet.

Er banerne rundt om klare til det? Og hvis de er det, hvordan stiller det så mellemklassehestene, der løber på knapt så stærke tider?

Èn, som har gjort sig tanker om baner, disses udformning og en række andre relevante spørgsmål, i lyset af den hestevelfærd, der med rette er fokus på både i og uden for sportens egne cirkler, er den svenske Solvallatræner Timo Nurmos.

I det svenske travsportstidsskrift TravRondens december 2020-udgaver, numrene 52 og 53, har den svenske stortræner, der periodisk har sin egen klumme "Signerat Nurmos", som tidligere anført gjort sig sine tanker om, hvorvidt hestene kunne galoppere lidt mindre i travløbene samt om travbaners beskaffenhed, det vil sige doseringer, underlag, udformning – men også en del mere.

Hans hovedpåstand er: mange galopper i travløbene kunne undgås, hvis man fik bugt med nogle oplagte stressfaktorer. Nurmos nævner faktorer som: alt for stejlt doserede baner, alt for stillestående voltesystem i snorestart, ikke altid optimale baneunderlag, for kort tid for kuskene at forberede sig i imellem løbene.

Vi har, så godt det har kunnet lade sig gøre ud fra Nurmos' ganske lange klumme, prøvet at udkrystallisere nogle af hans overvejelser og synspunkter. Herefter har vi forelagt Nurmos' overvejelser for to af de mange dygtige travtrænere, vi har i Danmark. Vi har valgt at høre hvad, Flemming Jensen og Ken Ecce umiddelbart mener om Nurmos' indspark. Har de to gjort de samme erfaringer som Nurmos? Deler de hans bekymringer?

Timo Nurmos går meget detailleret til værks. Vi kommer med ham virkelig ned i maskinrummet hos den store trænerprofil. Det kan lyde nørdet og langhåret – men han rører jo ved det, alle travtrænere kæmper med i hverdagen: at få hestene til at præstere optimalt på de vilkår, de nu engang bydes.

Her følger de tolv emner eller aspekter, som vi har udkrystalliseret Nurmos funderinger fra sine krønikeafsnit fra året 2020's december-numre af TravRonden i:

Vi gennemgår her ét for ét de forskellige emner, som Nurmos mener, er de vilkår, man slås med i dagssituationen. Han mener som sagt, der er for mange galopperende heste. Ifølge Nurmos, som vi læser ham, burde der kunne findes forbedringer inden for alle de her aspekter, og at det alt andet lige ville minimere galopturene i løbene.

Timo Nurmos - Foto: MiaTörnberg, Sulkysport

5. Nurmos' funderinger

5a. Banelængde og banebredde

Nurmos fortæller, at selv blandt topkuske er der forskellige meninger om baners længde: Björn Goop peger på 1200 m, mens J. M. Bazire på 1600 m uden for stejle dosseringer og ikke for lange opløbsstrækninger. Nurmos selv peger ikke decideret på, hvad han synes, men nævner, at en 1000 m bane er at foretrække til træning, for langsiderne er så ikke for lange, og den type bane til træning er bedst mentalt for hestene, og dosseringerne behøver her ikke være så skarpe, og heste er – stadig ifølge Nurmos - faktisk født med evne til kurveteknik. Nurmos mener, at banelængde er noget, der skal ses i sammenhæng med de øvrige ønsker, man kan have til en bane, herunder startmetode samt underlag osv. Han peger dog på, at voltesystemer kræver god bredde – især det franske voltesystem kræver ganske vid bredde – men er ifølge ham nok det bedste af dem, der opereres med.

5b. Opløbsstrækning samt kravet om at holde spor

Her læner Nurmos sig op ad Bazire og siger: opløbsstrækninger bør ikke være længere end 200 m, gerne mindre, for det trætter hestene mentalt med for lange stræk. Nurmos henviser endvidere til, at i Frankrig må man gerne bryde spor ud i opløbet, bare man ikke ødelægger noget for én eller flere konkurrenter. Nurmos synes, at det bør man nok også give lov til i Sverige og andre steder, især hvis man vil lave længere baner – jo længere en bane er, jo større er tendensen hos hesten til at tage i venstre tømme, argumenterer han og fortsætter: hvilket kan kompenseres (og dermed risikoen for eventuelle skader på hesten minimeres), hvis det i opløbet er tilladt at bryde ét eller flere spor ud (forudsat ingen forulempes derved).

5c. Skoning og underlag

Nurmos forholder sig ikke i de her artikler til, hvorvidt man skal stræbe efter kun at køre heste uden sko, men forholder sig pragmatisk til, at banerne alt efter årstid kan have forskellig struktur i banebelægningsmaterialet. Jo finere struktur, et baneuderlag har, og jo hårdere en banes underlag er – hvilket som hovedregel vil være gældende for sommerbaner – jo mere kan man ifølge Nurmos køre skoløs eller blot køre med lette aluminiumssko. Jo mere grovkornet, belægningen er – hvilket som hovedregel vil være gældende for efterårs- og vinterbaner - jo mere er man ifølge Nurmos tvunget til at bruge en tungere sko, måske en jernsko. I sine artikler rejser han ikke tvivl om, hvorvidt det svenske dekret om, at der skal køres med sko i årets tre vintermåneder, er betimeligt eller ej. (Der er jo i det nordlige Skandinavien udfordringer med sne- og isbaner – hvilke problemstillinger ikke er genstand for undersøgelsen her, i og med det ikke er et stort issue i dansk sammenhæng). Nurmos påpeger dog, at om man kører barfodet på en efterårs- eller vinterbane med den grove struktur i underlaget, så slider det på hovene i modsætning til barfodskørsel på den fine sommerbane. Han påpeger endvidere, at ved at skulle benytte sko på en hest, der løber på en fin sommerbane, så slides hoven ikke nævneværdigt, men det slider derimod på benene, især leddene. Nurmos refererer til franskmændenes betagelse af Vincennes 'kolstybbe' ('Kolstybb' er en slags forstøvet kulstof, der ofte blandes med sand, ler og tjære) – iflg. Nurmos et underlag, som franskmændene finder det nemt at lade hestene trave barfodet på. Nurmos bifalder tilsyneladende også selv den slags underlag. Endvidere påpeger han: hvis der køres tit på en bane, dels mange dage efter hinanden, og mange løb på samme dag, så bliver det sværere at holde beskaffenheden i orden, især hvis der også er kort tid mellem hvert løb.

5d. Niveauforskelle

Nurmos mener, franskmændene i sin tid med overlæg har konstrueret Vincennes' bane med betydelige niveauforskelle for at udfordre hestene og måske afholde udenlandske ekvipa-

ger fra at starte. Det udfordrer hestene begge veje: op ad og ned ad bakke. Her er det svært at greje, om Nurmos mener, det bør efterlignes ved nye baner.

5e. Dossering

Svenske baner er ifølge Nurmos de mest dosserede i verden. Han nævner, at hans kollega Björn Goop stort set bifalder de eksisterende dosseringer, mens han selv synes, dosseringerne er blevet for skarpe. Nurmos mener faktisk, at med mindre dosseringer på de svenske baner ville man opleve færre galopper. Nurmos kører jo oftest opvarmninger til løb inden catch drivers tager over. Han fortæller, at han i sine opvarmninger fortrinsvist vælger at køre aller yderst på banen for at skåne hestens ben, for når de kommer i det lidt langsommere opvarmningstempo eller bare køres langsomt, kan hestenes ben brydes for meget, hvis man kører midt kurverne, og han hader de tilfælde, hvor han så bliver tvunget ned i banen under sådanne opvarmninger f.eks. på grund af traktorer eller vandvogne eller andet.

5f. Spor ved autostart i forhold til dossering

Nurmos funderer på denne måde: fra spor ét til og med fem er banen lige meget dosseret. Fra spor seks og til og med otte er dosseringen mindre og det er, som om banen dér hælder til anden side (eller hestene kan synes det), og fra de to tre yderste spor plejer hestene i startmomentet derfor ligesom gennem centrifugalkraften at blive trykket ud ad til. Det giver nærmest ekvipagerne bag ydersporene mellem 30 – 50 m ekstra at løbe. Kun ekstremt starthurtige heste kan lige efter startafgang nå teten fra disse spor. Desuden vingler vingen ofte fremfor ydersporene, men det gør vingen ikke indvendigt. Spor fire og fem er de bedste, for der er ikke vingel, idet dosseringen i en vis grad understøtter farten, og bilen giver tilmed de inderste spor læ under tilkørslen.

5g. Hestes kropsholdning når de løber sammen

Sådan her går Nurmos' tanker: Når heste løber ved siden af hinanden på en vej eller ligeudbane, så trykker de altid rumpen mod den anden hest. Det er naturligt. Hvis du kører to heste side ved side på en ligeudbane, så trykker hesten på højre side sin rumpe mod hesten til venstre. Og vice versa. Det er ikke meget, men musklerne spændes nogle millimeter mod den anden hest. Men hvis en sund og frisk hest løber alene, så trykker den ingenting – det går pænt lige fremad. Når vi taler løb på en rundbane, så gælder det samme: hesten i indersporet trykker rumpen en anelse ud mod den som ligger udvendigt. Når man så kører løb, løber hesten i indersporet mere lige og hænger mindre på en tømme end hvad hesten, som løber udvendigt, gør. Den bryder lidt ned (indad) og hænger lidt på højretømmen. Hesten i indersporet kommer nemmere gennem et sving, den er mere lige i vognen, mens den udvendigt trykker sig ned mod hesten i indersporet. Derfor må man alt andet lige oftere anvende venstre sidestang på den udvendigt liggende end på dén i indersporet. Så det med at hænge på en tømme eller gå "skævt" en bid vej, er ikke altid lig med, at hesten er skidt tilpas eller skadet – det skyldes ofte blot hestens natur.

5h. Niveauforskelle specielt ved kurverne

Nurmos funderer: »Efter starten ned mod en kurve bydes hestene på vej ind i svinget på en lille stigning. Det gælder for alle sporene fra ét til fem. Det er mindst ved indersporet, mens stigningstakten gradvist øges for hvert spor, man kommer længere ud i banen. Gennem denne stigning må hestene afkorte skridtene for siden, når kurven i midten jævnes ud, at skulle øge skridtlængden igen. Heste med tendens til at samle benene kan nemt galoppere her. For heste med tendens til at rulle i travet er det tværtom en fordel med den kortere skridtlængde. Visse heste klarer ikke ændringen og galopperer helt enkelt. Når hestene skal til at ud ad svinget, kommer det til niveaumæssigt at gå lidt nedad – og så må hestene atter ændre deres motorik. Det koster alt andet lige kræfter for dem. Heste med tendens til at rulle i travet og derfor går med vægt klarer det ofte ikke, mens heste, som har tendens til at samle benene, bedre kan klare dette lille afsnit. Men ganske mange klarer det helt enkelt ikke i fuld fart. Jeg har her beskrevet, hvordan hestene gennem en kurve flere gange må ændre motorik, og det giver altså en del galopper, dog statistisk færrest for dem, der

løber gennem kurven i indersporet. Præcis det samme som beskrevet her sker jo, når det er sidste sving: opløbssvinget. Og her kommer hestene jo ofte fra alle hold, altså i flere spor end to. Hestene ude i sporene vil uvilkårligt søge at øge skridtlængden – fjerde skift i motorikken – og det sammen med den nu ophobede mælkesyre i benene får ofte heste til at galoppere her. De omhandlede niveauforskydninger er jo en uafviselig del af konstruktionen af det højt dosserede sving, og det er min tese, at hvis vi gjorde dosseringerne mindre stejle, ville vi få færre galopperende heste ind i opløbsstriden.«

5i. Voltesystem

Nurmos er øjensynligt betaget af det franske voltestartssystem, som han med reference til den franske stjernekusk og -træner J. M. Bazire omtaler som a) retfærdig, alle får god chance, idet der er meget plads, b) giver mulighed for et længere accelerationstilløb, c) man ser færre galopper i starten og d) man vender rundt til samme side som, man kører om. Iflg. Nurmos er franskmænd kede af det svenske og danske voltesystem, for her står hestene alt for stille i startproceduren. Det giver hestene stress, mener de.

5j. Staldterræn – underlag

Mange steder er man ifølge Nurmos omhyggelig nok med at passe væddeløbsovalen, men kommer til at glemme staldterrænnets underlag. Får man ikke has på knolde og sten og småhuller her, kan det gøre hestene halte, hvis de rammer ned i sådanne ting – det kan være værst med den her sag om vinteren, hvor der ofte kan ligge isflager og isklumper rundt om på staldterrænet.

5k. Interval mellem løbene

Nurmos roser franskmændene for generelt at give mere tid mellem løbe til glæde for: a) kuskene, der bedre kan forberede sig, de bliver mindre stressede og dermed måske gør færre kuskemistag – livsfarlige såvel som taktiske - i løbene, b) banepersonalet (store og brede baner kræver tid – til gavn for hestene og løbsafviklingen c) spillerne, der får mere tid til at fundere og få indtryk og info – men her er skismaet også, for spillerne og tv-kiggerne vil hellere have kort tid mellem løbene og så åle kuskene efterfølgende, i fald de gør mistag.

5l. Kuskes vægt

Lidt kuriøst måske, men ikke desto midre, så filosoferer Nurmos over, om man i programmet skal anføre kuskenes vægt – han mener, det kan betyde noget, om det er et fnug eller en klump, der sidder i vognen. Især i lyset af, at spillerne ellers efterlyser info om sko, tåvægte og andet muligt udstyr.

6. Flemming Jensen

6a. Præsentation

Flemming Jensen har siden 1. maj 1994 været træner på travbanen i Aalborg, hvor han stadig er tilknyttet, men perioden har været afbrudt af nogle års ophold, hvor trænervirksomheden har været henlagt til først Axevalla og siden Åby i Sverige. Han har sine stalde og træningsbaner på en ejendom nær ved Hjallerup i Vendsyssel.

Flemming Jensen - Foto: Kjeld Mikkelsen

Han har to gange vundet Dansk Trav Derby. Det var med Esterel Sunset og Okay Bee, hhv. 2001 og 2010. Han har bl. a. også sejret i Harper Hanovers med Tøjeksperten, og af heste, som har været med til at profilere Flemming Jensen som træner og

kusk, kan nævnes Enjoy Engholm, Sleipner, Local Conch og Slide So Easy - for nu bare i kronologisk orden at tage én fra hvert af de fire årtier, Flemming Jensen har virket. Men listen over heste med stolte meritter fra Flemming Jensens stald er alenlang.

Flemming Jensen er født og opvokset i Nordjylland, og en stor del af sin kunnen inden for travsporten fik han fra amatørtræneren Erik Nielsen i Lemb, hvor han kom, fra han var helt ung og frem til, han begyndte som amatørkusk i start-firserne.

Flemming Jensen har sine helt egne meninger om, hvordan man træner travheste og managerer dem, idet han dog er meget inspireret af førnævnte Erik Nielsen fra Lemb samt af Takter-familien med Bo W. Takter i front.

6b. Bortdøm alkohol

Som den hestemand, Flemming Jensen er, går det i al snak om travsport med ham igen og igen som et omkvæd, at stort set alt skal ske på hestens præmisser. Men Flemming Jensen har også gjort sig overvejelser om det renommé, travsporten og dens udøvere har. Flemming Jensen kører lige på sagen:

- Vi er jo afhængige af de svenske spillere. Og svenskerne er derfor interesseret i, hvad vi danskere laver. Nordmænd og svenskere tror – det vil sige, de har den fordom – at danskerne drikker umådeholdent.

Flemming Jensen illustrerer sit udsagn med følgende episode:

- Den allerførste løbsdag, hvor der var samkøring med Sverige, ser man på TV-transmissionen fra den danske bane i baggrunden en ekvipage køre over på inderkredsen midt under et løb. Svenskerne og nordmændene var ved at gå bagover, kan jeg fortælle.

- Jeg skulle køre nogle dage efter i Sverige, og et par dage forinden ringer der nogle journalister og spurgte til mine chancer. Journalisterne spurgte så til sidst: 'Ej, er I blevet ædru i Danmark?' Det var møntet på den episode fra den der samkøringstransmission, hvor de havde bemærket den der ekvipage, der kørte fra staldene og ind på inderkredsen under et løb.

- De svenske journalister mente jo, at alle sikkerhedsforanstaltninger var tilsidesat, og det mener jeg jo for så vidt også, de har ret i. De er sikre på, at danskerne har bilerne fyldt op med alkoholiske drikkevarer.

Flemming Jensen forklarer videre:

- Det bidrager heller ikke til renommeet, når vinderekvipagerne på nogle travbaner i Danmark får en sixpack med det lokale bryggeris produkter at tage med ud på æresrunden i stedet for blomster. Det er ikke et heldigt signal.

- Det bliver jo svært at få svenskerne til at spille på løb i Danmark, idet de vægrer sig, hvis de har et billede af, at alle danskere er alkoholafhængige, og ikke systematisk foretager alkotest. Uanset billedet er nok så misvisende.

- Faktisk tror jeg ikke, at det findes andre steder i hele verden: at man må varme på inderkredsen under løb. Jeg tror heller ikke, de her i landet kan finde ud af at lave det om. Men sikkerhed bør være første prioritet.

5c. Omdømme

Om hestevæddeløbssportens renommé siger Flemming Jensen:

- Sportens ledelser forekommer ikke nok opmærksomme på de kræfter i samfundet, der vil hestevæddeløb til livs. I Sverige er der stærke kræfter, der kæfter op om, at dyrevelfærd og hestevæddeløb ikke hører sammen. Jeg har omtalt det over for vore ledelsesorganer, men svarene derfra lyder, at det tror de ikke på bliver en reel trussel.

- Jeg ved, at i et land som Sverige, hvor travsporten har en vis pondus, er der alligevel mange, som er imod, at der bliver afviklet hestevæddeløb. Der er faktisk en del svenske dyrlæger, der har ytret sig imod at afvikle hestevæddeløb.

- Hvorfor ikke køre uden pisk? Det kan vi godt. Så siger man: 'Jamen det gør de jo i Norge, og se hvordan de hopper og vugger i sulkyen – det ser Herrens ud'. Okay. Så siger jeg: 'Da må man bare lave en regel om, at sådan må man ikke te sig i sulkyen, sidde og hoppe og gynge. Så får man bøder'.

- Hvis det er sådan, at pisk er lig med ballade i medier og opinion, og ingen pisk er lig med ingen ballade i medier og opinion – jamen, så kør dog uden pisk.

6d. Antal baner

Nogle siger, at det var jo egentlig nok med kun én bane i Danmark. Fordi hestevæddeløb er blevet en TV-sport. Hvad mener Flemming

Flemming Jensen ynder at ridetræne sine heste - Foto: Kjeld Mikkelssen

Jensen?

Han svarer:

-Det er nok lige at stramme den med kun én bane i Danmark. To baner - foruden Bornholms – vil nok være godt. Det er temmelig sikkert billigere, end man tror med finansiering. Lægger man det i forbindelse med indkøbscentre og sådan nogle ting, så der foregår meget andet end trav, så vil det givetvis kunne tiltrække store tal af tilskuere.

- Lige nu ser det skralt ud for sporten. Dem, der er tilbage, det er dem, vi ikke kan jage væk. Så jeg tror ikke, opdrættere og hesteejere i de forskellige regioner forsvinder, bare fordi deres bane nedlægges – alle vil køre efter det sted, hvor de kan deltage.

Flemming Jensen peger på, at det ofte kan være en udfordring at komme let gennem svingene på den relativt liille travbane i Skive - Foto: Kjeld Mikkelsen

- Det optimale må være to baner i Danmark – tre med Bornholm, som jo har specielle forhold. Hvis de to hovedbaner laves rigtigt, så kan folk føle sig velkomne. Der skal gerne være den rette varme i stalden. Komfortable forhold til røgt og pleje af hestene lige før og efter et væddeløb, samt rette faciliteter for de aktive og inspirerende faciliteter for tilskuere, der kan hente adspredelse, hygge, sjov og spænding på en løbsdag.

- Jo mere vi holder sammen, jo bedre skulle det blive - med sponsorer og alting. Jeg er med på, at vi inden for sporten har divergerende meninger og opfattelser, hvilket jo sådan set i sig selv skulle være sundt. Jeg appellerer dog til, at man med respekt for hinanden alligevel arbejder frem mod fælles forståelser og fælles løsninger frem for at grave skyttegrave, slutter Flemming Jensen.

7 Flemming Jensens uddybninger af Nurmos funderinger

7a. Banelængde og banebredde

”Hvis en bane bare gik lige ud, 2 – 3 km, så vil det være det mest skånsomme for en hest at løbe væddeløb på. Det tror jeg alle mennesker ville være helt enige om – altså hvis løbet blev afviklet kun ligeud.

Så jeg synes ærligt talt, at det byder sig selv, at jo større, dvs. jo længere og bredere en bane er, jo bedre.

Det, der er galt med de baner, vi kører på i dag nu om stunder, det er, at de er for smalle. Desto bredere de bliver, desto lettere bliver det at komme igennem svingene.

Af danske baner synes jeg, Billunds var bedst at køre på. Den havde relativt store, nærmest flade sving (de var kun en smule dosserede). Hvis ikke en hest kunne komme igennem Billunds sving, så ville den aldrig kunne komme igennem et sving. Skive er jo reelt set en 1000 m-bane lagt på en 800 m-bane, så svingene på Skive er jo faktisk ikke større, end en 800 m-banes sving, altså ret så krummende. Det er de værste at komme igennem. Desto smallere banen er, desto sværere bliver det. Billunds var der bredde på – fordi det var en 1200 m bane.

Jeg har jo været så heldig at køre på Tingsryds 1600 m-bane – den er endnu bredere og endnu lettere at komme igennem. Jo større bane, altså med længde og bredde, jo bedre vil det blive for hestene. Så enkelt er det faktisk.”

7b. Opløbsstrækning samt kravet om at holde spor

”Jeg forstår det sådan, at Nurmos taler om, at heste mentalt skulle blive trætte af at skulle yde optimalt på lange opløbsstrækninger, og han citerer også Bazire for at have samme opfattelse.

Ved I hvad? Det er et spørgsmål om prioritering. Nurmos har slet ikke ret. Han kører jo ikke løb, så han har ikke den opfattelse af tingene.

Det er klart, at på Solvalla, hvor det er så afgørende, eller det mener de, i hvert fald det er, at få spids, så bliver der nødvendigvis kørt voldsomt de første 500 meter, og har man gjort det, så er det klart, at når man er ved at nå ind i sidste sving, så vil man gerne have, det snart er mål. Men den dag, hvor der bliver et opløb på 400 meter, så vil taktikken blive en helt anden. Så vil der ikke blive kørt så stærkt fra start, for det finder man jo hurtigt ud af, at hvis man gør det, så er man temmelig sikkert sidst i mål.

Så den dag vi står med et opløb på 400 m, vil der blive en helt anden ro på løbet. Så bliver der kørt måske 1,20 de første 500 m og derefter stærkere og stærkere.

Jeg har det sådan her: Desto flere, der får chancen, desto bedre. Det vil man netop få med et langt opløb a la 400 m – og så: ja måske endda open stretch. Så har de fleste chancen – det vil jeg godt kunne li'!

Hvis vi ser på Solvallabanen lige nu, så er det sådan, at når en hest sidder i spids, og de andre kommer i to-tre spor efter knap 1000 m, så risikerer disse angribere at gå en lang sej spurt herude og misser vel lidt chancen på det – og dem, der gemmer sig til slut, skal langt ud i sporene i opløbet og har vel ikke den helt store chance på det. Noget af alt det bliver opløst ved lange brede baner med et langt opløb, og

I Skive har man open stretch, hvilket Flemming Jensen er med til at give flere chancen i et løb. Det er ekvipagen inde ved plasticstolperne, der i opløbskampen angriber via open stretch / Foto: Kjeld Mikkelsen

altså gerne med open stretch. Efter min mening.

Hvis hestene skulle gå et opløb på 400 m under de forudsætninger, som gøres på Solvalla lige nu, det ville være for hårdt, som Nurmos siger. Det er vi enige om.

Det kan jo være sådan, at ikke alle vil have, at alle i et løb skal have chancen – altså det kunne være grunden til, at Nurmos siger sådan der. Det bliver et spørgsmål om taktik og prioritering i stedet for at køre et væddeløb, hvor flest mulig får chancen til slut.

Eller måske har Nurmos ikke tænkt det ordentligt igennem, eller fordi han jo ikke er én, der kører løb og så støtter sig til Bazire – men jeg har da kørt på Enghien, altså banen der ligger lige uden for Paris, og der er opløbet langt – en 4-500 m. Det er jo fantastisk. Jeg kan ikke gennemskue, hvad Bazire er ude i, hvis han siger, som Nurmos citerer ham for.

Også for spillerne må det være mere interessant med et langt opløb. De kan jo se og leve med i, at nu kommer ekvipagerne til sidste sving før det lange opløb. Nu sker der en hel masse, alle er i kamp. Det er ikke kun de to forreste, der kommer til at kæmpe, hvad der jo langt ofte er tilfældet f. eks. på Solvalle og ligestillede baner. Ofte har de bagvedliggende kun sjældent chance her.

Tænk på Axevallas bane med det relativt lange opløb. Dér kan man stadig sidde nede bagved i sidste sving og endda nå at nå frem.

Bare tage milebanen Tingsryd. Man kører da stærkt fra start, men ikke hu hej vilde dyr. Der kan man se den anderledes prioritering fra kuskenes side mellem Tingsryd og Solvalla.

Ofte er det jo helt umuligt over 1600 m om sommeren at komme til bagfra på de små 1000 m baner.

Jeg bruger ofte at køre defensivt i bagfeltet første halvanden runde for så at angribe over sidste halvbane – det er et spørgsmål om oplæring af hesten. Lære den at slappe af indtil slut, hvor det gælder. Den taktik er jo god i løb, hvor de andre bruger for mange kræfter til at begynde med.

Når Nurmos nævner det med træning på 1000 m bane, er det ligesom han blander tingene sammen. Blander løb og træning sammen. Jeg kan også bedst lide at træne på 1000 m bane – men ét er træning, noget andet er løb. Med hensyn til træning, dér er vi enige: jeg kunne heller ikke forestille mig at træne på en 1600 m bane – dér er vi, Nurmos og jeg, nok enige om, at det ville være hårdt for en hest mentalt.

Når jeg rider hjemme på mit eget træningsanlæg, så rider jeg stærkt nedefra og op mod stalden, aldrig omvendt. Det er altid hårdt for en hest at ride bort fra stalden. Hjemad det går altid lidt lettere.

Vedrørende det at løbe spor ud:

Det, der er problemet, det er jo, at når en hest har tilbagelagt 4/5 af løbet og træthed og mælkesyre melder sig, så reagerer hesten på det ved at forsøge at undvige, og hvordan undviger

man? Jo, man løber ud i banen.

Det er et udtryk for, at der er kørt for hårdt. Det er ikke hestens natur bare at bryde udad. Løber hestene ud over en mark, ser man ikke, at én af dem pludselig løber til siden. Det er, når de presses hårdt, at de forsøger at undvige. Det sker, når det begynder at gøre ondt, og de begynder at mærke åndenøden og alt det der – det vil de undvige fra.

Det gør en hest måske ikke første gang, den får for meget, men den gør det anden gang, og i hvert fald tredje gang.

Muligvis vil nogen galoppere i den situation, men for nogle heste er travet så naturligt, at det er ikke med på tavlen, at man kan galoppere.

Nogle gange vil en hest, der er ved at være brugt op, når den når sidste sving, fortsætte ligeud i stedet for at følge med svinget ind på opløbet, for den ved, nu sker der noget her, og det er for hårdt for mig. Det kan Nurmos ikke komme uden om, lige meget hvordan han forsøger at lave banen.

Skal man lave reglerne om, som Nurmos er inde på, altså tillade at bryde ud ad hvis ingen generes?

Jamen det er man jo begyndt lidt på. Nu kan man deklassere en hest, hvis der er sket noget i den retning, og man giver også nogle gange sejren til en hest, der brød lidt ud, hvor ingen kom i klemme – så kommer der blot en hilsen fra dommerne med en bøde.

Det at gi' grønt lys for bare at lade hesten løbe udad, det er ikke at hjælpe hesten. Det er ikke på hestens præmisser.

Man skal fastholde, at man skal holde sporet ind gennem opløbet. Men selvfølgelig er det ikke retfærdigt, hvis en hest fører med 10 m ind på opløbet og så render tre spor ud og ender med en diskvalifikation for det. Det er jeg enig med Nurmos i, men det må give en bøde og så må man fastholde det med at holde spor. Man ved jo som kusk, at hvis man tager i venstre tømme i den situation, så taber hesten fart, og så vælger man at lade den gå udad, hvis det ikke er til gene for andre. Så koster det lidt til bødekassen – men det kan vi måske leve med.

I Frankrig er der jo en helt anden kørekultur. De kører jo væddeløb, som vi kørte det for 30-40 år siden, hvor ekvipagerne kringler ud og ind over hinanden. Det synes jeg ikke er forbilledligt. Der skal være lidt styr på det, så man ikke bare flytter hinanden ved bare at råbe og skrige og gestikulere vildt og alt det der."

7c. Skoning samt underlag

"Vi kører jo i dag stadig på stenmel som for 50 år siden. Jeg ringede faktisk til et firma, der beskæftiger sig med udvikling af gummi-

Flemming Jensen - Foto: Kjeld Mikkelsen

baseret underlag til cindersbaner for atleter – og de var interesserede i at se på muligheder for at bruge deres teknologi på travbaner, men det viste sig alligevel at være for stor en mundfuld for det firma. Men hvorfor ikke gummibane, så man kan køre uden sko? Måske lykkes det engang at udvikle det rigtige, men jeg tvivler på, det sker i vor tid.

Det er ikke på hestens præmisser, at den skal løbe med sko. Skal det være på hestens præmisser: så er det uden sko.

På en bane, der er "blød", altså ligesom en græsmark, der er helt plan, og hvor græsset er én centimeter højt, og hverken for våd eller for tør – sådan skal en bane være!

Jeg forstår, der er lang vej, men der er noget at tage fat i.

Det underlag, kulstøvet, der er på den franske bane Vincennes, er måske bedre end stenmelet i Skandinaven, men det er ikke, fordi det kulstøvsunderlag er godt heller. Dressur- og springryttere ville aldrig finde på at longere selv deres staldkat endsige deres heste på det underlag dernede; det er ikke godt nok.

Der har efter min mening været for få forsøg

og for lidt forskning i forbedring af travbaners underlag. Man kan ikke finde noget, der er bedre end det eksisterende, og derfor kan en forbedring ikke lade sig gøre, siger folk, men så er det det eneste i verden, der ikke kan lade sig gøre. Jeg tror, det er viljen, der mangler.

Jeg var engang på Mallorca, hvor vi gik på en hovedgade, hvor der var lagt gummiagtige fliser. Det var noget helt andet at gå på. Sådan noget burde man altså også kunne finde frem til til væddeløbsbanerne.

Man skal ikke være naiv med hensyn til hestevæddeløbssportens fremtid og bare tro, at det er kommet for at blive. Der findes faktisk kræfter, der vil stoppe væddeløb. I Sverige findes i et foruroligende stort antal mennesker, der kraftigt er imod, at heste skal løbe væddeløb.

Derfor bør vi tænke alt omkring væddeløb på hestens præmisser, så vi bedst muligt kan imødegå den kritik, der måtte komme. Man skal ikke blåøjet bare give kritikerne kortene på hånden.

Hestesporten skal være på forkant med tingene

Hvis der kommer nogle fra Dyrenes Værn og går gennem alle heste fra et væddeløb, så vil de altså finde nogle, der slår sig. Det med at heste slår sig, altså rammer sig selv under travvaktionen, er et fænomen, der vil blive kraftigt reduceret, hvis man valgte at dekretere, at man skulle køre uden sko. Sammen med udviklingen af optimale baner, så kunne vi efter min opfattelse på den måde reducere disse sårskader med 70 %.

Man skal heller ikke være blind for, at hestene kan få øjenskader fra stenmel. Kuskene kan beskytte sig mod det ved at bruge beskyttelsesbriller, men det kan hestene jo ikke. Det er specielt i dårligt vejr, at det er et problem, men ingen tager sig synderligt af det.

Man siger, væddeløbsheste ikke bliver gamle nok. Man bruger dem for hurtigt, mener man. Og man siger, at en af grundene er, at man kører dem for meget uden sko. At det slider for meget på hesten at gå uden sko. Men dem, der siger sådan, de vender det forkert, for når hestenes hove er i orden, så klarer de det uden sko og slider mindre på sålerne. Det, der virkeligt slider, det er, når de hele tiden går med sko.

Mange har vendt problematikken på hovedet: Hvis de har en unghest, der kan rende 1.30 uden sko, så slår de lige et par sko på, og så render den 1.25. Men det er jo sådan noget, der slider. Dels bliver hestens fusser rammet ind af en sko, og dels løber hesten over den evne, den på det pågældende tidspunkt har. Og det slider. I stedet for skulle man stille og roligt lade hesten udvikle sig af sig selv.

Og der er nogen med lang erfaring fra sporten, der har købt ind på den her omvendte ide: F.eks. Steen Juul så vidt, at han har været ude at sige, at travheste skulle gå med sko hele tiden, i hvert fald ungheste op til de to første væddeløbsår. Sådan som jeg har forstået ham. Når en mand som han siger sådan, så går det da først helt galt. Der er brug for nogle, der giver det fra den anden vinkel.

I humansport har man udviklet løbesko, som svarer til, at man ingen sko havde på. For at undgå løbeskader mest muligt.

Heste er jo ikke født med sko på. Dog er der ikke så stor forskel på heste med og uden sko som humanatleter med og uden sko. Heldigvis

Undersden af en hov - Foto: Privat

bedrives der forskning omkring, hvad skoning betyder for hovens helse. Mon ikke resultater-

ne heraf kommer til at understøtte mine erfaringer.

Der er, så vidt jeg kan se, ingen, der kan komme med et argument for, at en hest har det bedre med sko end uden sko. Det argument findes ikke.

Tit hører man jo, at nu skal hestene lige gå nogle løb med sko, inden man igen kan pille dem af og yde optimalt. Sådan burde det ikke være. Men det er det desværre, fordi mange af de træningsbaner, der benyttes, de slider på hovene. De baner er netop ikke lavet på hestens præmisser.

Måske ikke engang fem procent af mine heste står med sko. Resten, de træner jo uden sko. Og så må jeg slå sko på, når jeg skal på banen og varme dem, og så kan jeg jo pille dem af til løb igen.

Det er kun et spørgsmål om, at de mennesker, der vil træne heste, de får deres baner lavet på hestens præmisser.

Hvis en hest har gået med sko næsten altid, så bliver hoven for det aller meste dårlig. Så når man siger: 'Nu er hoven fin! Vi kører uden sko!' Så er det jo på en svag hov, der har været for vant til at have sko på. Derfor svinger de så meget mellem sko og ikke sko.

Det at holde hoven kurant er kun et spørgsmål om træning. Ligesom mennesker, der er vant til at gå barfodet også nemt kan løbe 2-3 km uden sko. Gør de det efter kun at have gået med sko, bliver deres fødder nemt gennemflossede.

Desto mere en hov bliver trænet, desto mere hårdfør og stødabsorberende bliver den.

Skoen hæmmer jo hoven i at bevæge sig – en hov bevæger sig jo ligesom en fodbold, der rammer jorden, så når skoen tager alt trykket, så bliver hoven jo ikke hærdet. Træner man direkte på hoven, så bliver den stærkere og stærkere – den kan blive så stærk, at man næsten ikke kan skære i den.

Og så slider træning uden sko jo ingenting. Har vi en hest, med hove vant til sko, og den så går et løb uden sko, så har du lige slidt en centimeter af den. Det viser forskellen.

Det er jo vanvittigt at tro, at man kan beskytte hoven med en sko, og så pille den af til en bestemt lejlighed og så tro, at hoven kan fungere normalt.

Jeg får heste ind med revner op langs hovenes sider, altså såkaldte hornkløfter. Det er fordi, de er blevet møre af at for længe at have gået med sko. Så skal jeg afvente, at hoven bliver frisk og så træne hoven, hærde hoven – f.eks. ved at træne i sandet, før jeg kan gøre med hesten, som jeg vil – altså løbe væddeløb med den, uden den har sko på. Der vokser hov ned, som så har den egenskab, at det kan hærdes ved den rette træning.

F.eks hesten Even Steven: Den fungerede jo ikke i Sverige. Det eneste, vi har gjort ved den, det er at pille skoene af for så at vente på, at hoven i løbet af to til tre måneder skulle vokse rigtigt ud igen.

Og ved den hærdningsproces er det ikke blot hoven, der bliver god. Det er også hele benet – blodcirkulationen forbedres – jo mere hoven kommer til at fungere, jo mere kommer blodcirkulationen til at fungere. Som den er født til. Så det løser sig lidt for hinanden."

7d. Niveauforskelle

"Ideelt set bør en bane anlægges på en plan flade – i princippet indstillet nøjagtigt efter et vaterpas.

Grunden til, at banen i Vincennes har niveauforskelle, skyldes nok fransk travsports protektionistiske sindelag. De ville gerne hindre udenlandske heste i at starte. Men en meget ujævn banestrækning giver i hvert fald hjemmebaneheste fordel, kan vi sige."

7e. Dossering

"Nurmos har fuldstændig ret, når han taler om dossering. Den er helt gal med dosseringen. Hvis du ser på travheste, der går gennem svingene, så er det nærmest sådan, at 8 ud af 10 ikke får højre bagben specielt godt med sig. De får det ikke sat ordentlig frem, fordi den her kant kommer, så de rammer jo den kant først, inden de sætter foden helt ned, så det medfører, at hoven på højre bagben er slidt helt væk udvendigt på – på otte ud af ti heste!

Jeg tør ikke svare på, om den tendens forværres alt efter, hvor yderligt sporet blandt de fem inderste er. Men der er ingen tvivl om, at det er dosseringen, der gør det – at hoven bliver slidt væk på højre bagben. Derfor: desto længere banen bliver, og desto bredere den bliver, jo bedre er det. Dosseringen på Solvalla kan ikke helt sammenlignes med den dossering, vi

Her kan man godt ane Lundens kraftige dossering - Foto Kjeld Mikkelsen

har forskellige steder i Danmark.

I Sverige er den generelt kraftigere end i Danmark eller noget andet land måske. Hvorfor det er sådan, er jeg ikke helt klar over, men jeg går ud fra, at de – svenskerne - har foretaget en hel masse beregninger. Men der er jo ikke noget, der går mere fejl end beregninger. Svenskerne har simpelt hen ikke ramt rigtigt, hvis du spørger mig. Det er jo ikke som på en cykel – for der holder beregningerne nok stik. Anderledes med heste, der jo har en bredde fra højre til venstre – banen er jo ikke strikte parallel med hestens understel. Banen hælder og bliver skæv i forhold til hesten. Doseringen bliver simpelt hen ikke korrekt.

En cykel har ligesom ét punkt – en hest har fire punkter.”

7f. Spor ved autostart i forhold til dossering

”

Nurmos har ret med hensyn til stigningen, men han glemmer ligesom, at svinget bliver ”længere” længere ude i banen. Den indvendigt liggende ekvipage skal jo dreje lidt ’krappere’ rundt end den udvendige. De kan derved komme til at udligne hinanden, de her forhold mellem de indvendige versus de udvendige.

Men i bredere baner er det alt andet lige lettere at tage svinget, derfor er netop bredere baner det, vi ideelt set bør satse på.

Det er jo sådan, at når vi kører lige ud, så belaster vi hesten lige meget på alle fire ben/hove.

Ved dossering, især kraftige dosseringer, så slider vi skævt på hestens hove forstået sådan, at vi slider mest på de udvendige hove, især det udvendige bagben – højre bagbens hov, når vi, som vi oftest gør, kører venstre rundt. Jo mere dossering, jo mere nedslidning af yderste bagbens hov, taler vi om.

Det er rigtig nok: ved spor syv findes sådan en kant, som Numos nævner, i svinget. Den kan være lidt svær at køre på.”

7g. Hestes kropsholdning når de løber sammen

”

Det er rigtigt, hvad Nurmos her peger på vedrørende hestens adfærd. Det kan jeg kun nikke genkendende til, absolut. Det er dog svært at gøre noget ved. Hesten gør det ligesom for at beskytte sig selv. Man ser det også, når de løber ud over marken. Det gør hesten i forsøg på at markere sig for at få den anden lidt væk. Det er hestens natur. Det må man som kusk blot notere sig og så være beredt, når man kører løb og hjælpe hesten mest muligt, men rent banemæssigt findes der nok ikke noget, man specielt kan gøre.”

7h. Niveau-forskelle specielt ved kurverne

”

Det er jo, som jeg før har været inde på, noget der kan udjævnes ved sænkning af dosseringerne, især ude ved de yderste spor går det lige lidt ned ad ind i selve indgangen til svinget. Nurmos har således ret i det, og ude i banen holder man som kusk ofte lidt igen her i sin hest. I Billund var man helt fri for den problematik, for dér var kun en lille smule dossering.

Tilkørselsbaner f.eks. udformet således, at banen kommer til at ligne en kotelet, er udmærket. Det vil være optimalt for startproceduren og imødekommer princippet om mest muligt at gøre tingene på hestenes præmisser. Jo længere strækninger, der går lige ud, jo bedre – derfor er tilkørselsbaner i høj grad ønskværdigt.”

7i. Voltesystem

”Den franske voltestartsmetode vil nok være mest optimalt for spillerne. Men kopierer man den direkte, så har jeg lidt betænkelighed omkring det at indføre den heroppe i det skandinaviske også. Der er i Frankrig nemlig lidt wild west over det. Det er i og for sig en god startmetode, men jeg vil anbefale alligevel at lave lidt regler omkring sådan en startform. F.eks. skulle man på forhånd kunne søge om at skulle starte i det udvendige regi, hvis det passer ens hest bedst – ligeledes at man kan lægge billet ind på at være blandt den indvendige klynge. Den franske metode er en wild west forestilling, men med lidt regulering kan det være meget fornuftigt

Hvis man sammenligner de tre skandinaviske landes snorestartsmetoder, så synes jeg den svenske er at foretrække. Den med springspor og laserlys, altså ikke børn eller unge som snoretrækkere. Mange gange får en ekvipage i Danmark faktisk snoren med sig rundt – viklet om en stang eller sådan noget. Men den danske er vel den næstbedste, selv om det er vanvittigt, at hestene nærmest skridter rundt for ofte at stå helt stille – det ses ofte på Lunden, synes jeg. Min oprigtige mening om den norske metode er, at den er helt ude i hampen, og det er ikke noget, jeg går efter at starte en hest under.

Startmetoderne i Danmark er næsten så ringe, som det kan blive.

Hvis man havde den her tilkørselsbane på 300 m eller hvor meget, så skulle man jo egentlig kun køre autostartløb – den startform er den mest retfærdige

Jo, det ville være bedre med det franske voltesystem i Danmark end det nuværende, men jeg så gerne, at det blev en smule reguleret, som jeg siger med forvalg af yder- og inderposition.

Vi skulle jo også gerne have amatørerne ude at køre, og det vil måske nok være en stor mundfuld for de fleste af dem med det franske wild west-system.”

7j. Staldterræn – underlag

”Nurmos har selvfølgelig ret i, at der ikkemå slækkes på kravene til underlaget på staldterrænet. Generelt set er disse forhold i orden på danske baner undtagen én. Skives staldterræn er nemlig under al kritik. Det ligner en gårdsplads. Jeg forstår simpelt hen ikke, at de vil finde sig i det dernede. Vi skal igennem en værre omgang sten, inden vi kommer ud på banen. Det sker næsten hver gang, at man finder heste med sten i strålen under

Disse fotos viser karakteren af staldterrænet på Skive Trav - Foto Kjeld Mikkelsen

Dansk voltestartsystem med snoretræk og nærmest stående afgang - ikke ligefrem Flemming Jensens kop te - Foto: Kjeld Mikkelsen

hoven. Man skal ikke køre på sten, men stenmel kan være fin nok. Skive er altså gået helt amok.”

7k. Interval mellem løbene

”I princippet bliver banen mere oprevet jo længere ud på en løbsdag, vi kommer. Især hvis der er for kort tid mellem løbene til ordentligt banearbejde kan gennemføres, men i Danmark er det tit og ofte sådan, at vi har en bedre bane henne ved 6. eller 7. løb, end der var i starten af løbsdagen, fordi den henad vejen bliver hårdere, idet der vandes mere og mere samtidigt med, at den kontinuerligt harves. Vi har ikke de resurser i Danmark til at gøre banen 100 procent klar til første løb.

Men Nurmos har ret, når han siger, der bliver mindre og mindre tid mellem løbene – og det laver man jo for spillernes skyld. Og det kan jo betyde galop og koncentrationsbesvær – altså Nurmos har ret: jo længere tid mellem løbene, jo større chance for, at der ikke er stress, og at alt forløber optimalt. Den korte tid mellem løbene forekommer måske værst netop for trænere som Nurmos, der har catch drivers. Kontio kender måske de fleste af hans heste og kører oftest, så han klarer det måske, men andre af Nurmos’ catch drivers får jo problemer med at forberede sig og gøre sig klar på den hest, de kører for ham, kunne jeg forestille mig.

Som træner varmer jeg selv de heste, jeg senere skal køre. Jeg lægger en plan og indretter min ankomst til banen herefter, og jeg når det som regel fint og mærker så selv, hvordan hesten agerer på dagen, så mit problem er ikke så stort, som det åbenbart må være for Nurmos med de der kun små tyve minutter mellem løbene. Men det er da lidt stressende for de fleste. Især når du kommer ind fra løb med hest; du skal straks varme én og så nå ud med ny starthest til efterfølgende løb. Hvis ikke det er planlagt og fulgt til punkt og prikke, så skaber det panik.

Her i Danmark har trænerne ofte ikke folk nok, så de kan nå at varme alle heste inden løbene går i gang. På Åby kan de i en vis udstrækning nå det uden at skulle varme heste op mellem løbene, fordi de har personale nok. Man skal dog have for øje, at hvis der er flere end fem eller seks løb, så går det ikke på forhånd at varme dem, der skal ud i de sidste af løbene.

En måde eventuelt at løse spillernes tålmodighedsudfordring på kunne være, som svenskerne gør ved deres V86, nemlig ved samkøring af to baner.

Der er også en anden fordel ved det: Hvis det skete i Danmark – så vil kuske som Tordenskjolds soldater kun være ét sted – Birger Jør-

Flemming Jensen - Foto: Kjeld Mikkelsen

gensen kunne jo ikke være i Odense og Aalborg samtidig – det betyder at andre kommer ud at vinde løb. Så bliver det lidt ligesom i gamle dage.

Modsat kunne man jo tænke, at måske kunne man lave løb med 10 minutters mellemrum: fra første løb bliver kørt til sjette bliver kørt skal der gå måske 70 minutter. Der kan man godt nå at blive færdig – og de heste, der skal deltage, kan godt nå at varmes op forinden – de skal ikke ud at varmes mellem løbene. Så skal man kun køre ud med den hest, man skal have til start. Når man trækker det til et tyve minutters interval, kan man ikke nå at varme alle hestene, idet de jo ikke kan drage fordel af en varmning flere timer før start. Men det superkorte interval på 10 minutter vil så give problemer med løbende at få banen vedligeholdt."

7l. Kuskes vægt

"Hvorfor ikke? Jeg tror ikke, det betyder noget, men det er da let klaret. Jeg kan ikke se noget problem i at oplyse vægten. Jo flere oplysninger til spillerne, jo bedre. Tjah… Måske betyder kuskens vægt noget på tung bane. Men ellers ikke. Så er det måske af større betydning, om der er tilstrækkelig med luft i hjulene.

Det er alt sammen teori. Men jeg synes heller ikke, det er helt ude i hampen.

I Sverige alkotester man i forbindelse med hver løbsdag. Danmark burde også indføre alkotest i alle løb for at tilgodese samarbejdet med svenskerne

Så kunne man jo egentlig også veje kuskene samtidig med alkotesten."

8. Ken Ecce

8a. Præsentation

Ken Ecce er født ind i travmiljøet, da hans far (Poul Erik Olsen) og onkel (Hans Jørgen Olsen) var travamatører og opdrættere. Moren var ligeledes hesteinteresseret.

Han er egentlig døbt Ken Ecce Olsen, men har – i travsportens verden – forlængst "kasseret" sit oprindelige efternavn til fordel for det mere særprægede Ecce, der i øvrigt stammer fra Kens morfar, Einar Christiansen, som i mange år var journalist på Politiken og altid brugte pseudonymet Ecce. Ken er dog den første i familien, som bærer navnet Ecce.

Ken Ecce, der lagde ud som træner 1. juli 1986 på Skovbo, fik sit store gennembrud i 1990, hvor han blev trænerchampion på Skovbo og vandt 88 løb. Siden er fulgt en perlerække af storløbssejre, bl.a. Dansk Hoppe Derby med Oliva Air og Cilla Mazur, Dansk Hoppe Kriterium med Medoc og Dansk Opdrætningsløb med First April – for blot at nævne nogle af de allerstørste.

Ken Ecce - Foto: Kjeld Mikkelsen

Ken Ecce driver stadig sin egen trænerrørelse, nu med domicil i Fjenneslev ved Ringsted og med licensen udtaget på Charlottenlund. Han er dog også en hyppigt benyttet catch driver. Ovennævnte Medoc og First April var eksempelvis trænet af henholdsvis John Ø. Jensen og Poul Erik. Olsen, men derudover har Ken Ecce også vist sine evner som kusk ved bl.a. at vinde DM for Travtrænere i såvel 2009 som i 2017.

8b. Avlsmaterialet stærkt forbedret

Ken Ecce fortæller:

- I den tid, mine forældre og jeg har været i gang med den her sport, er avlen successivt blevet kraftigt forbedret. I dag er travhestene født med fart, forklarer Ken Ecce, og uddyber videre:

- For 30 år siden skulle man køre fart i hestene. I dag skal man stort set kun koncentrere sig om at bygge hestene op, fordi farten har de indenbords.

- Se bare på tidens modehingste som Ready Cash, Muscle Hill og Bird Parker. Deres afkom er bare født med fart

Så Ken Ecce slår fast:

- Det er nemmere at træne hest jo bedre avlsmateriale, der er i spil. Så derfor byder jeg det også velkomment med en debat om banernes beskaffenhed og egnethed til dagens væddeløbere. Mange baner blev jo anlagt, dengang man debuterede med hestene i nulklassen på tider lige lidt under 1,30 eller deromkring.

- Så vi trænere skal mestendels sørge for at få lagt styrke ind i hestene.

- Med fremgangen i avlsmaterialet, så er det også færre og færre heste, der kræver meget udstyr, for at kunne trave ordentligt. Men noget udstyr skal der jo tages i brug – også fra hestene er helt unge, til de er fuldvoksne, hvor man så prøver at smide så meget som muligt af udrustning.

En del heste har et pladsproblem til den korrekte travbevægelse. Det er også en vigtig opgave for os travtrænere at korrigere herfor og i det hele taget finde den bedste udrustning for at optimere en given hests teknik – måske boots i stedet for sko og så videre. Man skal huske på, at jo mere vægt, en hest skal løbe med på fusserne, jo mere løfter den op i bevægelsen.

- Måske skal en given hest udrustes med en sidestang. Hesten kan finde sin balance ved brug af sidestangen. Også checkrem anvendes for at finde balancen

- Hestens indstilling til væddeløb er dog altafgørende. Har du to heste med samme indstilling, så er det den med den bedste teknik, der oftest kommer i vindercirkelen flest gange.

- Men nu går flere og flere uden check. Det er inspireret af franskmændene. Men de kører – skal vi minde os selv om - på store baner, hvor check ikke ofte er så nødvendig.

- Men igen: Avlsniveauet er hævet de seneste to årtier – og derfor kan flere heste klare at gå uden check.

- Den nu afdøde københavner-træner Eivind Schnell sagde engang til mig: Danmark tabte travsporten i krigen – vi var tidligere den store og svenskerne den lille inden for travspoten. Nu er det lige omvendt. De har med en mere strømlinet organisation, minded på, at sporten skal drives som en business med eget spilleselskab, fået skabt stor interesse for trav- og galopsport med store omsætninger til følge. Blandt andet fordi de fik frem flagskibet V75, der virkelig satte travsporten på dagsordenen i det svenske kongerige. Men i Sverige kæmper de da også også med at fastholde trav interessen i de unge generationer, men de er stadig i en højere division end de fleste andre trav-lande, måske på nær Frankrig.

8c. Omdømme

Ken Ecce er meget opmærksom på, at hestesportens omdømme står og falder med den optimale pleje og pasning af hestene. Og Ken Ecce er ligeledes opmærksom på, at der findes kræfter i samfundet, der mener væddeløb med heste tenderer dyrplageri. Hertil siger han:

- Det er desværre en kedelig tendens. Det florerer en hel del i Sverige. Jeg har talt en del med min svenske kollega Erik Adielsson om det. Han sidder i en komité i Sverige, hvor man ser på den problemstilling og overvejer, hvordan hestesporten skal komme disse misopfattelser til livs.

- Dyreværnsaktivister aner ikke en skid om, hvordan vi travfolk behandler hestene.

- De har ikke set en hverdag hos hesteejere, opdrættere og trænere. Hvor stor en del af disse menneskers liv, den enkelte hest er. Vi nurser om hestene i hoved og i røv, for at sige det lige ud. Vilde heste, man sætter ud i naturen, er ofte dårligt røgtet uden tilstrækkeligt med foder, men aktivisterne siger ikke en skid til det. De har en romantisk forestilling om, at hestene bør lukkes ud i naturen, hvor de skal leve det naturlige liv. Men sådan noget findes ikke for domesticerede heste. De er blevet afhængige af os mennesker. Det er en gensidig relation til fælles bedste.

- Den store skare blandt befolkningen følger ofte de romantiserede forestillinger om et hesteliv og får næret fordomme om væddeløbshe-

stenes usle liv. Vi må disse vrangforestillinger til livs.

- Først og fremmest bør vi gøre dyreværnsfolkene til vore venner i stedet for modstandere. De skylder på deres side at sætte sig ind i, hvordan vi i travet og galoppen passer hestene. Hvad vi ikke bruger af ressourcer på hestenes velfærd. Det er ikke småting. Det skal de vide.

8d. Pisk

Ken Ecce mener ikke, det er en god ide at forbyde pisken.

Han kan godt forstå, at tanken opstår i travsportens ledende lag, idet mange mennesker har en fejlagtig opfattelse af pisken som et afstraffelsesredskab eller et redskab, som anretter skader på hesten under brug. Ken Ecce uddyber her sin mening om dette aspekt:

- I Norge kører de uden pisk – men det ser ikke kønt ud, for kuskene sidder og gynger og vugger i sulkyen for at få hestene til at forstå, når det er tid at yde optimalt, f. eks i opløbskampen. Med pisken som korrigerings- og drivningsredskab får man en bedre og elegantere kørestil.

- Der skal være et reglement, som sætter grænserne for hvilke piske, der må bruges, og på hvilken måde, disse må bruges. Kuske skal straffes hårdt, hvis de forsynder sig mod det reglement. Der børe være en norm for pisketype og længden på piske.

De skal ikke bruges til at slå med, men til at korrigere hesten og til at lade den forstå, når man vil øge farten. Det skal ske ved let og nænsom berøring. Det er ikke noget med at slå eller tæve

- Når man kører en hest i en Amerikanervogn, så vil de fleste af de piske, man i dag anvender, ofte være for korte, og det giver ofte striber på hestens bagdel. Fordi piskens længde er for kort i forhold til vognen. Man kommer til at ramme hesten i rumpen, når pisken er i højeste fart, og den er for kort

- Men faktisk er det utroligt lidt, vi slår hestene med pisken i Danmark. Vi skal først og fremmest tænke på dyret. Og så skal vi også tænke på spillerne. Det vil sige, at ved at vi har muligheden for gennem berøringssignaler med pisken at animere hesten i opløbskampen, så får vi også det mest retvisende resultat i forhold til de deltagende hestes indbyrdes kapacitet. Det tror jeg set på den lange bane, spillerne vil hilse velkommen.

- Man hører jo i sin øresnegl, at i Norge høvler de i øvrigt hestene i træning. Hvis det er rigtigt, ja, så er der bare at sige, at det er jo ikke hensigtsmæssigt, og burde vel lige såvel forbydes. Eller er måske forbudt allerede? Det er ikke synd at køre med pisk. Det er synd at køre uden. Man skal på en let og skånsom måde kunne give hesten signal om at gå frem.

Ken Ecce har for nylig forbedret sin træningsbane på gården med en mindre stigning - Foto: Kjeld Mikkelsen

Derfor hylder jeg brug af pisk, men med et stramt og godt sanktioneret reglement herfor.

8e. Højre rundt

Ken Ecce er ikke fremmed for, at man i Danmark og andre lande vekslede mere mellem baner med kørselsretningerne, altså højre rundt versus venstre rundt. Og så har han et utopisk ønske. Som nogen måske alligevel en dag drister sig til at forsøge sig med – hvem ved?

- Vi træner jo heste i at løbe såvel højre som venstre rundt, altså begge veje, selv om de fleste baner afvikler løb venstre rundt.

- Men den enlige bane i Danmark med højre rundt, JVB i Århus, er så speciel, at selvom hestene fra udenbys-trænerne hjemmefra er trænet begge veje rundt, så hjælper det dem alligevel ikke nævneværdigt netop på JVB.

- Derimod vil det ikke være noget problem for de fleste at tage til Berlins gode bane i Mariendorf, der også kører højre rundt.

Og så til Ken Ecces vilde ide. Han udmaler:

- I øvrigt har jeg den fikse ide, som nok er dyr og umiddelbart ikke ligger på tegnebordet, at det ville være et scoop med en bane formet som et ottetal, hvor man kørte starten fra en tilløbsbane og opløbet på en fraløbsbane – og midtvejs i ottetallet således, at hestene skiftevis ville ligge udvendigt og indvendigt, selv om de undervejs ikke havde skiftet position.

9. Ken Ecces uddybninger af Nurmos' funderinger

9a. Banelængde og banebredde

”Der er jo snart lige så mange meninger om det her, som der er travfolk. Jeg har jo prøvet en del i min travsportskarriere og kan vel siges at have en hel del erfaring. Jeg har i hvert fald kørt på mange baner – selvfølgelig mange gange på Lunden, men stort set på alle andre danske baner også, selv Bornholms, samt på baner i udlandet, især i Sverige, men også i Frankrig og nogle gange i Norge, hvilket lands baner jeg egentlig finder meget specielle at køre på. Og så har jeg jo kørt en enkelt løbsdag i Moskva for en del år siden. Jeg har kørt på mange forskellige slags baner: 800 m baner, 1000 m baner, 1200 m baner og milebaner.

Hvad finder jeg bedst? Den bedste type er nok én, som Malmø-folkene planlægger for deres nye bane: en 1400 m bane med tilpas dossered sving. Det er nok det, jeg ville kunne foretrække. Ja, jeg vil da heller ikke opponere mod en milebane.

Jeg synes ikke, man skal være for karrig med udmålingen af banens bredde. Alt i alt er det optimalt med den her rimeligt omfangsrige bane, altså gerne 1400 m i omkreds, så kurverne kan gøres længere, hvilket bl.a. medfører, at banehældningen rundt i disse kan blive knapt så stejl. Jeg er enig med Nurmos i, at voltesystemer kræver en god banebredde, men jeg er ikke enig med ham i, at fransk voltestart lige er sagen.”

9b. Opløbsstrækning samt kravet om at holde spor

”Jeg kan kun give Timo Nurmos ret i, at det for hestene er mentalt hårdt med lange opløbsstrækninger. Så principielt er jeg ikke glad for at skulle køre på baner med lange opløb.

Det er ikke nødvendigvis opløbsstrækningens længde, der er afgørende, men mere banens udformning som sådan, herunder omkredsen og længden, der har betydning.

Man skal forstå, at banens udformning, dens længde osv., er meget afgørende for den taktik, der hovedsageligt køres efter. Her i Skandinavien fyrer man ofte kraftigt op under kedlerne i spidskampen, håber man kan drosle ned midtvejs og så køre tilpas fra til slut, hvorfor vi har urimeligt mange spids-og-slut vindere.

Det kan være lidt kedeligt for tilskuerne, for spillerne og ja, for hesteejerne.

I modsætning til f.eks. i Frankrig. Her er løbene langt oftere krydret med spænding fra start til slut. Der sker noget undervejs hele tiden, fordi de deltagende ekvipager ofte skifter positioner. Flere gange byttes tete-positionen således ud under løbene.

Amerikanske baner har ofte lange opløb – men derovre har de også som oftest store baner. Der bliver ofte kørt til fra start til mål og knap så meget taktik som i Skandinavien. Deres slutstride bliver alligevel ofte spændende.

Når vi taler store, især franske baner, så skal

man være klar på, at mentalt kan hesten ikke forstå, når det bare går lige ud, at der da ikke snart kommer et sving, for så sker der da lidt. Der skal en stærk psyke til hos en hest, hvis den skal vinde efter at have ført hele vejen, når der kommer et langt opløb efter spids i de løb, for man kører automatisk stærkere på de her store baner.

Væddeløb afviklet på en decideret ligeudbane vil være for kedeligt for publikum. Jeg har svært ved at forestille mig, hvordan det ville blive kørt, hvis man lavede et 2 km. langt løb på en decideret rak-bane.

Der er dog ingen, der siger, at en bane skal være rund eller oval. En bane kunne jo være trekantet eller som et ottetal eller…?

Med en ottetalsbane, så kører man jo begge veje rundt. Så sidder du indvendigt og udvendigt alt efter, hvor i ottetallet, du er, og alle hestene løber i princippet derfor også lige langt. På de runde baner er der jo længere vej rundt i andet spor end i indersporet.

Det er essentielt med gode opløbsstrækninger, især for spillerne og ikke mindst for hesteejerne – de sidstnævnte får mere for de penge, de poster ind. Deres chancer forøges - generelt set.

Det ser bestemt ikke godt ud, når en ekvipage bruger hele opløbet. Jeg er lidt for og lidt imod at tillade heste, der ikke generer andre, at bruge flere spor i opløbet.

Det er synd at tage positionen fra en anden ekvipage, der kommer lidt bagfra, og som så også skal dirigeres udad. Jeg synes, når jeg tænker det igennem, at det er mest fair at holde spor i opløbet. Der skal heller ikke skabes grundlag for diskussion om den bagvedliggende blev givet en fordel. Man skal altid tænke på spillerne – de vil over en kam betragtet føle sig snydt, hvis der åbnes for meget op for den her galej.

Vi tager jo alle chancen i løbene og går lidt udad, hvis hesten er træt og hænger på ydertømmen, hvis ikke det direkte er til gene for en konkurrent, men principielt er jeg imod.

Alt med måde. De gældende danske regler om det her er udmærkede. Hvis du generer nogen groft, bliver du smidt ud. Generer du nogen, uden det er groft, bliver du deklasseret. Du får under alle omstændigheder en bøde. Jeg synes reglerne er ok. Så jeg synes ikke, vi skal være lige så fleksible her, som franskmændene åbenbart synes at være.”

9c. Skoning samt underlag

”

Vedrørende skoning: I min optik burdeman normalt give påbud om, at travheste skulle bære sko, mens de er tre år og derunder – ja, måske helt op til fire år. Når man kører uden sko, optimerer man hesten, men optimerer du lige fra begyndelsen af hestens karriere som 2-åring eller tidlig 3-åring, så er der som regel ikke mere at hente, når hesten bliver ældre.

Jeg stiller altså spørgsmål ved, om man behøver optimere så meget i begyndelsen af en hests karriere. Jeg synes også, at sko skåner de unge hestes hove.

Jeg kan godt lide at køre heste uden sko, men man bør indføre en grænse, så det kun er tilladt, hvis de enten har en bestemt indtjening, måske hundrede tusinde, eller de er under fire eller fem år gamle.

For mange travfolk kører ud uden sko på hesten uden nøje at have vurderet, om der er horn nok.

Sko eller ikke sko - det har travfolket altid diskuteret. Her er det travtræner René Feltheim, der tager bestik af situationen - Foto: Kjeld Mikkelsen

JVB er bare speciel, synes Ken Ecce - her ses heste på JVB på vej op ad bakken, der begynder i starten af opløbet / Foto: Kjeld Mikkelsen

Er der for lidt horn, så bliver hesten ganske enkelt øm.

I overvejelserne om sko/ikke sko har det ogsåbetydning, hvilket underlag, det er, man skal ud at køre på. Underlaget er nogle gange som sandpapir, og så vil den naturligt hærdede hov også blive slidt for meget, hvis den kørtes uden sko. Starter man på en vinterbane, der er frossen og så kørte uden sko på hesten, så ville det være ligesom at udsætte hoven for en høvl. Svenskerne har efter min mening fået en god ide, da de valgte at kræve at køre hestene med sko i tre vintermåneder fra 1. december og frem.

Man kan jo spørge sig, om det at skulle køre med sko kan forværre det for heste, der egentlig godt kunne gå barfodet i løb. Og til det spørgsmål vil jeg svare:

Ofte vil det være til gunst for heste med pladsproblemer til benene i travaktionen, hvis de bliver kørt barfodet – dvs. alt andet lige har sådanne heste ikke gavn af skoene; de kan med sko lettere ramme sig selv over benene.

Generelt set vil skoene gøre, at elasticiteten i hoven bliver bremset og dermed giver rekyl op i benet ved hovenes nedslag i underlaget og dermed kunne bane vejen for led-, sene- og muskelskader i benene. Jo værre, jo tungere skoen er. En fri hov fungerer optimalt som støddæmper

Det hele skal være rigtigt omkring hoven: hærdetheden, beskæringen, hovvinklen.

Tænk på, at det er halvt tons vægt, hovene skal bære frem. Jo ældre en hov er, jo mer e dødt væv er der, som skal beskæres væk.

En barfods-hest slider hoven sådan, så den passer med landingen under farten. De ønsker, jeg har fremsat til baneunderlag og banelængde osv. vil gøre det mere nænsomt for heste at deltage i løb uden sko.

Vedrørende underlag: Hvad er det ideelle underlag for en travbane? Mit svar: Et fast, eftergivende baneunderlag. Det gør egentlig ikke noget, hestene træder ned i underlaget, hvis dette holder til, at hestene sætter ordentligt af, altså at det ikke er noget, hestene glider rundt i så at sige.

Det er nedslaget fra hovene og grebet i banen, der er alfa og omega. Der skal være fjeder i nedslaget, og greb, når de sætter af.

Jeg kan ikke lade være med at tænke på Træningscentret Julmyra oppe i Sverige. De har, mener jeg, brugt 30 mio. godt nok svenske kroner i alt på deres store træningsbane, og de har lagt om og lagt om, før de endelig nu åbenbart har fundet noget, der dur. Men Ih Du Milde: 30 millioner kroner!

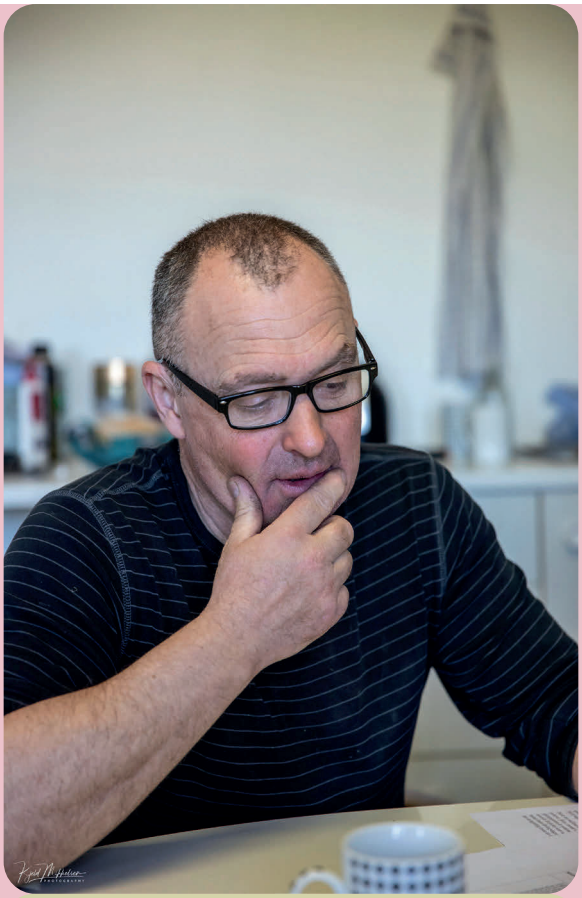
Når man tænker bane, så skal man jo ikke bare tænke på belægningen de øverste par centimeter. Man skal tænke igennem, hvordan undergrunden i hvert fald en meters penge i dybden er. Banen skal være fjedrende, men ikke gyngende eller gungrende. Så der skal tænkes jordsammensætning i dybden og tilhørende dræn.

Måske er der modsat rettede hensyn: hensyn til hesteekvipagerne på den ene side og hensynet til renovering og vedligeholdelse, der som bekendt fordrer tunge maskiner – banen skal kunne optimere forholdene for ekvipagerne samtidigt med, den skal kunne bære de tunge maskiner i form af traktorerne og vandvognene.

Det er jo egentlig utroligt tunge maskiner, der er behov for til renovering og reparation af banelegemet.

Selve væddeløbsbanen er i mange henseender ikke ideel for træning. Unge heste skal helst trænes på et underlag, hvor de udvikler fart. Ældre heste skal helst trænes på underlag, der giver styrke. Jo blødere underlag, jo mere styrke går man efter.

Som vi trænere ofte siger: vi kan træne på blødt underlag, så får vi seneskader. Træner vi på hårdt underlag, så får vi ledskader.”



Ken Ecce - Foto: Kjeld Mikkelsen

9d. Niveauforskelle

”Jeg ved ikke, om franskmændene harværet bevidst om det i sin tid. Måske. Men måske var det også mere ressourcekrævende dengang at gøre hele stykket plant. De kan have bygget banen uden at tænke mere over det. Ligesom med galopbanen Øvrevoll, som er virkelig op- og nedadgående. Århusbanen har jo lidt det samme.

Jeg foretrækker, det går lidt op ad bakke end ned ad bakke. Når det går ned ad bakke, kræver det god teknik af hestene, og det er let at komme til at køre for stærkt. Så det er klart, at det ideelle er den helt plane bane, der står i vatter. Hermed tænker jeg også, at så undgår man lettest skader på hestene. Man skal altid tænke dyrevelfærden ind i det. Jo mere kuperet, jo større risiko for skader, så at sige. Jo færre skader, jo gladere hesteejere. Det skal man ikke kimse ad!

Noget helt andet er træningsbaner, hvor decide-rede bakker kan være lagt ind. Altså bakketræning.

Træningsmæssigt foretrækker jeg lidt en mellemting mellem bakker og sand og ligeudbane – jeg har tilpasset min træning til det sted, jeg bor med de forudsætninger, der kan skabes her: en ligeudbane på 600 m, en ridesandbane og så nogle slingrestier. Men nu vil jeg udvide, så der kommer en lille bakke i den ene ende. I Frankrig kan man stort set ikke træne heste, hvis ikke man har en bakke eller flere, altså sådan ser de det i deres verden. Alle de steder i Frankrig, jeg har besøgt, har de ikke noget tungt underlag, de træner på i modsætning til, hvad f.eks. svenske Daniel Redén er kendt for. Men jeg forestiller mig, at franskmændene, de bruger bakker til at give hestene den fornødne styrke.”

9e. Dossering

”Timo Nurmos’ udsagn her får mig til at stille nogle spørgsmål: Har Timo Nurmos lavet statistik på, hvilke heste der galopperer – er det dem med lav eller høj præmiesum? Hvad er antallet i procenter? Er det fordi de kører med for lav fart gennem svinget eller for høj fart? Er banen bygget til elitehestes topfarter? Er banen for snæver i svingene i forhold til dens længde? Man kan ikke både få fugl og fisk, når man anlægger en bane. Hvilket tempo er den anlagt efter? Stærkt eller ikke så stærkt? På Solvalla har de taget et valg og bygget banen efter, at det skal gå stærkt, og de tænker på eliteheste, når de bygger sådan en bane i dag.

Ungheste i dag render jo sindssygt stærkt, det ved man. Men der er også ungheste, der skal have tid til at udvikle sig, før de er med på noderne med de ekstremt høje farter.

Jeg kunne jo aldrig drømme om at køre en 2-åring på en bane med dosserede sving a la

Solvalla, før den kan en vis fart. Hvis ellers man gjorde det, så var det jo ligesom lig med at få dem til at trille ned som cykelryttere gør det i svingene på en cykelbane, når de ikke har tilstrækkelig fart på.

Solvalla er altså dosseret til Elitloppet. Og kører man i 1,20 fart igennem svingene, så bliver det jo derefter. Jeg tror, Lunden er dosseret til 1,17 eller 1,18. Banerne er altså dosseret til en ganske bestemt fart, hvor man får optimal effekt ved den dosering med den pågældende fart.

Skovbo er en fantastisk 1000 m bane, pga. de store sving contra Lundens, hvor der er snævre sving, som er relativt højt dosseret – 'whoom' man ryger bare nogle gange ind i de der sving med overraskende fartøgning på. Det kan overraske både hest og kusk.

Århus' bane har en dårlig dossering. Det tager for hårdt på hestene. Banen er for flad, og det går ned ad bakke ind i et sving. Alt i alt er det på JVB mere som en kasse at køre i, ikke en oval. Det føles som en firkant. Den bane er bare svær at køre på. Man kan som udenbys fra ikke engang forberede sine heste ved at træne dem meget højre rundt – det er den vej rundt, man kører i Århus – banen dér er bare så speciel."

9f. Spor ved autostart i forhold til dossering

"Jeg kan kun give-Timo Nurmos ret. Jeg vil understrege, at spor 7 og spor 8 for det meste er et kæmpehandicap at have, især fordi vores baner er så korte. Så skal man virkelig have dem op i fart, hvis man vil opnå en god position ret hurtigt. Ja, og det kan ende med galop i stedet. Havner man alternativt nede bagi klyngen, så bliver man jo ofte tempotorsk."

Ken Ecce - Foto: Kjeld Mikkelsen

9g. Hestes kropsholdning når de løber sammen

"Det er rigtigt, at heste agerer sådan – det er en naturlig form for forsvarsposition set fra hestens side. Jeg forstår Nurmos sådan, at han blot vil sige, at det ikke nødvendigvis betyder, der er fejl på hesten, hvis den løber lidt skævt i vognen. Og det har han da ret i.

Jeg kan dog ikke give Timo Nurmos helt ret i, at man gerne bruger sidestangen på langsiderne for at korrigere, hvis de løber en smule skævt.

Hvis hesten på en langside tager i en tømme, så tøver du nok med at korrigere med sidestænger, for hvordan vil den reagere? Det ved du sjældent, mens du har mere føling med det i svingene, for der gør man det tit for at hjælpe hesten

Du kan blive mere overrasket på en langside, hvis din hest lige pludselig svinger røven ud – du skal være klar og kende din hest, for ved acceleration kan det gå galt, hvis den pludselig svinger røven ud og du ikke er klar med sidestangen.

Man lærer jo ved at køre – nogle heste går hele løbet med venstre sidestang aktiveret, men i opløbet skal den pludselig bruge den højre – det skal du være klar på, ellers når du det ikke.

Så jeg er langt henad vejen på linje med Nurmos her med de forbehold, jeg lige har nævnt. Men jeg peger på, at der også er mange individuelle hensyn at tage – mange ad hoc situationer at agere på. Det skal man som kusk bare være klar over.

Og for at vende tilbage til Nurmos og det med, at hestene kan løbe skævt ind mod hinanden. Det behøver man som Nurmos siger ikke nødvendigvis at gå i panik over, og komme frem til: "Hesten går på den ene tømme. Vi må have den undersøgt af veterinæren". På den anden side vil man jo gerne opdage eventuelle skavanker så tidligt som muligt. Så det kræver

Ken Ecce foran sit træningskvarter i i Fjenneslev - Foto: Kjeld Mikkelsen

lidt horsemanship at kunne kigge ud, om den har gået skævt af naturlige årsager eller der foreligger en mere alvorlig grund. Her må man udvikle den nødvendige fingerspitzgefühl."

9h. Niveauforskelle specielt ved kurverne

"Timo Nurmos er helt nede i detaljerne her. Det er meget nørdet, men jeg kan heller ikke finde noget at modsige ham med.
Det drejer sig jo om hestenes svingteknik. Heste med problemer med knæene går ikke så glat gennem svingene som dem med problemfrie knæ.
Jo bredere du laver svingene på en travbane, jo hurtigere kan du køre igennem dem
Jeg er faktisk imponeret over, hvor godt hestene egentlig kommer igennem svingene på Nykøbing Falster Travs bane med de svage dosseringer. Dér smider de sig ind og finder selv en balance. Og dét efter dommertårnet er faktisk utroligt skarpt.
På en skarpere dossering bliver de hjulpet ind i svingene. Så på Nykøbing Falster-banen taber de selvfølgelig lidt fart, men dem med den gode teknik, de suser jo gennem svingene."

9i. Voltesystem

"I Frankrig kører man åbenbart efter prinippet 'tyv tror hver mand stjæler'. De skubber, de maser, og de gør ved – måske er der et eller andet system i det, men jeg kan bare ikke se det, og den svenske stjernekusk Goop finder det ganske udmærket, kan jeg forstå.
Men jeg deler ikke helt hans begejstring for den model af voltestart. Selv om jeg må indrømme, at den er bedre end de modeller, vi anvender i de nordiske lande.
Det bedste voltestartsystem, jeg har kørt under, det er suverænt det tyske, som vi kender det fra Hamborgs bane. Her er der ved startstedet en bugt ind, som vi kender det fra Frankrig. Ind i den bugt kører man så fra modsat kørselsretningen i omvendt nummerorden. Volter rundt og ud på banen og sætter af. Så er der nogle tilpasningspæle, så man har lidt at skyde efter, når man skal bedømme sin position i startmomentet.
Det skandinaviske voltestartsystem er ikke på hestens præmisser. Det er for stressende, især hvis der bliver kaldt til omstart.
I Sverige er startspor to og fire de dårligste spor i volten. Med de spor er du handicappet.
Man kunne godt sige til spillerne, at i 80 %

af tilfældene burde de gå uden om ekvipager med de to spor, for der er for stor galoprisiko. Der er for skarp drejning for de to spor derovre. Men det betyder jo ikke, at nogle klarer det og vinder alligevel – man statistikken vil nok tale sit tydelige sprog her.

Det er alt andet lige lidt nemmere med startspor 9 og 11 i anden volte. Disse spor er lidt bedre, bortset fra at man fra disse spor kommer til at volte bag 2'eren og 4'eren – de her ting er dårlige for stressede heste.

Springspor giver som oftest en god start – selv stressede heste går ofte godt og havner i spids.

I Danmark har jeg det personligt fint med spor fem i volten, selv om det godt nok kan blive skarpt rundt. I øvrigt er de danske baner uens – så nogle steder er det okay med spor 5 i volten, andre ikke.

Vi skal tænke på de mennesker, der betaler for hestene og træningen – det kan ikke nytte, jeg kommer og siger til hesteejeren: "Der var en bule på banen og derfor hoppede den". Så bliver han da skuffet eller sur. Især da, hvis det er arenaen, der driller og ikke en træner, der ikke lever op til forventningerne.

Hvis en hesteejer har en hest, der ikke er god nok, så skal han have lyst til at gå ud og finde en erstatning, en bedre én og forsøge sig igen.

Det gør han ikke, hvis han hele tiden mindes om, at baneforholdene og procedurerne om kring væddeløbene ikke er optimale.

Spillerne og hesteejerne betaler gildet. De skal kunne have tillid til konceptet."

Vincennes er en bred bane med god plads til ti samtidigt angribende ekvipager - og ved inderkanten plads til at volte til start – det er bedre end det danske, siger Ken Ecce, men det tyske voltestartsystem som i Hamborg er endnu bedre, synes han - Foto: Hippodrome Vincennes

9 j. Staldterræn – underlag

"Engang var trænerne jo stationeret på banerne, hvor de udøvede hverdagstræningen. Men nu er trænerne jo flyttet ud til træningscentre og til egne gårde. Derfor har vi i Danmark det staldterræn, som vi har. Det kunne måske være bedre, men det er heller ikke forskrækkeligt – det er sjældent, sten og andre løse ting generer – måske undtagen i Skive, hvor der efter de flestes mening nok er lidt for mange småsten rundt på staldterrænet.

Jeg har lagt mærke til, at på Vincennes i Frankrig finder man gummi næsten overalt på arealerne rundt opstaldningsboksene."

9k. Interval mellem løbene

"Seriøsiteten går efter min soleklare opfattelse helt væk med for kort tid mellem løbene. En hesteejer betaler i dyre domme for at have sin hest i træning. Derfor bør hesteejerens hest og kusk gerne bydes optimale betingelser ved deltagelse i løb. Det gør man ikke ved at stresse systemet mest muligt.

Når man - som nogle jo gør - varetager opgaven som kusk i syv/otte ud af ni løb, så er det vældigt stressende med for lidt forberedelsestid til de respektive løb. Man skal varme alle hestene. Men dem, der skal starte sidst på dagen, kan man ikke varme, inden løbene starter – så enten bydes man på stress, eller man skal have mere personale, hvilket sidste jo er fordyrende og generelt set ikke står mål med de aktuelle indtjeningsmuligheder.

Vi – og jeg tænker her mest på de professionelle trænere - har som oftest for kort tid mellem løbene. Vi skal jo køre ud til løbene mindst tre minutter før præsentation, og vi har ofte ikke altid tid til selv at varme de heste, vi har til start. Og kommer man så for skade at vinde et løb, så går der tid med sejrsinterview og den slags – i princippet har vi ikke tid til sejrsinterview.

Der bliver tænkt på spillerne, ikke på de aktive. Det er os aktive, der står med den varme kartoffel og skal forklare os ud af kalamiteterne.

Vi bør komme henimod, at hestene har optimale betingelser inden et løb. Har de ikke det, er det ikke okay.

Og selv om hensynet til spillerne ikke skal nonchaleres, så kan stressen overordnet set jo også få en del negativ indvirkning på spillernes spil – så det på den måde bider sig selv i halen.

Til V86 løbene i Sverige, hvor de respektive afdelinger fordeles på skift mellem to baner, så man er nede på cirka ti minutter mellem hver afdeling, har jeg hørt mange spillere sige, at der er for lidt tid mellem løbene.

Jeg tror, spillerne har for lidt tid til at vurdere hestene – kigge dem ud i paddock eller under afcantring, fordi ideen er, at alting skal gå så tjept.

Dengang fodbolden stod i krise, da valgte de da mig bekendt ikke at sætte en halvleg ned fra 45 til 30 minutter…

De arbejdede sig ud af den krise på anden vis. Som jeg forstår det, så er det nu mere tv-indtægter end totalisatorindtægter, der præger fodboldsportens regnskaber. Hestevæddeløbssporten har, synes jeg, haft for travlt med at jage alt væk, hvad væk jages kan, så både tilskuere, tv-medier og aviser har holdt sig på afstand

Dansk travsport har et eller andet sted tabt sutten. Se antallet af fremmødte på Lunden i dag contra bare dengang, jeg startede som travtræner. Dengang var der let tusinde mennesker på lægterne en jævn onsdag aften. De store aviser skrev om det – det gør de overhovedet ikke i dag. Jeg kender jo mest travsporten, men det samme kan vel siges om galopsporten?

En af grundene til nedgangen i vor sport, er de efter min mening alt for korte intervaller mellem løbene. Det er ikke børnefamilier med tæppe og barnevogn, man skal tænke på. Det er ham eller hende, der vil spille. Og som nævnt er det ikke kun kuskene og hestene, der taber på de korte intervaller. Det er også spillerne.

Lederne inden for sporten går, som jeg ser det, mere op i familie-velfærd, end de går op i at få spillerne til at spille.

De satser for meget på is og legepladser end på info til spillerne. Se til Sverige! Hvad har de? Det omvendte, vil jeg sige.

Der er jo heller ingen legepladser på et fodboldstadion, tror jeg.

Man arrangerer på de enkelte baner ofte lir med musikere og sangere, men de ekstra, der kommer af den grund, kommer altså kun for det og ikke for at nyde sporten. De går igen, når musikken ikke spiller og spiller ikke på hestene eller nyder ikke travsporten. Hestene og væddeløbene er jo et show i sig selv.

Lav events med kuske og heste. Få publikum tæt på ligesom på 'Nya Åby' og ovre i USA på de store moderne baner, hvor de sadler op lige foran det fremmødte publikum. Så de får fornemmelsen for sporten op under neglene lige med ét.

Alt foregår under tag på Åby nu. Som tilskuer kommer du kun udendørs, medmindre du af en eller anden grund skal ud på selve banen. Og det er vel de færreste tilskuere for ikke at sige ingen, der skal det.

Publikum har gennem vinduer i gulv og loft indsyn i stald med forspænding, vask etc.

På løbsdagen bør fanges og formidles den nervøst sitrende intensitet, der er, fordi der er tale om væddeløb, hvor meget står på spil for hver ekvipage. Spændingen i selve væddeløbene før, under og efter skal indfanges og formidles – man skal ikke høre nogen stå og synge eller noget.

Trav- og galopsport er formel 1-løb på fire ben. Atlså: Intensitet og idoldyrkelse af kuske og heste bør sættes i højsædet. Mere PR den vej rundt.

I øvrigt synes jeg, at vi i Danmark har for lidt uddannelse rettet mod PR under træneruddannelsen

De fleste professionelle trænere i Danmark har ikke lært at sælge sig selv ordentligt. Det har de lært grundigt ovre i nabolandet Sverige.

Altså undskyld mig: for mange danske kuske kommer med halvuigennemtænkte udsagn og er ofte for negative, men det sælger altså ikke sporten. Uden at man forstiller sig, kan man godt give den lidt mere sober entusiasme. Heldigvis er der da blandt danske trænere også nogle, der kan det og også gør det.

Vi skal i PR sammenhæng i udgangspunktet tænke på dem, der ikke har en skid forstand på trav. Det er dem, vi skal have gjort interesseret i os. Uden at det går ud over de seriøse meldinger, de garvede spillere og andre interesserede også skal have. Det er en balancegang."

9I. Kuskes vægt

”Jeg tror, Nurmos er lidt polemisk her, for vi trænere skal jo især i Sverige oplyse enormt meget omkring starthestene. Og det er som udgangspunkt helt fint, men hvor skal snittet lægges? Skal spillerne også vide, hvad hesten fik til morgenmad på startdagen, så man kan sammenligne med fodringen på de øvrige dage, hesten har startet?

Ikke desto mindre kan man ikke sige, at kuskens vægt ikke betyder noget. Men skal man oplyse kuskens vægt, så skal man nok også have sulkyens vægt med. Jeg mener, der er en stor vægtforskel på de forskellige sulkymodeller, op til 7–8 kg, og så kan man jo nok forstå, at kuskens vægt ikke alene er nok i det regnskab.

I Sverige skal vi oplyse om vognkategori, dog ikke den enkelte type inden for en given kategori, hvilket i øvrigt nok er en fejl, da vogntypen kan have mere betydning for hesten, end selve kategorien lige akkurat har. Men type og vægt på vognene skal i hvert fald med, hvis kuskens vægt skal med i programmet. I øvrigt er kuskene efterhånden snart sagt alle i samme vægtkategori i dag.

Så vil jeg ikke undlade at erindre om, at sulkyhjulene betyder meget. Løbemønstret på hjulet, navet, stabiliteten i vognen er meget udslagsgivende for, hvordan sulkyen fungerer. Det synes i hvert fald jeg. Jeg vil helst have en stiv vogn. Èn, der ikke gynger. Det er vigtigt med hjul med god fart, altså hvor der er mindst mulig friktion i hjulenes omdrejningspunkt.”

10. Lars Sandström

10a. Præsentation

Ingeniør Lars Sandstrøm var fra 1976 til 2004 ansat ved ATG som bygningschef, hvor han havde ansvaret for udviklingen af alle Sveriges trav- og galopbaner. Det gav Lars Sandstrøm en ideel mulighed for på allemåder at øve indflydelse på denne disciplin, altså banekonstruktion.

Lars Sandstrøm er i dag pensioneret, men arbejder stadig med udgangspunkt i sit eget firma med konstruktioner af trav- og galopbaner. Det gør han med hele verden som arbejdsområde, hvor Australien udgør det fjernest liggende.

Lars Sandström - Foto: Privat

10b. Udfordringerne

Sandström fortæller her om sit arbejde:

- Jeg har omgås travtrænere i omkring halvfjerds år, og de ser ikke alle ens på det. Der er faktisk et ret bredt spektrum af meninger blandt trænerkorpset, også hvad gælder travbaner, har jeg konstateret.

- De travtrænere, jeg har sparret med, er for største dels vedkommende Stig H Johansson og Åke Svanstedt, og i begyndelsen – Søren Nordin.

- Det var professor Ingvar Fredericson, travtræner Søren Nordin og jeg som i 1977 udformede et design, som jeg efterfølgende har forfinet.

- Den moderne udformning af travbaner baserer sig på forskningen inden for hestes bevægelsesmønstre, hvilken forskning er gennemført på Uppsala Landbrugsuniversitet i slutningen af 70’erne.

- Forskningen blev varetaget af professor Ingvar Fredericson, som nu bor i Skåne. Fredericson var så venlig at lade mig deltage i slutfasen af sin forskning. Det var der jeg fik indsigt i de store problemer, travheste havde med datidens kurver, hvilket medførte store skader. Det er fejlagtigt udformede kurver (i forhold til hastigheden, de passeres med), som er skadefremkaldende.

- Grundfilosofien er fortsat den samme nu som dengang, men mineralkravene og sammensætningen af baneunderlaget har vi over årene ændret og dermed forhåbentlig forbedret i takt med, at ny viden er kommet frem.

- Der er dog sket det, at avl, træningsmetoder, foder og til en vis grad baneudformningen har gjort, at hestenes kilometertider fra 1970'erne til i dag er forbedret med cirka 10 sekunder. Dette har medført, at dagens "moderne" baner ikke fuldt ud er så skånsomme, som de burde være.

- En parameter, som desværre fortsat lader meget tilbage, er uddannelsen af banepersonel. Fejlagtig pleje af en nybygget bane kan være ødelæggende for banen allerede efter en måned.

I alle de lande, hvor jeg har været med til at bygge væddeløbsbaner, har jeg stillet krav om a) at få lov til at bestemme hvordan maskinparken skal se ud og b) at få lov til at varetage uddannelsen af banepersonellet.

10c. Nya Jägersro

I dag står Lars Sandström for Jägeros nye baneprojekt 'Nya Jägersro'. Her har han og hans team reelt opdateret konstruktionskravene, netop baseret på hestenes forbedrede kvaliteter nu i forhold til tidligere.

Lars Sandström anlagde for to år siden en træningsbane hos travtræner Per Nordström i Sjöbo, der ligger i Skåne mellem Malmø og Simrishamn. Lars Sandström beretter herom:

- Ifølge Per Nordström er den nye træningsbane ikke et uvæsentligt bidrag til den succes, han netop i de her år vader i.

- Trænerfamilien Kolgjini, som i øvrigt bor i samme område som Per Nordström, er netop nu også ved at få anlagt en lignende træningsbane. Det ønskede Kolgjini-familien straks efter, at Lutfi Kolgjini havde aflagt Per Nordström et studiebesøg, hvor han besigtigede Nordströms nye træningsbane. Disse to baner, altså Nordströms og Kolgjinis, er forsøgt tilpasset kvaliteten af travhestene af i dag.

- I mit arbejde har min agenda altid været at fokusere på hensynet til hestens ve og vel. Uden undtagelse. I alle de lande, hvor jeg har arbejdet med anlæggelse af væddeløbsbaner, har alle opdragsgivere stillet det samme spørgsmål: 'Får vi en hurtig bane?' Mit svar har altid været, at den bliver skånsom, hvilket er det vigtigste. Det medfører så i sin tur, at på de baner, jeg har haft med at gøre, løber hestene alt andet lige stærkere i takt med, de fornemmer, at underlaget ikke modarbejder deres bevægelsesmønster, fastslår Lars Sandström.

10d. Tiden i dag kalder på nye bane-dimensioner

I TravRondens nummer 33 af 5. august 2020 har journalisten Mattias Holmgren gengivet en samtale med Lars Sandström, Vi bringer her et uddrag:

Ingeniøren Lars Sandström har været involveret i opførelsen af alle svenske væddeløbsbaner. Ligesom Per Nordström er han klar over, at udformningen af banerne skal evalueres.

I 1980 vandt Ideal du Gazeau Elitloppet i 1,13,8a/1609 meter. Der er sket meget siden da. I 2006 vandt Conny Nobell løbet i 1.09.9a/1609 meter og var den første vinder under drømmegrænsen på 1,10.

1,09-noteringer bliver mere og mere almindelige. Men for hvilke hastigheder er landets væddeløbsbaner i virkeligheden bygget? Lars Sandström er banekonstruktør og har været involveret i opførelsen af alle svenske væddeløbsbaner. Han mener ikke, at nutidens kurveradier er store nok i forhold til hastighederne i løbene.

»Den eneste 1000 m-bane, der har en radius, der er virkelig skånsom over for hestene, er Visby med en radius på 100. Mange har 79, og nogle er endda nede på 75. I Sverige eksisterer der ikke nogen bane med dimensioner, der matcher en ideel tid hurtigere end 1,21. Selvfølgelig er det muligt at køre hurtigere end det, men så vil stressindvirkningen også være større. Der er også baner med en langsommere ideel tid end 1,21, hvilket er en ulempe«, siger Lars Sandström.

Lars Sandström var med til at genopbygge landets væddeløbsbaner ved overgangen fra halvfjerdserne til firserne i forrige århundrede.

»Alle baner blev dengang omdannet til datidens moderne design. Siden da har de set sådan ud. De er naturligvis blevet omlagt, men de har basalt set ikke ændret form. Forudsætningerne var helt anderledes dengang, imod hvad de er nu.

Både avl og træning har udviklet sig ha-

Lars Sandström lytter til førstehåndsindtryk om banernes beskaffenhed fra en udøvende - Foto: Privat

stigt siden da, og hestene åbner med helt andre hastigheder nu. Men så har vi vores koldblods travheste at tage hensyn til. Banerne skal fungere for alle. Jeg er i færd med at udarbejde statistikker over dette«.

Ifølge Lars Sandström er 18 procent i dosseringsrate det maksimale for en kurve på en travbane.

»Det er for at underlaget skal blive liggende. Ellers vil det mere eller mindre langsomt rutsje ned. Ikke mindst ved regnvejr. Da dosseringerne oftest er maksimale, er der kun mulighed for at ændre radiussen og gøre den større, hvilket er ensbetydende med længere baner alt til gavn for hestene. Større omkreds og bredere kurver er ønskværdige for at banerne kan blive mest skånsomme at løbe på for hestene«.

Lars Sandström er i øjeblikket involveret i opførelsen af både banen i Leangen i Norge og Jägersros nye bane i Malmö.

"Hos Leangen vil der blive en bane med en omkreds på 1100 meter. Der var ikke plads til en længere bane end så. Jeg har også lavet et første layout til Jägersros nye bane på 1400 meter."

11. Lars Sandströms udybninger af Nurmos' funderinger

11a. Banelængde og banebredde

”Skal vi have alle ønsker til banelængde linet op, bliver listen lang. Trænere, personale, publikum og spillere er ret uenige.
Selv inden for trænerkorpset findes der meget forskellige opfattelser. Jeg selv foretrækker en 1400 m bane, som den Nya Jägersro er dimensioneret til. Det betyder, at kun to kurver skal rundes ved 1600 m-løb. Disse kurver er større, og der opnås endda en opløbsstrækning på ca. 300 m.”

11b. Opløbsstrækning samt kravet om at holde spor

”Jeg foretrækker de svenske regler fremfor de franske, hvad angår kørsel i opløbet. Men man kan da skifte spor i opløbet i Sverige, bare ingen bliver generet. Men jeg ser hellere løb fra alle lande i Norden fremfor løb i Frankrig og andre steder.”

11c. Skoning og underlag

”Granuleret sandblandet kulstof lig det man anvender på Vincennes er ikke noget relevant alternativ i Sverige, der afvikler løb året rundt, altså henset til de vejrmæssige betingelser, man derved er underlagt.”

11d. Niveauforskelle

”En vis niveauforskel kan være acceptabel, men ikke 11 meter og ikke store højdeforskelle i kurverne.”

11e. Dossering

”Højhastighedsfilmene fra bevægelsesforskningen er det som har gjort størst indtryk på mig. Det er ikke morsomt at se på sekvenserne, hvor hestenes ben i høj fart piler hen over underdosserede kurver.

Dimensioneringen i mine konstruktioner er matematisk tilpassede hestenes bevægelsesmønster.

Når en hest løber i 1.20-tempo, så lander dens hov på underlaget med en belastning på 1000 kg på mindre end et mikrosekund.

Hvis underlaget ikke er korrekt, så kan det få katastrofale følger for hesten.

Eftersom en hest på ca. 500 kg med en hastighed på ca. 50 km/h udsættes for centrifugalkraft ved ændring af retning (fra lige bane og ind i kurven) må dette afbalanceres med ret dossering af kurven. Hvilket helt og holdent beror på ren matematik.

En parameter, som danner grundlag for dosseringsgraden, er kurvens radius. Her benytter man sig af noget, som man benævner den dimensionerende hastighed.

Den faktor bestemmes i samråd med banens trænere efter kvaliteten på de heste, som udgør størstedelen af dem, der benytter den pågældende bane.

Eftersom næsten alle baner i Sverige har få små radiusser, kan banerne ikke doseres op til det niveau, som ville være det optimale ud fra gældende hastigheder. Dette eftersom underlaget ikke kan dosseres til en højere grad end 18 % afhængig af det anvendte overflademateriales egen 'stablingsvinkel' (i. e.: den vinkelstørrelse, der ikke må overskrides for at overfladelagets partikelenheder ikke begynder at rutsje nedad. For eksempel har sand en stablingsvinkel på 32 grader.

For nærværende har vi ingen bane i Sverige med en dimensionerende hastighed under 1.21,5, inklusive Solvalla.

At køre hurtig med en hest med en fart højere end den dimensionerende hastighed kan være okay, hvis bare det kun gøres med nogle ugers mellemrum og at det sker på et optimeret baneunderlag.

Vær opmærksom på, at det at køre langsommere med en hest end den dimensionerende hastighed, absolut ikke er skadefremkaldende for hesten, hvis bare man ikke gør det hver dag i ugen i ugevis. Givetvis kommer hesten at gå skævt gennem kurverne, men det er totalt ufarligt for hesten, men kan givetvis føles noget værre for kusken.

Når jeg konstruerer væddeløbsbaner, er jeg tydelig med, at der må findes andre muligheder for træning – i særdeleshed for ungheste.Givetvis gælder det samme for opvarmninger. Altså: en alternativ opvarmningsbane bør om muligt anvendes.”

Noter:

Den mere præcise definition på stablingsvinkel er: Stablingsvinklen er den vinkel, hvormed et granulært materiale kan stables i en kegle, uden at bunken falder sammen.Stablingsvinklen ligger i intervallet θr≤θc≤θm hvor bunken er helt stabil ved vinkler under θr mens den skrider spontant ved vinkler over θm. Stablingsvinklen θc ligger i intervallet θr til θm. Inden for dette interval er bunken bistabil, idet den kan være stabil eller i bevægelse. (Kilde: Wikipedia).

Den dimensionerende hastighed (Kd) for en væddeløbsbanes kurver er den hastighed, som en konstruktør vælger at dimensionere kurven efter, hvor fastsættelsen sker ud fra kørselsdynamiske forudsætninger og indsigter i hestenes bevægelsesmønstre. (Allan Loft frit fra lærebøger i vejkonstruktioner).

11f. Spor ved autostart i forhold til dossering

Det her er alene et problem på 1000 m baner og kortere."

11g. Hestes kropsholdning når de løber sammen

På underdosserede kurver tvinges man at anvende sidestænger på begge sider af hesten hele tiden."

11h. Niveauforskelle specielt ved kurverne

Op og ned ved ind- og udgang af kurverne er blot et mindre problem på visse 1000 m baner efter start. Optimalt gøres andet sporet horisontalt (vandret) rundt om. Derved bliver spor ét og tre lige meget op som ned.

Eksempel: Langsiderne med en dossering på 1,5 % skal forbindes med en cirkulær kurve med dossering på 17 %. Da skal overgangen fra langsiden til kurven bestå af en overgangskurve med en kontinuerligt stigende dossering og således håndtere at bjerge ekvipagerne fra langsiden ind på den cirkulære kurve. Det gøres bedst ved at lægge andet spor vandret, hvorved banen ved inderkanten og dermed indersporet derfor må sænkes med 31 cm fra langsiden slutter, til kurven begynder.

En hest, der løber på indersporet, får cirka 30 cm at løbe nedad på vej ind i kurven og når kurven ender 30 cm at løbe opad for at komme ind på den næste langside. Hesten i andet spor får plant niveau på disse små strækninger, og hesten i tredje spor 31 cm opad ved indgangen til kurven og 31 cm nedad ved udgangen af kurven og så fremdeles. Det kan under de givne omstændigheder ikke være mere retfærdigt, synes jeg."

Note:

I bilag 2 findes Lars Sandströms tegning til illustration af svaret under punkt 11h.

11i. Voltesystem

Det er noget positivt for hestene, men ikke for pillerne, som jo er dem, som sørger for, at der findes penge at køre om."

11j. Staldterræn – underlag

Desværre er det sandt. Uddannelsen af banepersonale er supervigtig. Det aspekt omfatter al det terræn, som anvendes af hestene i forbindelse med ophold på en travbane."

11k. Interval mellem løbene

Hvad angår puljespil (de såkaldte stregspil som V4, V5, V75, V86, DD m.fl.) er der allerede nu for lang tid mellem løbene. Ikke bare for spillerne, men også for nye besøgende på publikumssiden. De kommer ikke tilbage efter første besøg."

11l. Kuskes vægt

Det her aspekt er sikkert mere relevant tidligere, dvs. omkring tresserne og halvfjerdserne, end i dag, da banerne for cirka halvtreds år siden kunne være op til 8 til 10 sekunder langsommere i forhold til nu. Med nutidens sulcy's og den aktuelle banekvalitet in mente har kuskens vægt i dag nok ikke særlig megen indflydelse på en given ekvipages præstation."

12. Per Nordström

12a. Præsentation

Per Nordström er født i Boden 1967. Heste og travsport har altid spillet en stor rolle i hans liv. Lærlingekarrieren indledte han hos Mats Rån lund, dengang træner i Boden. Da Mats Rånlund

Per Nordström i gang med at træne en hest på sin nyanlagte træningsbane - Foto: Kjeld mikkelsen

i 1985 skiftede til Malmø, fulg
te Per med, og han tog i 1990 skridtet til at blive selvstændig træner på Jägersro.

Det var han indtil 2003, hvorefter han i en årrække frem til 2009 dyrkede travsporten som catch driver, hvorefter han startede op som træner på Jägersro igen, og siden da er hans virksomhed støt vokset fra gennemsnitligt at omfatte 20 heste til nu 60 heste, som er hans selvvalgte max.

Per Nordström satser på ungheste. P. t. rummer stalden mange stjerner, hvoraf derby-toeren fra i år Önas Prince nok lyser stærkest med sine 12 sejre i 13 starter.

Per Nordström giver som den væsentligste forklaring på fremgangen de seneste år den nye træningsbane, han på ejendommen i Sjöby i det sydlige Skåne har fået Lars Sandström til at tegne og konstruere.

12b. "Dem, der ikke udvikler, de afvikler"

I november 2013 forfattede Per Nordström følgende indspark, som stadig kan læses på hans hjemmeside:

»Generelt barfodsforbud - en skrivebordsløsning?:

»Forslaget om at indføre et generelt forbud mod at køre heste barfodede i løb, og at det skulle gælde for alle heste, må anses for at være en skrivebordsløsning. Et forslag, der er udarbejdet af personer uden tilstrækkelig kundskab og erfaring inden for dette område. Eller?

Nogle heste kommer til skade ved at skulle konkurrere med skobeslåede hove og andre kommer til skade ved at skulle løbe uden sko, men de bliver alle skadet af at skulle løbe på dårlige baner.

Det, som er det absolut værste for hestene, er dårligt forvaltede baner, uanset om det er baner til væddeløb eller baner kun til træning. Hestene er individer, der har forskellige forudsætninger for at træne og konkurrere, og hver træner har ansvaret for at varetage hestens interesser bedst muligt.

Nogle heste får uheldige reaktioner ved at løbe en1.15-notering med sko på hovene, men de kan derimod være betydeligt friskere, når de løber 1.13-notering barfodede, mens det for andre heste er omvendt.

Det strenge træneransvar bør gælde her som på andre områder; hestenes hovbeslag skal tilpasses de individuelle forhold og de gældende baneforhold. Nu ser det ud til, at vi af økonomiske årsager bør tillade dårligere banepleje - en for hård, en ujævn eller en for løs bane slider hårdt på vores heste. Tillad ikke løb på dårlige baneoverflader uanset årstiden, og lad ikke den banedyrlæge, der ikke har modet til at aflyse løb på en uegnet bane, fortsætte sin tjeneste. At kunne gøre det i ret tilfælde er en del af banedyrlægernes opgave.

Det naturlige for hesten er at løbe uden

sko. Det er sådan, de er født. Vi bør sikre, at vi har baneoverflader, der tillader det naturlige, dvs. barfodet kørsel. Vi bør ikke tilskynde til at afvikle væddeløb på et dårligt underlag. Hvis vi ikke har økonomi til at gøre det, så lad helt være med at afvikle hestevæddeløb.

ST (den svenske pendant til det danske DTC, AL's anm.) skal sikre, at der ikke afholdes væddeløb på dårligt forvaltede baner. Vi kan ikke forsvare at have dårligere baner om vinteren, fordi så er det ok at ignorere dyrevelfærd!? Eller...? Vi kan heller ikke ignorere det faktum, at nogle heste pådrager sig skader ved at konkurrere med skobeslåede hove. Et generelt barfodsforbud ville ikke være det samme for alle. Det ville ikke være retfærdigt, og ville ikke være godt ud fra et dyrevelfærdssynspunkt.

Læg ansvaret for hestens hove på træneren, og lad ST og væddeløbsbanernes personale få anxvaret med hensyn til gode banebelægninger. Stop en tendens i retning af dårligere banebelægninger, dårligere sport og dårligere dyrevelfærd!

I stedet skal man udvikle banerne og gøre dem bedre og mere skånsomme for vores heste; bygge større baner og etablere varmerør i banernes underlag for at få en god overflade hele året rundt. Ganske vist *store engangsomkostninger, men dem vil man på sigt få betalt tilbage mange gange, blandt andet fordi man alt andet lige behøver mindre banevedligeholdelse om vinteren, end man gør nu.*

Derudover er det meget bedre ud fra et miljømæssigt synspunkt med færre emissioner og forbrug af diesel fra traktorer, der ikke behøver at køre disse utallige omgange for at holde banen kørende, så den ikke bliver for hård. Det sparer også på personaleomkostninger og på mindre saltforbrug.

At fremvise en god bane om vinteren kræver en stor tegnebog. Måske skulle vi køre mere trav på de større baner i løbet af den ofte vejrmæssigt udfordrende vintersæson?

Dagens banelegemer med deres størrelser og dosseringer er lavet til 1,20-hastigheder, hvilket var fantastisk, da banerne blev bygget – i 60'erne 70'erne! Vores avl og viden er skredet frem, og hestene løber nu mindst 10 sekunder hurtigere, men udviklingen af banerne har stået stille.

Generelt bør vi erstatte medlemmerne af travselskaberne, så gennemsnitsalderen sænkes, og så vil vi også få beslutninger truffet af folk, der har fremtiden foran sig og ikke bag sig!

Som min kollega, Ludde, engang sagde: "Dem, der ikke udvikler, de afvikler.«

Per Nordström - Foto: Kjeld Mikkelsen

12c. Dagens travbaner utidssvarende

I TravRondens nummer 33 fra 5. august2020 har journalisten Mattias Holmgren et interview med Per Nordström, hvor der bliver fokuseret på temaet for denne rapport. Vi bringer dette uddrag fra artiklen:

Svensk travsport udvikler sig, og rekordnoteringerne bliver bedre og bedre. Hvordan påvirkes heste af de stigende hastigheder? Hvor stort et pres er det for en hest at løbe rigtig hurtigt? Per Nordström mener, at i stedet for at koncentrere sig om hastigheder bør fokus være på anlæggelsen af travbanerne, altså banelegemerne og kurveradierne.

»Mange bekymrer sig om fart. Men en ting, man skal huske, er, at væddeløbsbanerne blev bygget for længe siden, da det gik 1.20-1.25 i løbene. Nu åbner man på 1.05 nogle gange og nogle gange endnu hurtigere. Det er en helt andre hesteatleter, vi deltager i løb med nu i forhold til, da banerne blev bygget. Kurvernes radius er noget, vi skal evaluere på, fordi dem vi har i dag, er alt for dårlige. Det er et særdeles vigtigt spørgsmål i forhold til dyrevelfærd,« siger han.

Per Nordström fortsætter:

»Jo hurtigere det går, jo mere skal en hest ligge ned i svingene, og derfor kan der for eksempel opstå gaffelbåndsskader. Fodring, opdræt, travtrænernes viden, udstyr og vedligeholdelse af baner er gået frem de sidste mange årtier. Men på dette aspekt med, hvordan banerne er konstrueret, dér har det stået stille. Der er ikke sket noget i 50 år. Vi kører i øjeblikket i Sverige på for små baner med for stejle kurver. Da jeg byggede min nye træningsbane hjemme på gården, hyrede jeg hjælp fra Lars Sandström for at få den bedste dossering i kurverne og få det mest skånsomme underlag til mine heste«.

Længere baner og bredere kurver er melodien ifølge Jägersro-træneren, der peger på følgende:

Per Nordström i en stille stund på sit træningsanlæg - Foto: Kjeld Mikkelsenw

»I USA konkurrerer de på mile-baner, og selv i Frankrig er banerne længere end her. Dér findes der stort set lige mange baner, der afvikler løb såvel venstre- som højrevejen rundt. At Jägersro nu opfører en ny bane med en omkreds på 1400 meter, tror jeg vil være en kæmpefordel for vore travheste«.

12d. Træningsbanen

Per Nordströms træningsbane er 1000 m i kreds og anlagt på en mark, hvor der tidligere i ganske mange år har ligget en sø. Det er altså en gammel søbund, banen er bygget ovenpå. Der har været gravet mindst én meter ned for at bygge banens underlag op. Men søbunden og det materiale, der er anvendt, gør, at banen er meget fjedrende og giver hestene et godt greb i banen med et perfekt afsæt.

Træningsbanen er altså 1000 m i omkreds og er anlagt med store radier, og desforuden er den udstyret med en lige strækning på 500 m i forlængelse af den ene langside - en såkaldt "startramp".

Til højre i billedet yderkant af Per Nordströms træningsbane - ellers ses resterne af den sø, der lå der forud - Foto: Kjeld Mikkelsen

13. Ingvar Fredricson

13a. Præsentation

Ingvar Fredricson i sin have i Grevlunda Nygård i Vitaby på Österlen sommeren 2021 - Foto: Kjeld Mikkelsen

Se præsentation af Ingvar Fredricson i artikel fra VeterinærMagazinet i Bilag 1.

13b. Ønskede hestevelfærden optimeret

Dyrevelfærd er noget, der generelt i samfundet vægtes højt. Det gælder, uanset om vi taler om produktionsdyr eller sports-/hobbydyr.

Det burde det jo på en måde altid være og altid have været. Og det har det nok også på en måde. Men ofte har manglende viden eller manglende kendskab til dyrenes adfærd og fysiologi været til hinder for evnen til at kunne leve op til kravene til de til enhver tid kronsatte dyrevelfærds-aspekter.

Det gælder også inden for travsporten. Det vidner i hvert fald historien om de to svenskere Ingvar Fredricson og Lars Sandström om. Veterinæren og ingeniøren.

Indtil midten af 1900-tallet var alle travbaner ovalt-agtigt formede med to parallelle og flade langsider og to flade halvcirkel-formede kurver, der var hinandens spejling, mens banerne kunne være af varierende længde, men oftest var banerne 1000 m i omkreds.

Til at begynde med var hastighederne til at overse. Men fra 1930'erne og frem til i dag er der som bekendt sket en gevaldig eksplosion i travhestes fartnoteringer.

Midt i 1960'erne mente den nyuddannede samt hesteinteresserede og ridevante unge veterinær Ingvar Fredricson, at det var i såvel hestesportens især som i almenhedens interesse generelt at kigge nærmere på hestes bevægelsesmønstre – altså hestenes ergonomi og motorik. Han ville gerne undersøge, om de vilkår, arbejds- såvel som sportsheste var underlagt, var optimalt tilpassede til deres ergonomi. Ingvar Fredricson ville blandt andet forske sig frem til et ergonomisk baseret design af travbaner med det for øje at øge hestevelfærden.

13c. Forskningsprojektets mål

Hensigten med projektet var

- at eliminere behovet for hoved- og sidestænger
- at reducere galopindslagene
- at forbedre hestevelfærden i svensk travsport

Med hjælp fra trænere som Søren Nordin, K. G. Holgersen og Stig H. Johansson og andre så foretog Ingvar Fredricson feltstudier, som foregik på de daværende flade travbaner – han højhastighedsfilmede forskellige travere og kunne konstatere den skæve, uhensigtsmæssige måde, hestenes ben placerede sig i kurverne på med mulighed for store skader som konsekvens. De uhensigtsmæssig vrid i kron- og hovled blev dokumenteret med brug af varmekamera. Han fik skabt såkaldte termo-

grammer af benenes nedre dele, der viste, hvor belastningerne konkret skete som konsekvens af de uhensigtsmæssige vrid i hestens led – specifikt kron- og hovleddene.

Det var ikke uden store vanskeligheder, at Ingvar Fredricson fik skaffet midler til sin forskning, og det var egentlig først, da en amerikansk fundraiser kom på banen, at der kom fart i forskningen.

Da resultaterne af forskningsindsatsen lå klar, var det imidlertid så som så med interessen for at tilpasse hestesportsarenaerne i overensstemmelse hermed. I første omgang var svenskerne tøvende, og det var amerikanerne også.

13d. Danske Skovbo banede vejen

Det var faktisk først i forbindelse med anlægget af den danske bane Skovbo, at Ingvar Fredricson og hans forskningsteams resultater kom til ære og værdighed.

Det fortæller Ingvar Fredricson om i en bog, han just har på trapperne til forventet udgivelse i 2022. Vi bringer her med forfatterens tilladelse det udsnit, der handler om Skovbo:

*»Professor Sönichsen, som var chef for det kirurgiske institut på Veterinær- og Landbrugshøjskole i København (*Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, som i dag er integreret i Københavns Universitet. AL's anm.) *ringede mig op og sagde: "Fredric, du må hjælpe mig! Man har besluttet at bygge en travbane i Skovbo på Amager (Skovbo ved Bjæverskov nær Køge. AL's anm.), og de vil have, at jeg skal hjælpe dem med at designe den. Jeg ved intet om design af travbaner og behøver virkelig din hjælp!" Ugen efter kom to unge danske artikekter på besøg hos os på SLU i Uppsala. Vor forskningsgruppe havde forberedt en informativ gennemgang af høj klasse, som de gav dem, og begge overgav sig helt og holdent til vores budskaber.*

Da de tog vejen tilbage til Danmark, jublede mine medarbejdere. " Nu får vi et gennembrud", sagde de alle sammen. "Vent og se", sagde jeg, "gennemsnitsalderen i deres travforbund er nok nærmest femoghalvfjerds, og i den alder synes de fleste, at nye ideer er besværlige". Men ikke desto mindre tog jeg fejl. Danskerne besluttede enstemmigt at lade os tegne den nye travbane på Skovbo og lade den bygge helt efter vore forskrifter.

Da banen på Skovbo-Amager var færdig og skulle indvies, kom der busfulde med nysgerrige svenskere. Cirka halvdelen af dem kom med sigtet at bevidne en stor fiasko, medens de øvrige kom for at deltage i den forventede succes. Da de fremmødte svenskere spurgte de danske trænere, hvad de syntes om den nye Skovbo-bane, svarede disse trænere samstemmende: "Den er dejlig. Vi behøver ingen side- og hovedstænger, og vi kan roligt snuppe en pilsner i kurverne."

Det afstedkom en veritabel ketchupeffekt i Sverige. Først ude var Karlstads travbane Färjestaden. Det var der ikke noget mærkeligt i, for på den bane havde baneveterinæren Sigvard Karlander længe fulgt med i vores forskning i anlæg af travbaner. Han fik hurtigt overbevist Karlstadbanens ledelse om, at de skulle modernisere deres bane efter vores tegninger. Hvor stor beslutningen om at bygge Färjestads-banen om egentlig var, får man først rigtigt et indtryk af, når man ser, at banens direktør Karl-Gösta Jansson fik fremtvunget, at der i ombygningskontrakten med Skanska skulle stå en klausul om, at banen hurtigst muligt skulle reetableres til sin oprindelige stand, hvis det nye ikke viste sig at du. Heldigvis blev den ombyggede og nydesignede bane i Färjestad en lige så stor succes i Värmland som Skovbobanen i Danmark var blevet. Banerne i Halmstad og på Solvalla blev kort derefter bygget om efter Färjestads succes.

Nu begyndte der virkelig at ske noget i travkredse, og aktieselskabet Trav och Galopp (ATG), som var blevet grundlagt i 1974, tog initiativ til opbygningen af en bane-kommité med mig som formand. I komiteen sad endvidere ATG's ingeniør Lars Sandström. Det lykkedes os at overbevise ATG om betydningen af at samtlige travbaner i landet så hurtigt som muligt skulle bygges om.

Det tog ikke lang tid før, end alle seksogtyve travbaner var ombygget ligesom mange udenlandske baner også blev bygget om.«

13e. Svenskerne tog over

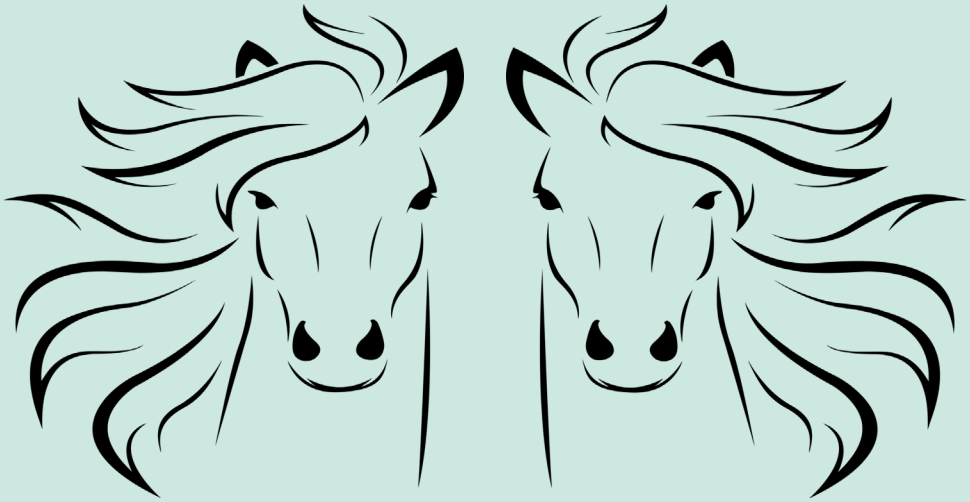
I Danmark fortsatte man ikke en gennemgribende implementering af de svenske forskningsresultater på alle landets baner, mens

Ingvar Fredricson er en habil klarinttist - Foto: Kjeld Mikkelsen

svenskerne derimod med Skovbo fik øjnene op for de nye tiltag. Der kunne løbes hurtigere, skader blev begrænset, og dyrevelfærden var sat på dagsordenen. Så stort set alle af sven-skernes travbaner blev renoveret efter Ingvar Fredricson og Lars Sandströms forskrifter og nye baner designet herefter.

Svensk travsport har så at sige lukreret på danskernes spinkle pionerånd og de amerikanske penge.

I Danmark og Amerika halter man stadig bagefter med en gennemgribende tilpasning eller opførelse af baner ud fra de ergonomiske hensyn, forskningen viste, man burde tage. Samtidig er sporten i flere lande uden for Sverige trængt, så en række lande har haft svært ved at finde midler til tilpasningen, mens Sverige har helt nye baner ud fra disse hensyn med al den nye viden, der er lagt oveni: Tingsryd og snart den nye bane i Malmö.



14. Biri Trav, Norge

14a. Egeflis

En bane i Skandinavien, der har et lignende godt og fjedrende underlag som på Per Nordströms træningsbane, er Biri Travs bane i Norge, hvor man lige nedenunder banens øverste lag har lagt et lag af flis fra egetræer. Det er et lag, som giver en for hestenes løbsmønster ideel fjedring. Denne fjedrende bane skulle være årsagen til de markant gode tider, hestene kan opnå på denne bane.

Biris banechef Knut Arild Nordhagen forklarer det således:

- Vi på Biribanen har et tykt lag med egetræsflis under et gruslag på 15 cm. Det er bevist, at vort underlag virker skånsomt på hestene. Banens dossering er på 15 % i svingene og 4 cm på langsiderne. Minusserne ved at have et underlag som vores med grus og egetræsflis er vel, at man må være forsigtig med ikke at komme for langt ned gennem gruslaget, så man ikke rammer det stofstykke, der som en dug er lagt hen over laget med egetræsflis.

15. Sammenfatning

15a. Banelængde og banebredde

Alle de her adspurgte, altså Flemming Jensen, Ken Ecce og Lars Sandström, er enige om, at jo bredere en bane er, desto bedre, ikke mindst ved voltestart. Denne startmetode kræver en bred bane – uanset om man benytter skandinavisk eller mellemeuropæisk (fransk eller tysk) voltestartmetode, men sidstnævnte metode kræver helt sikkert en god bredde på banen. Generelt kan man sige, at skandinaviske baner oftest ikke har den ønskværdige bredde.

Lars Sandström og Ken Ecce har utvivlsomt ret i, at der findes mange meninger om banelængde og -bredde – også hos de aktive kuske og trænere. Med baggrund i gældende ingeniørvidenskab og den herskende forskning i hestes fysiologi og motorik har man inden for de sidste fire-fem årtier konstrueret baner, der skulle være mest muligt optimale for heste at løbe væddeløb på. Lars Sandström peger på, at baner med en omkreds på mindst 1400 m er de mest optimale, og det understøtter de to danske trænere også. Og helst med så lange kurver som muligt.

De fleste travbaner er ovale, og der køres oftest højre rundt. Ken Ecce spørger ind til denne konservatisme og foreslår at tænke ud af boksen og veksle mellem kørselsretninger, men også travbaners udseende: kan de ikke være trekantede eller formet i ottetalsfacon, spørger han. Ved at fastholde den gældende praksis belaster man hestene ensidigt – dvs. især kroppen og lemmerne på venstre flanke. Flemming Jensen peger på, at det optimale for hestene faktisk var én stor ligeudbane – altså baner uden kurver.

Der er ingen, der argumenterer imod evt. etablering af tilløbsbaner, som det bl.a. kendes fra den franske bane Vincennes. Tværtimod. Til træningsformål benyttes ligeudbane i stor stil, mens mange råder over en oval 1000 m træningsbane, som kan opfylde behovet i og med, hestene normalt ikke tømmes i bund ved træning, og det kan også mindske risikoen for mental surhed hos hestene at træne i dagligdagen på mindre baner.

15b. Opløbsstrækning samt kravet om at holde spor

Det virker, som Nurmos gerne ser, at opløbsstrækningen ikke bliver for lang, max. 200 m, og han finder ifølge ham selv støtte hos stjernekusk og -træner J. M. Bazire, Paris.

De danske trænere ser hellere et længere opløb.

De to danske trænere er samstemmende enige om, at banens udformning overordnet set kom-

mer til at diktere taktikken. Med korte opløb og sammenpressede kurver bliver der "køring" i toptempo fra start, neddrosling af tempo undervejs for så at sætte en slutspurt ind. Det bliver ofte til "kedelige" løb, hvor faktisk ikke alle deltagere i et løb reelt får chancen. Mere spændende opløb kan fås ved bredere kurver på længere baner med lange opløb krydret med open stretch. Så bliver det spændende for alle, herunder ikke mindst tilskuerne. Man fyrer ikke krudtet af fra start, hvis man véd, der venter et 400 m langt opløb til slut. .

Nurmos plæderer for, at det skulle være tilladt at trække ud i banen over opløbet, hvis ingen bliver generet herved – især hvis banerne og opløbene skulle blive længere, idet hestene så må forventes at blive godt trætte over løbets sidste del.

De danske trænere finder de nugældende regler gode, idet man som udgangspunkt skal holde spor i opløbet, og skulle hesten trække til højre over opløbet, udløser det derved en bøde, selv om ingen generes, og ved mindre forseelser kan der ske deklassering, mens der ved grove tilfælde skal ske diskvalifikation.

15c. Skoning samt underlag

Vedrørende skoning er det ligesom der tener sig to skoler: a) dem der mener, at heste bedst starter med at løbe væddeløb med sko, indtil de når en vis alder (4 eller 5 år), hvorefter det kan gå at køre skoløs med nogle af hestene, og b) dem, der mener, at ved naturligt at lade hoven hærde sig, så får man basis for at køre skoløs lige fra babyløb til højeste klasse.

Flemming Jensen hører til den sidste nævnte skole og understøttes i sine funderinger af en træner som Per Nordström. Ken Ecce og Steen Juul lader til at tilhøre den førstnævnte skole. Men man kan ikke udelukke at de to, Ecce og Juul, bare er pragmatikere, der forholder sig til de banelegemer, man endnu engang har. Og at hvis Jensens våde drøm om at kreere et meget bedre underlag skulle gå i opfyldelse, så ville de, Ecce og Juul, ikke være fremmed for at gøre som Jensen.

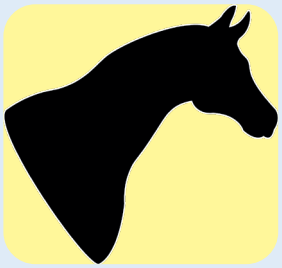
Helt centralt i dette skisma står i hvert fald banens beskaffenhed. I Sverige har man generelt set større udfordringer, end man har i Danmark, med efterårs- og vintervejr, hvilket på den årstid gør banerne uegnede til at tage imod barfodede heste. Det siger sig selv, når det handler om massive sne- og ismængder på underlaget.

I Danmark er udfordringerne måske noget mindre i den henseende, men også her kan efterår og vinter stille det til med vanskelige banelegemer.

Forskning og udvikling på området er ønskeligt, og man aner da også en vis grad af udvikling i den henseende i det koncept, Sandström har udviklet på Kolgjinis og Nordströms træningsanlæg.

Jo mere plan og fjedrende underlaget er, des bedre, og materialet i underlaget skal i sig selv hjælpe hesten til at få det nødvendige greb under aktionen.

Nurmos funderer på, om 'kolstybben', altså kulstofblandingen, de bruger på Vincennes, kunne være noget at anvende, men det skydes ned af de øvrige adspurgte, især Flemming Jensen har ikke høje tanker om den form for belægning.



15d. Niveauforskelle

En helt igennem plan bane må være det ideelle vurderet på tilbagemeldingerne. Herved opnår man minimering af skader, og man mindsker betydningen af fænomenet "hjemmebanefordele". Ved dræning undgås ofte ikke et vist mindre fald indad på de ideelt set plane langsider, hvilket kan være til gene for hestene – for nogle måske umiddelbart, for andre bare på længere sigt ved hyppig deltagelse i væddeløb.

15e. Dossering

I forbindelse med diskussionen om dosseringerne finder vi akilleshælen til de udfordringer, der er med travbaner. På de fleste baner er der for kort afstand mellem de to parallelle langsider, hvilket betyder, at kurverne bliver for skarpe. Det - sammenholdt med, at hældningsgraden begrænses af stablingsvinklen - gør, at dosseringerne ikke bliver stejle nok i forhold til farten og længden af kurverne. De tre parametre, kurvelængde, stablingsvinkel og fart bør passe til hinanden.

Hvis man havde et andet underlag end grus, altså et fast underlag uden grus eller granulat, kunne udfordringen med stablingsvinklen imødekommes mere.

Ved anlæggelsen er man nødt til at satse på én bestemt fart, kaldet den dimensionerende hastighed. Og da hestenes fart jo ikke er universel, men så at sige skifter fra løb til løb (fra klasse til klasse), så har man udfordringer med, at hestene ikke altid får motorikken til at stemme 100 %.

Her siger Lars Sandström: det betyder mindre, når bare hesten kun udsættes for det, når den skal starte i løb.

Der er dog enighed om, at for at løbene skal være mest muligt på hestens præmisser, så bør baner konstrueres med større længdekurver med deraf følgende mindre dosseringsvinkler – hvilket betyder, at hvis man fastholder målet på 1000 m – 1200 m, så bliver langsiderne for korte. Ved 1200 -1400 m baner kan man klare sig nogenlunde uden det er ideelt, mens de optimale betingelser opnås ved 1400 m eller længere.

15f. Spor ved autostart i forh. t. dossering

Alle tre er enige med Nurmos. Dog siger Lars Sandström, at problemet kun gælder for baner på 1000m og derunder. Flemming Jensen nuancerer sit synspunkt med den fundering, at inderbanen byder på en motorisk besværlighed for hesten, der løber her i og med, at kurven i inderbanen er en smule skarpere end sporene længere ud, således at hestene i ydersporene nok har lidt længere at løbe, men bedre kan holde en jævn rytme, så de to forhold mere elle mindre kan udjævne hinanden, så der på den konto alt andet lige ikke burde være nogen fordel for nogen.

15g. Hestes kropsholdning når de løber sammen

Alle tre giver Nurmos ret i hans synsputer. Lars Sandstrøm påpeger, at hans erfaring er, at på baner med underdosserede sving (for "flade sving") ser han næste alle kuske bruge begge sidestænger.

De to danske trænere er inde på, at det kræver god 'fingerspitzsgefühl' og 'horsemanship' at kunne skelne mellem, hvornår heste løber skævt grundet deres natur som beskrevet af Nurmos, og hvornår der er noget fysisk i vejen. Og hvornår man også på lige stræk på banen skal bruge sidestænger eller ej. Og at man ikke lige i selve banekonstruktionen kan gøre noget ved det her forhold – igen: baner med stor omkreds og lange, tilpas dosserede kurver giver generelt set mindre brug af sidestænger som korrektionsmiddel.

15h. Niveauforskelle specielt ved kurverne

Lille stigning på vej ind i kurve, lille fald på vej ud. Hestene må skifte motorik fire gange fra ind i svinget til ud af svinget. Det kan give galopper. Som en uafviselig del af konstruk-

tionen med dosserede sving. Sådan kan man sammenfatte Nurmos in put. Ken Ecce kan ikke modsige Nurmos, men påpeger, at heste med god kurveteknik ofte klarer sving på selv meget korte baner med flade sving, men Ecce medgiver, at det ikke er optimale betingelser at byde travheste.

Flemming Jensen giver også Nurmos ret og påpeger, at længere baner med længere kurver med mindre stejle dosseringer mindsker de her problemer radikalt, og at det må kunne gøres, så det bliver mere jævnt og plant i ydersporene. Flemming Jensen mener også tilkørselsbaner a la Vincennes er at ønske, for jo flere lige strækninger, jo bedre er det for hestene – og alt bør ske på hestens præmisser, som han konstant påpeger.

Lars Sandstrøm påpeger endvidere, at det kun er et mindre problem på visse 1000 m baner efter start, så han mener, at optimalt bør andet spor gøres horisontalt (vandret) rundt om. For derved bliver ifølge ham spor ét og tre lige meget op som ned.

15i. Voltesystem

Alle er enige om, at det skandinaviske system halter bagefter i forhold til det franske og tyske. Ken Ecce mener, at det tyske er rigtigt godt med plads til at volte på inderplanen. Hvor man kommer modsat kørselsretningen i omvendt nummerorden, volter rundt og sætter af (Hamborg rollemodel). Det franske er det næstbedste med plads til voltning i dertil indrettet plads på inderbanen, og hvor de ofte har en tilkørselsbane (Vincennes rollemodel).

Flemming Jensen ville, hvis det franske system skulle indføres, regulere det en smule, så der var visse startnumre med fast volteplads, for der er for meget wild west over det ellers.

I Skandinavien synes de danske trænere, Norges er værst, Danmarks næstværst og det svenske det mindst værste – især fordi man har springspor og laserlys – og altså ikke børn og unge til at trække snore.

5j. Staldterræn - underlag

Ken Ecce og Flemming Jensen synes, at foholdene på de danske baner desangående er tålelige på nær i Skive, der har en forfærdelig stenbelagt belægning på staldterrænnet.

Lars Sandström siger, at desværre er det sandt, og han mener, det beror nok på for sparsom uddannelse af banepersonale og alle er enige om, at al terræn i forbindelse med afvikling af hestevæddeløb skal være i orden.

15k. Interval mellem løbene

Set fra de professionelles side er der otfe i Skandinavien for kort tid mellem løbene i modsætning til måske Tyskland og især Frankrig, hvilket også får Nurmos til at rose franskmændene herfor. Klart er det såvel på de aktives som på hestenes præmisser ikke at stresse systemet for meget – i modsætning hertil står publikums og spillernes interesser om hurtig afvikling.

Man kan dog i sin tur argumentere for, at det på den lange bane egentlig også er i spillernes interesse, at kuskene er velforberedte og ustressede, samt at hestene er ustressede, da der måske sker færre uventede for ikke at sige ulyksalige eller ligefrem katastrofale hændelser under løbene, som ved dette hensyn bliver mest fair og regulært afviklede.

Ken Ecces argument om, at hensynet til hestene jo i sidste instans også er et hensyn til dem, der betaler gildet, nemlig hesteejerne, forekommer at være gedigent. Banerne bliver

alt andet lige også optimalt bedre plejet med længere intervaller mellem løbene.

Svenskerne har lavet dobbelt-arrangement med løb på to baner samtidigt i forbindelse med V86-spillet til løsning af problemet. Herved får man måske flere kuske i spil, da topkuskene trods alt kun kan køre ét sted, som Flemming Jensen er inde på.

Lars Sandstrøm mener, at tiden mellem løbene allerede i Skandinavien er for lang. Han mener ikke, de fleste førstegangsbesøgende kommer igen netop på grund af de her efter hans opfattelse for lange intervaller mellem løbene.

15l. Kuskes vægt

De to danske trænere mener ikke noget decideret taler imod opgivelse af kuskes vægt, og der er så meget, man skal oplyse især i Sverige. Men vægtforskellene er nok ikke så betydelige, hvis ikke de sættes i relation ikke bare til hvilken vognkategori (som man i Sverige skal oplyse om), men også hvilken vogntype her indenfor (som man ikke skal oplyse), da vægtforskellen mellem vogntyper kan variere op til 7-8 kg – som Ken Ecce siger.

Måske betyder det mere, om der er tilstrækkelig luft i hjulene end kuskens vægt, anfører Flemming Jensen (lidt med et skævt smil).

16. Konklusion

Den ideelle bane for afvikling af traløb, hvor hensynet til at gøre det på hestenes præmisser vejer tungest, er oplagt en 3-4 km lang ligeudbane.

Det er udbredt at anlægge travbaner som ovale baner, og fastholder man denne praksis, bør den ideelle bane som minimum være 1400 m i omkreds. Kurverne bliver herved tilpas lange til, at dosseringerne ikke behøver at være så stejle. Og så bør man anlægge dem på en måde, så man kan afvikle løb såvel højre som venstre rundt.

Ved anlæggelse af baner med en omkreds mindre end 1400 m, støder man på det problem, at kurverne ikke kan gøres optimale i forhold til hestenes fart. Da man ikke råder over eller anvender et materiale, som ikke er baseret på løse komponenter (sandkorn, grus), er man underlagt fysikkens love, særligt stablingsvinklen. Man er tvunget til at basere sig på et tilfældigt valg af gennemsnitsfart (dog baseret på et kvalificeret skøn ud fra de givne omstændigheder), og dosseringshældningen afgøres ud fra disse komponenter, og derfor kan man ikke hundred-procentligt imødekomme en hældningsgrad, der modsvarer dagens elitehestes hastighedskrav.

Banen bør være bred, gerne ti spor bred, og der bør anlægges minimum to tilkørselsbaner – placeret diagonalt for hinanden i to af svingene. De bør minimum være 300 m lange.

Voltestartsystemet bør være med voltning på en dertil indrettet volteplads på inderkanten ud til banen, aller helst ved en af tilkørselsbanerne, og der skal være flere af disse pladser afhængige af de distancer, man vil køre voltestartsløb over.

Ergo bør man i de skandinaviske lande overveje voltestartssystemer á la det franske på Vincennes eller det tyske på Bahrenfeld.

Kreativt kan man overveje andre løsninger end ovale baner – for eksempel en bane som et ottetal – i èt og samme løb kan hestene så undervejs skifte mellem højre og venstre rundt.

Belægning på travbanen bør være den til enhver tid ypperste kendte, og der bør arbejdes med udvikling og forskning for at finde frem til et mere skånsomt og hestemotorik-afstemt underlag end dem, man kender i dag. Underlag og belægning på hele området omkring banen og tilhørende stalde bør være tiptop og renset for sten og andre urenheder. Effektiv uddannelse af banepersonale bør ikke nonchaleres.

Skal man tilgodese hestene og human-udøverne optimalt, bør man ikke gå på kompromis med intervallerne mellem løbene, og i Skandinavien bør man måske overveje at gøre dem lidt længere. Dette skaber temmelig sikkert en udfordring over for publikum, men det må man så løse på anden måde. Samkøring mellem baner kunne være en mulighed, men der bør ellers tænkes kreativt.

Bilag 1

VeterinærMagazinet

Her følger Ingrid Kindahls artikel fra VeterinærMagazinet 2017, nr. 4, om Ingvar Fredricson. Den svenske udgave samt en dansk oversættelse.

Artiklen er som nævnt skrevet i 2017, men vi kan føje til:

- Fredrics søn Peder er nu kåret som nummer ét blandt verdens springryttere og høstede guldmedalje i ridebanespringning for hold ved OL i Tokyo 2021.
- Fredrics søn Jens er svensk landsholdsrytter og er nu
  seedet som femtebedst i Sverige.
- Peder og Jens repræsenterede primo november 2021 Sverige i World Cup springkonkurrecerne i Verona, Italien.

Han la grunden till forskningen om RÖRELSEMEKANIK

TEXT: **INGRID KINDAHL**
FOTO: **ANDREAS HILLERGREN**

Hur halt är den halta hästen? Kanske inte alls. Ingvar Fredricson, mannen som revolutionerade världens travbanor ser fram emot nästa forskningssteg. I somras fyllde han 80.

Det var 60-tal och den unge veterinärkandidaten Ingvar Fredricson oroade sig för att han skulle behöva ta ett jobb som distriktare. Han vill hellre hålla på med något helt annat – forskning kring rörelsefysiologi på häst. Men finansieringen var, då som nu, det ständiga problemet. Och så hade han ingen forskartjänst heller. Den lilla detaljen.

– Men så ringde professor Lennart Nicander på institutionen för anatomi och histologi på Stutis (Kungliga Veterinärhögskolan i Stockholm) och frågade om jag ville bli assistent hos honom. Visst, sa jag, bara jag får jobba med biomekanik på häst.

Ingvar Fredricson berättar med stor inlevelse. Professor Nicander sa först nej. Kommer inte på fråga. Biomekanik på häst hade han aldrig hört talas om. Fast efter en stund mjuknade han. Om forskningsområdet fick heta ... vad ska vi hitta på ... hästens funktionella anatomi!

Ingen kallar Ingvar Fredricson för något annat än Fredric. I juli fyllde han 80 år och det är nog ofarligt att beskriva honom som en av de svenska veterinärer som har haft mest påverkan på nationell och internationell hästnäring. Två stora intresseområden har drivit honom: Hästarna och tekniken.

Första gången Fredric fick idén att kombinera dessa två inriktningar var under utbildningen. Läraren, professor Eric Åkerblom, lovade under en föreläsning att han skulle visa hur ”trafvaren” (Fredric härmar det högdragna uttalet) rör sig i ultrarapid. Förväntansfull klev Fredric in i föreläsningssalen, men såg till sin besvikelse ingen projektor. Åkerblom kom igång, pratade och pratade, fast bara om fång. Långt om länge kom han till saken, men i stället för att visa en film i ultrarapid tog han fram två målade planscher – en som visade en travhäst under svävningsmomentet och en där den hade landat.

– Jag var djupt besviken och gav mig ut för att köpa en ”ultrarapidkamera”. Fick klart för mig att det var en höghastighetskamera jag behövde, men det fanns ingen att köpa. Chalmers hade en som jag kunde få hyra för 2 500 kr för att filma travhästar på Solvalla.

Fredric var övertygad om att professor Åkerblom inte hade en susning om detaljerna i rörelsemönstret hos en travhäst i snabbt tempo, och han ville bevisa det. Men vem skulle betala? En

Ingvar Fredricson hemma på Grevlunda Nygård på Österlen. Den ligger nära sonen Peder Fredricsons träningscentrum. Samme Peder som tog EM-guld i hoppning i Göteborg nyligen.

lösning var att professorn själv delade med sig av sitt forskningsanslag. Fredric var fräck nog att fråga om han kunde få 2 500 kr.

– Jag talade om att jag skulle studera hur travhästar rör sig i snabbt tempo, berättar Fredric.

”Men det har jag ju redan talat om för kandidaten”, svarade Åkerblom som var helt övertygad om att hans planscher visade allt som fanns att veta. Det var för att bevisa det som han beslöt att Fredric skulle få pengarna. Filmerna visade tydligt att det var betydligt mer komplicerat.

För att montera kameran rätt och analysera bilderna behövde Fredric samarbete med tekniker. Problemet var att han inte hade någonstans att hålla till med sin forskning, ingen plattform. Det var då Nicander ringde och från sin nya position på KVH kunde Fredric nu vända sig till ingenjörer och forskare på KTH, FOA (dåtidens myndighet för försvarsforskning) och SAABs flygdivision i Linköping, som han hade identifierat som lämpliga organisationer att söka hjälp av.

Så fortsatte Fredrics doktorsarbete inom ... vad var det nu ... hästens funktionella anatomi. Han fick ovärderlig hjälp av de ingenjörer och forskare han sökte upp. De fascinerades av de stora belastningar ett hästben kan dämpa och ta upp.

Disputationen närmade sig, och vid den här tiden fick vem som helst komma och extraopponera, något som oroade Fredric. Professor Bertil Hallert vid KTH, som var världsledande på fotogrammetri, ansåg att det inte gick att analysera rörelseförlopp på 16 mm filmrutor med tillräckligt hög mätnoggrannhet. Det ansåg däremot civilingenjörerna vid SAABs flygdivision, som använde tekniken för 3-dimensionell analys av stridsflygplanet Viggens landningsstabilitet. Just den metod som Fredric fick hjälp att modifiera för att studera hovarnas 3-dimensionella rörelser under tävlingstrav.

– Jag skulle disputera den 19 maj och Bertil Hallert hade annonserat att han skulle komma och extraopponera. Men kvällen före fick jag veta att professor Hallert oväntat hade dött!

RÖRELSELABB PÅ SLU

Så fick Fredric stort A på sin avhandling och kunde fortsätta undervisa och forska. Bland annat fick hans forskningsgrupp anslag för att bygga ett rörelselaboratorium för häst på SLU. Det hade en rullmatta där hästar kunde trava i 50 km i timmen. Dessutom gick rullmattan att luta uppåt, neråt och i sidled. Filmerna analyserades därefter fotogrammetriskt.

VeterinärMagazinet träffar Fredric och hans hustru Stina hemma på Grevlunda Nygård på Österlen. Det är ett stenkast från sonen Peders berömda träningscentrum, Grevlunda. Peder kommer in för att be om råd kring en film som har spelats in. Filmen visar Grevlundas nya naturbana, i samarbete med Agria.

Idén till en naturbana som främjar hästarnas lösgjordhet, balans och hållbarhet, fick Peder redan som 18-åring när han hade fått det känsliga och temperamentsfulla fullblodsstoet Hilly Trip. Hon hoppade som en dröm men avskydde dressyrarbete.

– Ulla Håkanson (dressyrlegend med bland annat två OS-medaljer och lång rad SM-titlar) tränade alltid sina hästar utomhus och jag gillade hennes syn på träning. Så jag tog dit Peder och hans häst, berättar Fredric.

Peder och Hilly fick göra ett första pass i den ”stora gymnastiksalen”, för att därefter gå över till den ”lilla gymnastiksalen” – alltså i en skogsdunge. Först red Peder på stora volter runt trädstammar och grenar som cavalettibommar, sen i snävare svängar och med lite högre skutt. Peder fick inte röra stoet i munnen. Hon började snart frusta och blev på kort tid ▶

lösgjord och helt fantastisk att rida. Peder och Hilly Trip blev så småningom ett mycket framgångsrikt ekipage.

Det är underlaget i skogen som är lösgörande, och ”underlag” är ett nyckelord för Fredric. Som expert och pionjär inom travbanors utformning är han världsberömd. Än i dag byggs travbanor utifrån den forskning som han och hans forskarteam utförde på 70-talet. Han berättar livfullt om alla resor, möten och presentationer som krävdes för att de stora elefanterna inom travet skulle förstå vad hans forskning kunde få för betydelse för hästarna och sporten: När hästar travade genom dåtidens nästan helt odoserade banor utsattes speciellt nedre delen av deras inre framben för onormala påfrestningar. För att förhindra att hästkroppen skulle fara i väg i kurvan, måste hästarna i varje steg snedställa det inre frambenet och spjärna emot.

NYA TRAVBANOR

Forskningsteamet konstruerade nya travbanor med särskilda övergångskurvor mellan raksträcka och full kurvdosering. Dessa ergonomiska banor visade sig vara skonsamma för hästbenen.

Men det kostade på. Fredric tillbringade timmar runt om i världen utanför mäktiga finansiärers kontor.

Många gånger misströstade han. Tills en kväll i Toronto under ”The 3rd International Trotting Conference”, då han gick ner i hotellbaren för att trösta sig med ett par järn och fundera över hur livet skulle te sig som distriktsveterinär. Plötsligt dök rätt person upp. Det var Don Price, legendarisk ordförande i ”The International Harness Owners’ Association”. Han hade hört Fredrics föreläsning, som för övrigt hade inletts med att Fredric drämde en biljardkö i golvet för att väcka upp ointresserade, cigarrbolmande åhörare. Bra

föreläsning, sa Price, men hur ska du få finansiering?

– Ingen av oss var helt nykter, men han bjöd hem mig till sig och sen fanns ett djärvt upplägg för ett femårsanslag. Don Price ansåg att ett antal organisationer som tidigare aldrig hade samarbetat skulle gå samman och betala vår forskning, minns Fredric.

Förvånansvärt nog gick det vägen, och sen tog det fart, men det var danskarna som var först med att bygga en helt ny travbana enligt forskningsgruppens anvisning. Snart följde Sverige och resten av travvärlden efter.

Inför denna intervju har Fredric skickat över sitt cv, långt som ett nödår, till redaktionen. Där framgår bland annat att rörelselabbet utvecklades 1974 och att Fredric blev professor vid SLU 1982 – bara ett år innan han slutade för att bli chef på Flyinge.

FICK SE EN ANNONS

– Jag tröttnade på att jaga forskningsanslag och en dag under en flygresa fann jag en DN i stolsfickan framför. Där såg jag annonsen om att chef och stuteriveterinär söktes till Stiftelsen Sveriges Avels- och Hästsportcentrum Flyinge.

Det var bara det att tidningen var en månad gammal och ansökningstiden gick ut klockan 17 samma dag. Det blev att snabbt skriva ihop en ansökan som i princip löd: ”Jag söker tjänsten. Vill ni veta mer, hör av er”. 16:55 stoppade Fredric och Stina ansökan i ATG:s brevlåda på Kungsgatan i Stockholm.

Ytterligare 41 personer visade sig ha sökt jobbet, varav samtliga troligen hade skrivit en bättre ansökan. Men det var Fredric som blev chef och stuteriveterinär på Flyinge.

Uppgiften var att privatisera den statliga institutionen där all kunskap kring hästen fanns samlad – avel, uppfödning, utbildning av hästar och ryttare i alla ridsportens discipliner samt veterinärmedicin. Men anläggningen var kraftigt nedgången. Nya byggnader behövde byggas och de gamla var i stort behov av renovering. Samtidigt skulle alltså verksamheten organiseras om och moderniseras. Till det krävdes nya

Strål
säkerhets
myndigheten
Swedish Radiation Safety Authority

Vi arbetar pådrivande och förebyggande för att skydda människor och miljö från oönskade effekter av strålning, nu och i framtiden.

Veterinärer med ambulerande röntgenverksamhet behöver kunna mer om personalstråldoser. Ta del av resultaten från drygt 20 inspektioner:

www.stralsakerhetsmyndigheten.se/nyhet-ambvet

Under 2017 gör vi tillsyn hos veterinärer med häströntgen.

Besjälad av hästar:

Namn: Ingvar Fredric Fredricson, född i Malmö 1937.

Bakgrund: Kom in på Veterinärhögskolan 1960, efter att ha kompletterat sin studentexamen på allmänna linjen. Pengar saknades till det, men V-5 hade just introducerats och Fredric satsade 100 kr på Jägersro och vann 7 500. Kom till Veterinärhögskolan med ett ”våldsamt” hästintresse, men uppmanades att slå det ur hågen. Ingen trodde att hästen hade någon framtid över huvud taget.

Karriär: Lång. Påbörjade ett forskningsprojekt om hästens rörelse i samarbete med KTH, FOA och Saab flygdivision 1963. Chef för ett forskningsprojekt om travbanor under 70-talet. Doktorerade 1972. Professor vid SLU 1982. Vd Flyinge 1983–1998.

Familj: Hustru Stina och tre barn, Peder (art director och silvermedaljör i laghoppning i OS Athen och individuell silvermedaljör i OS Rio de Janeiro), Jens (stallmästare på RS Strömsholm och OS-ryttare, EM-medaljör i laghoppning i Herning) samt dottern Anna (tills nyligen personaldirektör men prövar nu sina vingar som chefsrekryterare) samt sju barnbarn.

pengar, som skulle komma från det privata näringslivet.

Åter blev det Fredrics uppgift att skaffa fram kapital. Han drog nytta av det stora nätverk han hade byggt upp som forskare och utvidgade det. Fick in pengar från Volvo och många andra företag samt flera av Sveriges rikaste familjer med Wallenbergarna i spetsen. Om detta och hela Flyinges historia från medeltiden till nutid har Fredric skrivit i praktverket ”Flyinge – hippologi från medeltid till nutid”, över 600 sidor långt, flera kilo tungt och rikt illustrerat.

Fredric gick i pension 1998. Efter det har han hållit kontakten med hästsporten genom otaliga uppdrag i olika styrelser i Sverige och internationellt, just nu som ledamot i Stiftelsen Svensk Djursjukvård och vice ordförande för föreningen Hästen i Skåne.

Fredric följer med stort intresse vad som händer på SLU. En av hans tidigare elever där, Lars Roepstorff, har blivit professor i ... just det – hästens funktionella anatomi. Han var bland annat med och utformade banor vid OS i London och i Rio.

Fredric talar också uppskattande om Marie Rhodins forskning i det nya centret för rörelsemekanik på SLU. Hon och andra forskare har visat att veterinärens öga inte hinner se på vilket ben en häst är halt – det krävs avancerad teknisk utrustning, som nu finns på plats på SLU.

Den nya tekniken har gett honom själv rätt i en sak han har misstänkt länge: att asymmetrier inte behöver betyda att en häst är halt. Röntgen kan visa en liten förändring, och då döms många hästar ut.

Modern teknik för rörelseanalys kan visa att hästar kan födas asymmetriska och ändå bli utmärkta tävlingshästar trots röntgenförändringar. Men mer forskning behövs och Fredric ser med spänning fram emot den kommande utvecklingen.

Välkommen till 6th Nordic Small Animal Veterinary Conference

Välkommen till Göteborg och ta del av föreläsningar och praktiska övningar av hög klass. Under kongressen utbildar vi både veterinärer och djursjukskötare i onkologiska sjukdomar hos hund och katt. Svenska och internationella specialister föreläser i tre olika utbildningsspår (basic, advanced, nursing), i ämnen som:

- medicinsk och kirurgisk onkologi
- onkologisk patologi
- bilddiagnostik
- (generell) djursjukvård
- kommunikation och etik
- dry labs om kemoterapi, cytologi och fallbeskrivningar

Huvudtalare: Maurice Zandvliet *HOL,* Doug Thamm *USA,* Henrik Rönnberg *SWE,* Nick Bacon *UK,* Jolle Kirpensteijn *USA,* Stefanie Veraa *HOL,* Erika Karlstam *SWE,* Kathi Smith *USA,* Roeland Wessels *HOL*

För information och anmälan:
www.blastjarnan.se/bsa-kongress

BLÅ STJÄRNAN AKADEMIN

Han lagde grunden til forskningen i BEVÆGELSESMEKANISMER

TEKST: INGRID KINDAHL
FOTOGRAFI: ANDREAS HILLERGREN

Hvor halt er den halte hest? Måske er den det slet ikke. Manden, der revolutionerede verdens racerbaner, Ingvar Frederichsen ser frem til næste forskningstrin. I sommer fyldte han 80 år.

Det var tilbage i 60'erne, og den unge veterinærkandidat Ingvar Fredricson var bekymret for, at han skulle tage et job som distriktsdistriktsdyrlæge. Han ville hellere gøre noget helt andet – forskning i bevægelsesfysiologi på heste. Men finansieringen var dengang som nu det konstante problem. Og han havde heller ikke nogen forskerstilling. Den lille detalje manglede.

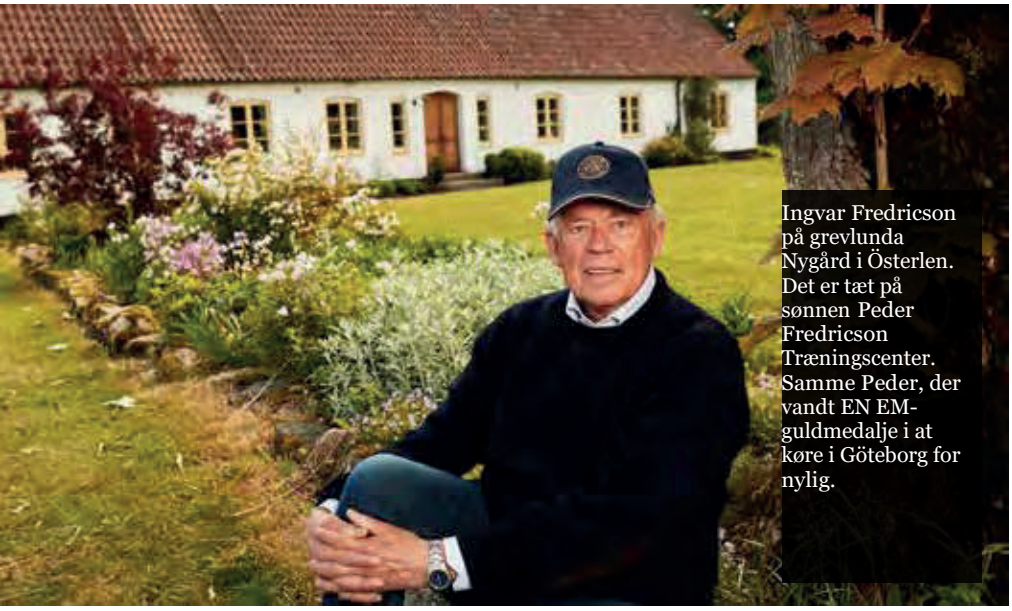
"Men så ringede professor Lennart Nicander ved Institut for Anatomi og Histologi på Stutis (Kungliga Veterinärhögskolan i Stockholm) og spurgte, om jeg ville være assistent hos ham. Vist så, sagde jeg, så længe jeg bare får lov at arbejde med hestes biomekanik. Det fortæller Ingvar Fredricson med stor indlevelse. Professor Nicander sagde i første omgang nej. Det kommer ikke på tale. Han havde aldrig hørt tale om biomekanik relateret til heste. Men efter et stykke tid tøede han op. Hvis forskningsområdet blev kaldt ... Hvad skal vi finde på... hestens funktionelle anatomi!

Ingen kalder Ingvar Fredricson andet end Fredric. I juli fyldte han 80 år, og der er nok ingen der vil indvende noget imod at beskrive ham som en af de svenske dyrlæger, der har haft størst indflydelse på hestefronten nationalt og internationalt. To store interesseområder har drevet ham: heste og teknologi.

Første gang Fredric fik ideen til at kombinere disse to specialområder var under dyrlægeuddannelsen. Læreren, professor Eric Åkerblom, lovede under en forelæsning, at han ville vise, hvordan "trafvaren" (Fredric efterligner den aristokratisk klingende udtale) bevæger sig i ultrarapid. Begejstret gik Fredric ind i foredragssalen, men så til sin skuffelse ikke en projektor. Åkerblom kom i gang, talte og talte, kun om forfangenhed. Langt om længe kom han til sagen, men i stedet for at vise en ultrarapid film, producerede han to malede plancher - én som viste en travhest under svævningsmomentet, og én, hvor hovene atter fik kontakt med underlaget.

"Jeg var dybt skuffet og gik ud for at købe et "ultrarapid kamera".
Jeg havde det klart for mig, at det var et højhastigheds-kamera, jeg havde brug for, men der fandtes ikke nogle, man kunne købe. Chalmers havde et, som jeg kunne leje for SEK 2.500 til at filme travheste på Solvalla.

Fredric var overbevist om, at professor Åkerblom ikke anede en disse om detaljerne i bevægelsesmønstrene hos travheste i hurtig kadence, og det var han opsat på at bevise. Men hvem skulle betale?



Ingvar Fredricson på grevlunda Nygård i Österlen. Det er tæt på sønnen Peder Fredricson Træningscenter. Samme Peder, der vandt EN EM-guldmedalje i at køre i Göteborg for nylig.

Løsningen var, at professoren selv delte ud af sin forskningsbevilling. Fredric var fræk nok til at spørge, om han kunne få 2.500 SEK.

"Jeg fortalte ham, at jeg ville studere, hvordan travheste bevæger sig i et hurtigt tempo," siger Fredric.

"Men det har jeg allerede fortalt kandidaten om," svarede Åkerblom, der var helt overbevist om, at hans plancher viste alt, hvad der fandtes af viden om dette emne. For at bevise dette, gav han Fredric lovning på pengene. Fredrics videoer viste imidlertid tydeligt, at det var meget mere kompliceret.

For at montere kameraet korrekt og analysere billederne havde Fredric brug for at samarbejde med relevante teknikere. Problemet var, at han ikke havde nogen steder at holde til med sin forskning, ingen platform. Det var da Nicander ringede og fra sin nye stilling hos KVH kunne Fredric nu henvende sig til ingeniører og forskere ved KTH, FOA (dengang Forsvarsstyrelsen) og SAAB's luftfartsdivision i Linköping, som han havde identificeret som egnede organisationer at søge hjælp hos.

Sådan fortsatte Fredrics forskningsarbejde i ... hvad var det nu ... hestens funktionelle anatomi. Han fik uvurderlig hjælp fra de ingeniører og videnskabsmænd, han opsøgte. De var fascineret af de store belastninger en hests ben kan afbøde og absorbere.

Disputatsforsvaret nærmede sig, og på den tid kunne hvem som helst komme og extraopponere, noget, som bekymrede Fredric. Professor Bertil Hallert ved KTH, der var førende i verden inden for fotogrammetri, mente, at det ikke var muligt at analysere bevægelsen af 16 mm filmruller med tilstrækkelig målenøjagtighed. Det kunne man dog godt, mente civilingeniørerne i SAAB's luftfartsdivision, som brugte teknologien til en tredimensionel analyse af krigsflyet Viggens landingsstabilitet. Netop den metode, som Fredric fik hjælp til at modificere for at kunne studere hovenes tredimensionelle bevægelser i tempoer som i rigtige travløb..

»Jeg skulle forsvare min doktorafhandling den 19. maj, og Bertil Hallert havde meddelt, at han ville komme og ekstraopponere. Men aftenen forinden fandt jeg ud af, at professor Hallert uventet var afgået ved døden!

BEVÆGELSESLAB PÅ SLU

Fredric fik et stor A for hans afhandling og var i stand til at fortsætte med at undervise og forske. Blandt andet modtog hans forskergruppe midler til at bygge et bevægelseslaboratorium for heste på SLU. Det havde et løbebånd, hvor heste kunne trave med 50 km i timen. Derudover kunne løbebåndet vippes opad, nedad og sidelæns. Videoerne blev derefter analyseret fotogrammetrisk.

VeterinærMagazinet møder Fredric og hans kone Stina hjemme på Grevlunda Nygård i Österlen. Det er et stenkast fra sønnen Peders berømte træningscenter, Grevlunda. Peder kommer ind for at spørge om råd angående en film, der er blevet optaget. Filmen viser Grevlundas nye naturbane, og er udført i samarbejde med Agria.

Ideen til et naturbane, der fremmer hestenes løshed, balance og holdbarhed, fik Peder allerede som 18-årig, da han havde modtaget den sarte og temperamentsfulde fuldblodshoppe Hilly Trip. Hun sprang som en drøm, men hadede dressur arbejde.

– Ulla Håkanson (dressurlegende med to OL-medaljer og en lang række SM-titler) trænede altid sine heste udendørs, og jeg kunne godt lide hendes syn på træning. Så jeg tog Peder og hans hest derhen," siger Fredric.

Peder og Hilly Trip måtte udføre et første pas i den "Stor gymnastiksal« for derpå at gå over til den "Lille gymnastiksal" – altså i en lille lund. Første red Peder store volter omkring træstammer og grene som cavalettibommar, siden i snævrere sving og med lidt højere spring. Peder måtte

ikke lade hoppen mærke biddet. Hun begyndte snart at fnyse og blev på kort tid afslappet og helt fantastisk at ride. Peder og Hilly Trip blev til sidst en meget vellykket ekvipage.

Det er underlaget i skoven, der løsner sig, der løsner op for Hilly Trip, og 'underlag' er et nøgleord for Fredric. Som ekspert og pioner inden for udformning af væddeløbsbaner er han verdensberømt. Den dag i dag er væddeløbsbaner bygget på baggrund af den forskning, som han og hans forskerhold udførte i 1970'erne.
Han fortæller levende om alle de rejser, møder og præsentationer, der kræves for at få de store elefanter inden for travsporten til at forstå, hvad hans forskning kunne få af betydning for hestene og travsporten: Når heste travede gennem datidens næsten helt udosserede kurver, blev især de nederste dele af det forben, der er nærmest inderkredsen, udsat for anormale belastninger. For at forhindre hestens krop i at søge sig udad i svingene for derved at undgå at fare ligeud, kompenserer hesten ved for hvert trin at skævvride det anførte forben, så det nærmest ekser.

NYE TRAVBANER

Forskerholdet designede nye racerbaner med særlige overgangskurver mellem de lige strækninger og de optimalt doserede kurver. Disse ergonomiske baner viste sig at være skånsomme for hestenes ben.

Men det kostede. Fredric tilbragte timer rundt om i verden ventende uden for magtfulde finansfolks kontorer.

Mange gange fortvivlede han. Indtil en nat i Toronto under "The 3rd International Trotting Conference", da han gik ned ad hotellets bar for at trøste sig med en spids eller to og overveje, hvordan livet ville se ud som distriktsdyrlæge. Pludselig dukkede den rigtige person op. Det var Don Price, legendarisk præsident for

International Harness Owners Association. Han havde hørt Fredric's foredrag, som i øvrigt var begyndt med, at Fredric hamrede en billardkø i gulvet for at vække det sløve cigarpulsende publikum. Et godt indlæg, sagde Price, men hvordan skaffer du egentlig finansiering?

"Ingen af os var helt ædru, men han inviterede mig hjem til sig, og så udarbejdede vi siden dér der et dristigt prospekt med anmodning om et femårigt tilskud. Don Price mente, at en række organisationer, der aldrig havde arbejdet sammen før, ville finde sammen og betale for vores forskning, husker Fredric.

Overraskende nok gik det vores vej, og så tog det fart, men det var danskerne, der var de første til at anlægge en helt ny væddeløbsbane efter min forskningsgruppes forskrifter. Snart fulgte Sverige og resten af travverdenen trop.

Til interviewet har Fredric sendt sit cv, langt som et ondt år, til redaktionen. Det viser bl.a., at bevægelseslaboratoriet blev udviklet i 1974, og at Fredric blev professor ved SLU i 1982 – blot et år før han forlod stedet for at blive chef på Flyinge.

FALDT OVER EN ANNONCE

"Jeg blev træt af at jagte forskningsbevillinger, og en dag under en flyrejse fandt jeg en DN (en svensk avis, *AL's anm.*) i min stolelomme foran. Der så jeg annoncen, hvor Stiftelsen Sveriges Avels- og Hässportcentrum Flyinge søgte en chef- og stutteridyrlæge.

Der var bare det, at avisen var en måned gammel, og ansøgningsperioden udløb kl. 17 samme dag. Så måtte jeg hurtigt flikke en ansøgning sammen. Den lød "Jeg ansøger om stillingen. Hvis I vil vide mere, så lad høre fra jer." Klokken 16.55 stoppede Fredric og Stina ansøgningen i ATG's postkasse på Kungsgatan i Stockholm.

Det viste sig, at Yderligere 41 personer havde søgt jobbet, og alle disse havde nok havde skrevet en bedre ansøgning. Men det var Fredric, der blev chef- og stutteridyrlæge på Flyinge.

Opgaven gik ud på at privatisere den statslige institution, hvor al viden om hesten var blev indsamlet – avl, opdræt, optræning og udvikling af heste og ryttere inden for alle discipliner inden for ridesport og veterinærmedicin. Men

Strål
säkerhets
myndigheten
Swedish Radiation Safety Authority

Vi arbejder proaktivt og forebyggende for at beskytte mennesker og miljø mod de uønskede virkninger af stråling, nu og i fremtiden.

Dyrlæger med ambulante røntgenoperationer har brug for at vide mere om personalets strålingsdoser. Se resultaterne af mere end 20 inspektioner:

www.stralsakerhetsmyndigheten.se/nyhet-ambvet

I 2017 har vi tilsyn med dyrlæger med hesterøntgen heste røntgenstråler.

var kraftigt på vej til at smuldre. Opførelse af nye bygninger var nødvendigt, og de gamle havde et stort behov for at blive renoveret. Samtidigt behøvede organisationen at blive reorganiseret anlægget og moderniseret. Dette krævede nye penge, som man ville skaffe fra den private sektor.

Igen blev det Fredrics opgave at rejse kapital. Han udnyttede det store netværk, han havde opbygget som forsker og udvidede det tilmed. Modtog penge fra Volvo og mange andre virksomheder samt flere af Sveriges rigeste familier med Wallenbergs i spidsen. Fredric har skrevet om dette og hele Flyinges historie fra middelalderen til i dag, i det storslåede værk "Flyinge – hippologi från medeltid till nutid", over 600 sider lang, flere kilo tung og rigt illustreret.
Fredric gik på pension i 1998. Siden da har han holdt kontakten.
med hestesporten gennem utallige opgaver i forskellige bestyrelser i Sverige og internationalt, lige nu som medlem af Stiftelsen Svensk Djursjukvård og næstformand for foreningen Hästen i Skåne.

Fredric følger med stor interesse med i, hvad der sker på SLU. En af hans tidligere studerende der, Lars Roepstorff, er blevet professor i ... det er rigtigt - hestens funktionelle anatomi. Han var med til at udforme ridebaner ved OL i London og Rio.

Fredric taler også anerkendende om Marie Rhodin's forskning i *det nye center for bevægelsesmekanik på SLU. Hun og andre forskere har vist, at dyrlægens øje ikke altid evner at se, hvilket ben en hest er* halt på – det kræver avanceret teknisk udstyr, som nu findes på SLU.

Den nye teknologi har givet ham ret i én ting, han har mistænkt i lang tid: at asymmetrier ikke behøver at betyde, at en hest er halt. Røntgenbilleder kan vise en lille ændring, og så dømmes mange heste ude.

Moderne teknik til bevægelsesanalyse har påvist, at heste kan fødes asymmetrisk og alligevel blive fremragende væddeløbsheste på trods af X-ray ændringer. Men mere forskning er nødvendig, og Fredric ser begejstret frem mod den kommende udvikling.

Besjælet af heste

Navn: Ingvar Fredric Fredricson, født i Malmø 1937.

Baggrund: Kom ind på Veterinærhøjskolen 1960, efter at have taget studentereksamen på den almene linje. På den tid manglede han penge, men V5-spillet var netop introduceret i Sverige og Fredric satsede 100 kr på Jägersro og vandt 7.500 kr. Mødte frem på Veterinærhøjskolen med en voldsom hesteinteresse, men blev opfordret til at slå det ud af hovedet. På den tid troede ingen at hesten havde nogen fremtid foran sig overhovedet.

Karriere: Lang. Påbegyndte et forskningsprojekt om hestens bevægelsesmønster i samarbejde med KTH, FOA og SAAB flyvemaskine-sektion 1963. Chef for et forskningsprojekt om travbaner i 70'erne. Doktor i 1972. Professor ved SLU 1982. Chef for Flyinge 1983-1998.

Familie: Hustru Stine og tre børn. Peder (art director og sølvmedaljeindehaver i spring for hold ved OL Athen og indehaver af sølvmedalje i individuel springkonkurrence ved OL Rio de Janeiro), Jens (Ledende stilling på Rideskolen Strömsholm og OL-rytter, sølv ved EM i spring for hold i Herning) samt datteren Anna (indtil for nylig personaledirektør, nu chef for en rekrutteringsenhed) samt syv børnebørn.

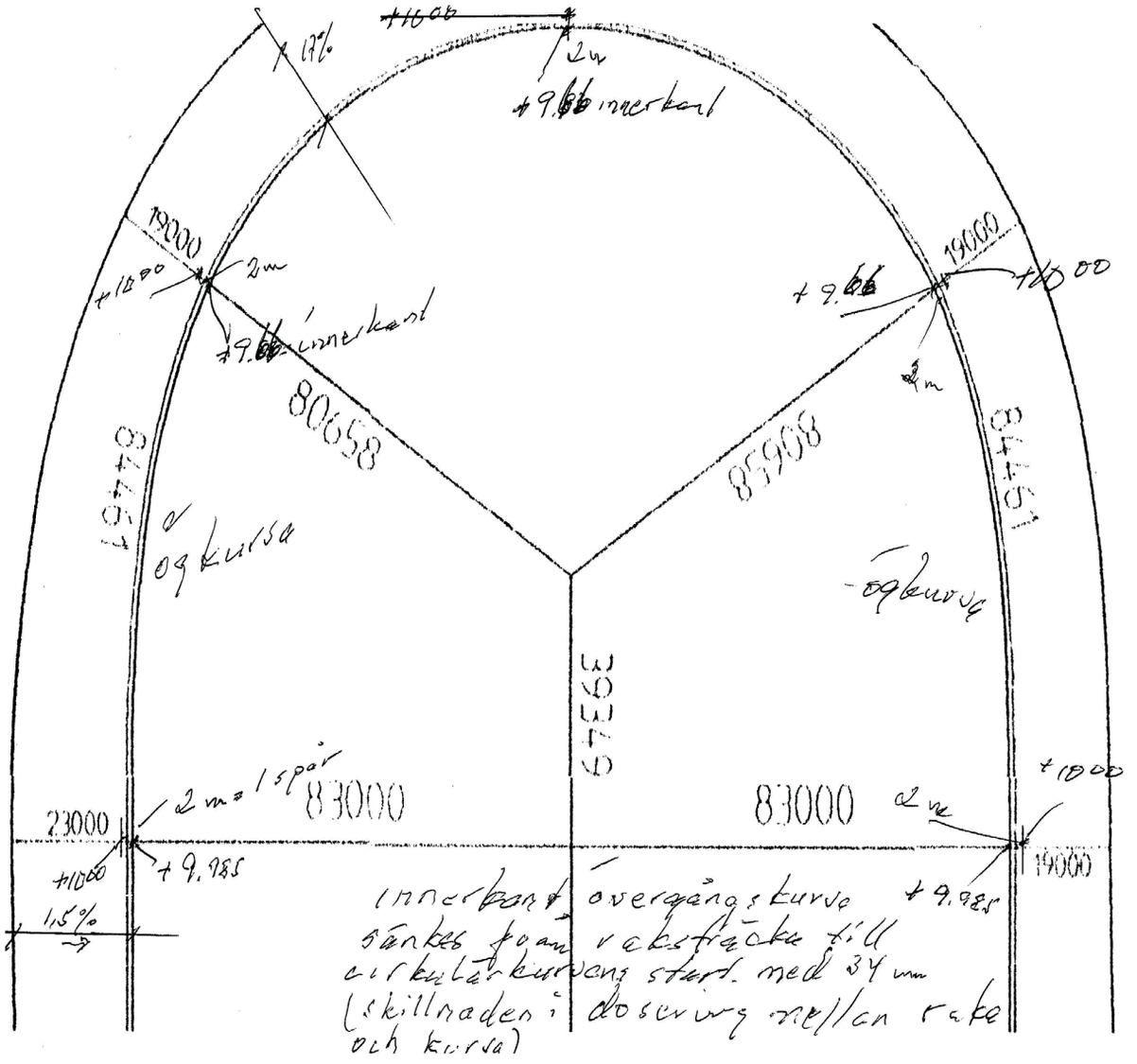
Bilag 2

Tegninger af Lars Sandström

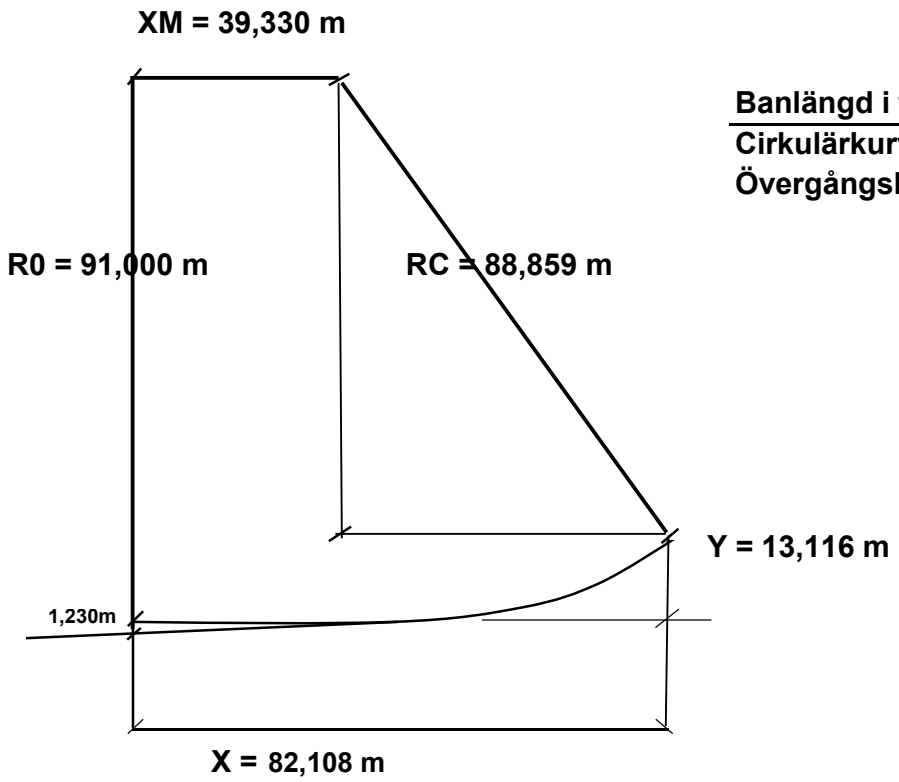
1. til illustration af Lars Sandströms kommentar til Nurmos' fun dering nr. 8 – Niveauforskelle specielt ved kurverne.
2. vedrørende Per Nordströms træningsbane.

1

Lars Sandströms tegning vedrørende kommentar til Nurmos' fundering nr. 8 – Niveauforskelle specielt ved kurverne.



Per Nordström 2017-12-20



Banlängd i teoretisk linje:

Cirkulärkurva:		**192,033m**
Övergångskurvor:	**2 st x**	**84,510m**

Övergångskurva

X	Y	4,5m A% 15,0	4,5m B% 7,0
5	0,003	2,5	2,5
10	0,023	2,5	2,5
15	0,075	2,5	2,5
20	0,179	3,1	3,1
25	0,350	4,0	4,0
30	0,606	5,0	5,0
35	0,963	6,2	6,2
40	1,439	7,5	7,0
45	2,052	8,8	7,0
50	2,822	10,2	7,0
55	3,770	11,4	7,0
60	4,917	12,6	7,0
65	6,289	13,6	7,0
70	7,916	14,3	7,0
75	9,829	14,8	7,0
80	12,073	15,0	7,0
82,108	13,116	15,0	7,0

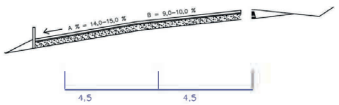
X = 82,108 Y = 13,116

Dim. Hastighet: **1:a spår** **1.26,0**

Dim. Hastighet: **3:e spår** **2.03,8**

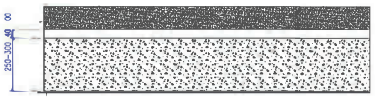
RAKSTRÄCKA

CIRKULÄRKURVA



2017 05 09

ÖVERBYGGNAD



0 – 6 MM	LÖPLAGER
0 – 16 MM	TÄTLAGER
0 – 32 MM	BÄRLAGER

TYPSEKTIONER

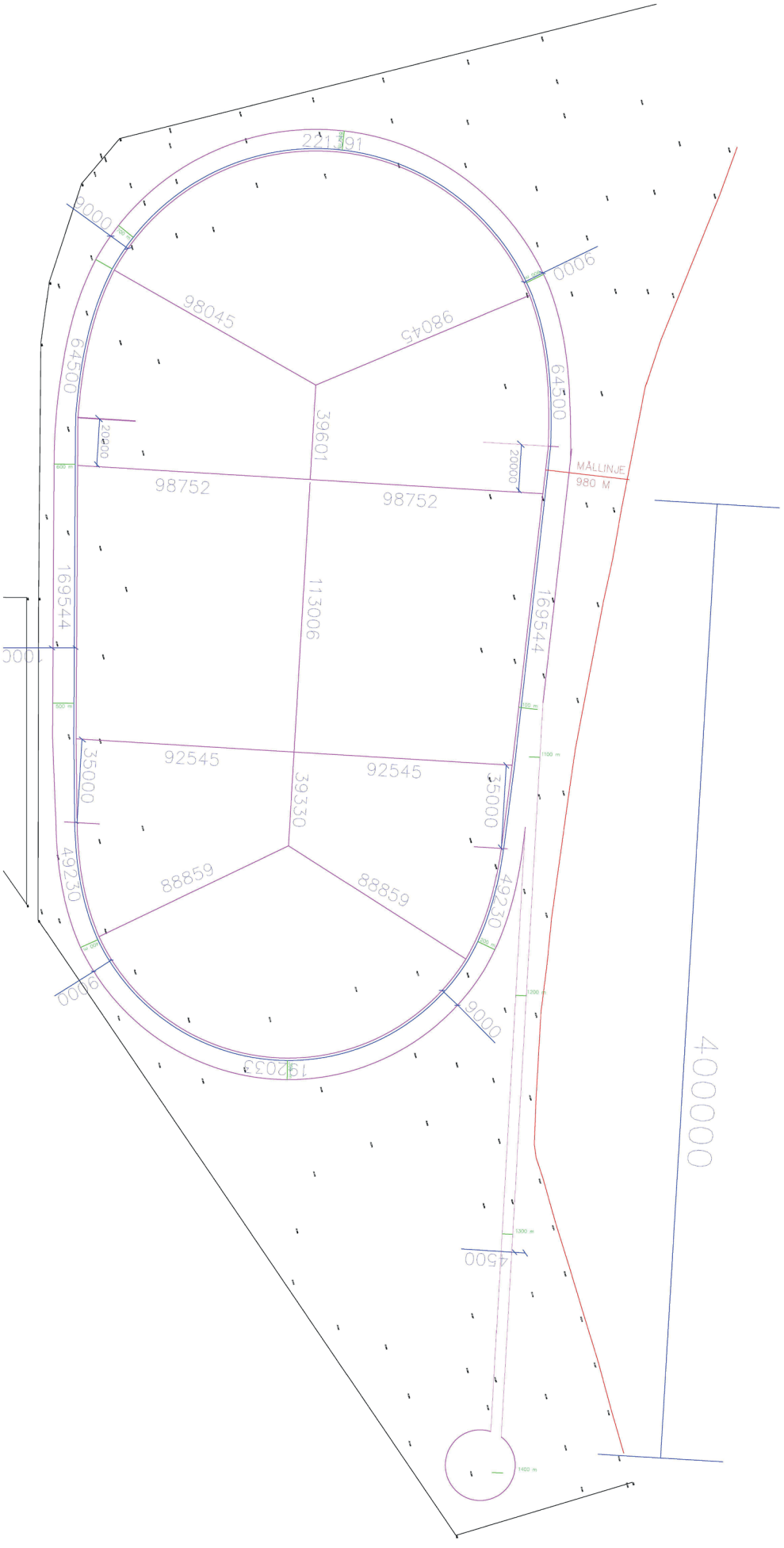
LS Sport & Eventutveckling

KJELL S

LARS SANDSTRÖM

PER NORDSTRÖM

SKALA 1:100 FORMAT A2 002



Højdeangivelser

Til højre i billedet yderkant af Per Nordströms træningsbane - ellers ses resterne af den sø, der lå der forud - Foto: Kjeld Mikkelsen

Indhold

Afsnit	Side
1.Indledning	3
2.Processen	4
3.Grundtemaet: Hestens ve og vel	5
4.Timo Nurmos	5
5.Nurmos' funderinger	7
6.Flemming Jensen	9
7.Flemming Jensens uddybninger af Nurmos' funderinger	12
8.Ken Ecce	20
9.Ken Ecces uddybninger af Nurmos' funderinger	23
10.Lars Sandström	31
11.Lars Sandströms uddybninger af Nurmos' funderinger	33
12.Per Nordström	36
13.Ingvar Fredricson	39
14.Biri Trav, Norge	42
15.Sammenfatning	42
16.Konklusion	47
Bilag	49

En af Danmarks nyligt omlagte baner: Aalborg Væddeløbsbane - Foto: Ditte Hesselborg