



Den kongelige stallforvaltning 1905–1940

Hester og vogner har opp gjennom tidene vært et vesentlig element i monarkiets praktutfoldelse. Hestekjøretøyer var nødvendige fremkomstmidler, men også statussymboler og kilder til fornøyelse. Høytidelige prosesjoner med staselige hester og skinnende karosser ga folket en mulighet til å få et glimt av konge og dronning. Den kongelige ekvipasje demonstrerte identitet og opphøyethet. Ved tronskiftet i 1905 var stallene så å si tomme, og anskaffelse av passende kjøretøyer og hester derfor helt nødvendig.

Ny konge og fornyelse ved slottsstallene

Kongelige ekvipasjer har alltid avspeilt samtidens mote. Dermed ble vognparken ofte fornyet ved tronskifte. Monarkens monogram og våpenskjold skulle også være på plass på alt seletøy, noe som medførte nyanskaffelser også av dette utstyret. Alle herskapshus, Slottet inkludert, hadde sine spesielle farger på deler av seletøyet. Det kunne være pynterosetter på hodetøyet og fargede underlag til saletten (ryggstykket på selen). Slike fargekombinasjoner kunne gå igjen i stallens interiør, på dekken og på kjøretøyenes staffering. Alt for at de forskjellige herskapsekvipasjer skulle kunne gjenkjennes. Kong Haakon VII valgte mørkt brunrødt som hovedfarge på vognene med staffering som for det meste ble holdt i dypt vinrødt.

Det var ikke mye prakt og utstyr ved det stallanlegget som møtte det nye kongeparet da de ankom Kristiania høsten 1905.¹ De startet praktisk talt på bar bakke. Nesten alt som var nødvendig for transport av personer og varer var fjernet ved unionsoppløsningen. Bernadottekongene hadde ikke funnet det nødvendig å ha en omfattende stallforvaltning i Kristiania.² Det som trengtes av



Prins Carl og prinsesse Maud på kjøretur med hesten Yvonne ved Appleton i 1902.
Han har gått ned fra vognen og holder hesten, mens hun fotograferer.

hester, vogner, utstyr og personell ble antagelig fraktet fra Stockholm med jernbanen allerede fra 1860-tallet. De norsksvenske monarkene benyttet dessuten den eksklusive vognmannsforretningen til Carl M. Olsen til en del kjøreoppdrag i den norske hovedstaden.

De kongelige staller hadde begynt å forfalle allerede på 1880-tallet, og hoffstallmesteren beskrev tilstanden slik i 1892: *Naar et større Antal Heste er hidsendte, som ved Keiserbesøget og senest var i Vinter, er der aldeles utilstrækkelig Plads til Opbevaring af Sæler, Sadler, af de til forsendelsen forvidere Sælekasser, af Natdækkener, Natgrimer m m, idet der hertil kun haves et lidet Sælekammer, ... Det nuværende Sælekammer er saa fugtigt, at de herværende Sæler ikke kunne ophænges der, da de mugne, ligesom det med sit Murgulv og upudsede Vægge er saa stygt, at det nærmest ligner et Bryggerhus.*³

Stallene var i bare liten grad utbedret da det nye kongeparet ankom i 1905. Den hesteinteresserte dronning Maud var svært opptatt av stallanlegget. Hun engasjerte en engelsk stallmester, Mr. Brown,



Dronning Maud og kronprins Olav med ponnien Tiny Winnie foran Bygdø kongsgård i 1908. Dronningens søster, prinsesse Victoria til venstre og hennes hund Mac.

og med ham begynte oppgraderingen. Først i 1908 kom det til en avklaring angående utvidelsene av stallbygningene, både når det gjaldt utforming og finansiering. Kongen betalte selv, men dronningen spilte en viktig rolle for hele prosjektet. Det ble oppført nytt ridehus på 45 x 20 meter, sykestall, vognhus og en del utvidelser av eksisterende bygninger. Allerede året etter ble det sendt et tillegg til forrige byggemelding, der man ønsket å innrede en "Automobilstald" i vognskurets østre ende. Denne skulle ha plass til tre biler.⁴

Et hestevant ungt kongepar

Både kong Haakon og dronning Maud var godt vant med hester. Privat, i tiden før 1905, er de flere ganger avbildet kjørende og ridende, både sammen og hver for seg. Dronning Maud var nok den av de to som hadde sterkest affeksjon for alt som angikk hest. Dronningen var oppvokst med hester. Hun var en habil rytter og brukte alltid damesal. I følge kong Olav, red hun hver eneste virkedag fra 10.30 til 12.30, så sant det ikke var skybrudd.⁵

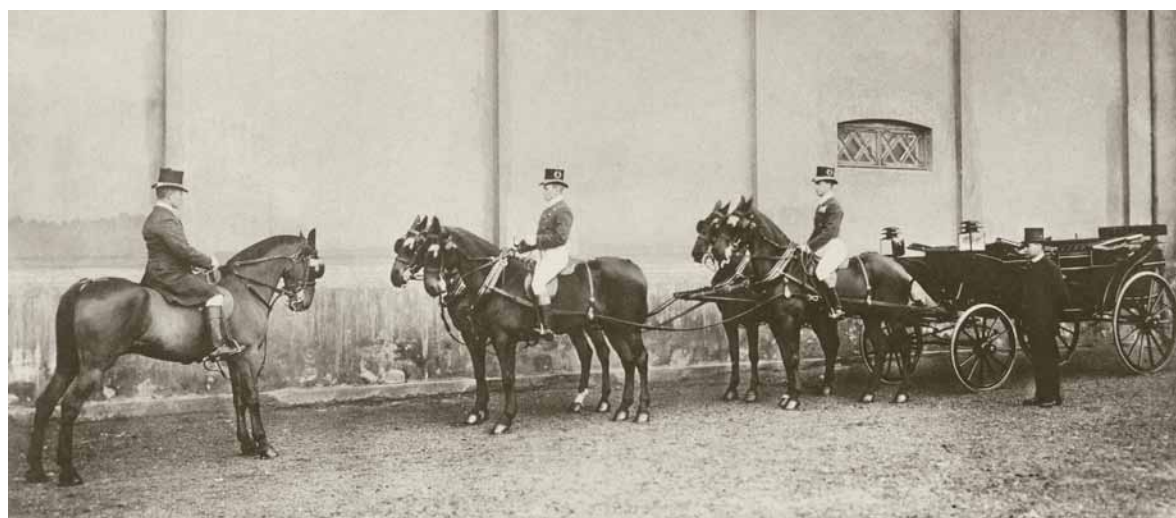
Det ble forventet at den unge kronprins Olav også skulle beherske både ride- og kjørekunsten. Esler og ponnier med tilhørende små vogner ble derfor innkjøpt, mottatt som gaver eller lånt fra



Kong Haakon og adjutant Hjalmar Krag får instruksjon i snørekjøring av Fridtjof Nansen i Holmenkollåsen, 1906.

Sleden og skinnfellen som var en gave til kronprins Olav fra "Trondhjems Børn" på tre-årsdagen i 1906.





Paradelandaueren var en gave fra kong Edward og dronning Alexandra i 1906. Her er den klargjort for det første offisielle oppdraget i anledning av dronningens besøk til Norge samme år. Dronningen skulle hentes på Honnørbyggen og kjøres til Bygdø kongsgård. Fra venstre forridder Johan Nilsen på hesten Mylord, forkusk Johan Gylder med King og Mylady, til slutt stangkusk Gerald Land med Prince og Queen. Stående ved vognen; stallfullmektig Mr. A. Brown.

England. Med den norske vinteren ble både kong Haakon og dronning Maud opplært i sledekjøring og snørekjøring. Instruksjon i snørekjøring tok Fridtjof Nansen seg av. Til sin treårsdag 2. juli 1906 fikk kronprinsen en liten slede fra skolebarn i Trondhjem. En norsk prins skulle også kunne mestre sledekjøring på vinterføre.

Hestene

Det nye kongeparet hadde med seg i alt syv hester fra Danmark. Det var både kjørehester og kongeparets private ridehester. Ganske snart ble bestanden av kjørehester utvidet, og to eller tre hester ble kjøpt inn fra byens mest fornemme vognmannsforretning, Carl M. Olsen. Firmaet var det samme som kong Oscar II hadde benyttet i sin tid, men forretningen begynte på denne tiden å trappe ned virksomheten og solgte ut sine ekipasjer.⁶ Vognmannsforretningen H. M. Kristiansen, på folkemunne kalt "Hans Majestet Kristiansen", tok etter hvert over og fikk mange kjøreoppdrag for Slottet, i den grad Den kongelige stallforvaltning selv ikke hadde kapasitet.

På nyåret i 1906 ble det kjøpt inn to kjørehester fra England. Hestene ble kalt Mylord og Mylady. Ifølge kusken Johan Gylder var disse parhestene sjeldent flotte dyr som vakte oppsikt på grunn av



Tegning fra de nye stallene. Faksimile fra Aftenposten 28.11.1911.

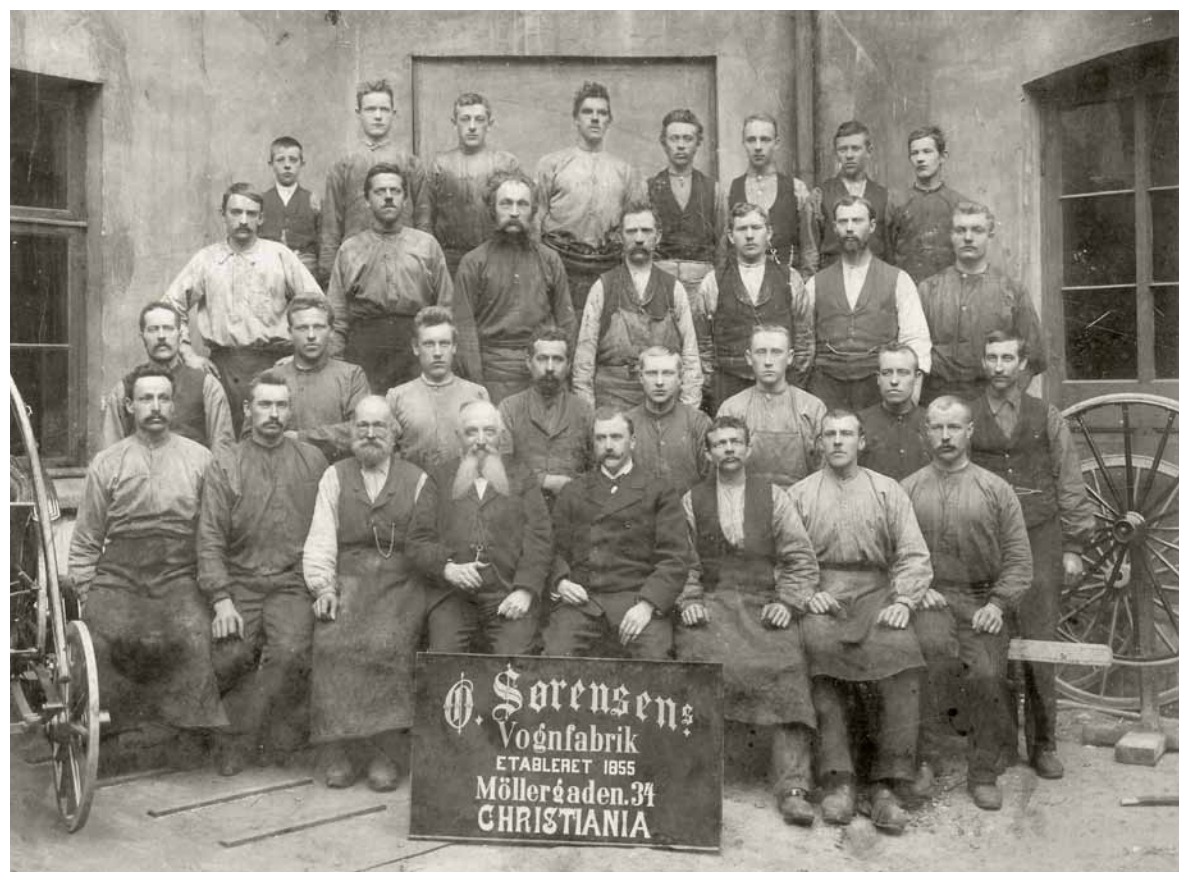
sine høye forbensbevegelser.⁷ Dessverre viste det seg at den ene av hestene var vanskelig å kjøre med, og den ble derfor benyttet til ridende eskorte. Som kroningsgave hadde den britiske kong Edward gitt tre hester, King, Queen og Prince, og en vogn av typen landauer til kongeparet. Disse fem hestene var alle brune, uten store avtegn og antagelig av den engelske rasen Cleveland Bay. Det ser ut som om nye hester etter hvert ble supplert fra England. Men det har nok vært et visst ønske om at norsk kultur også skulle være representert i Den kongelige stallforvaltning. Ganske snart ble både en norskprodusert karjol og en fjordhest tatt i bruk av de kongelige.

I november 1911 inviterte slottsforvalter Welhaven til pressevisning i oppgradert stallanlegg og nybygget ridehus. Det var plass til 30 hester i stallen, ridehuset var det største i byen og dessuten rikelig utstyrt med elektrisk belysning. Aftenpostens journalist bemerket at *Hestene har saamen ingen Grund til at være misfornøyde* og beskrev fasilitetene som følger: *Ved siden av Stalden er foruten Smedje, Vask og Pudserum ogsaa et Toiletværelse, hvor Hestene "friseres" og bades.*⁸

Et tilstrekkelig oppsett med kjøretøy

Utvalget av vogner og sleder skulle dekke kongeparets private kjørebehov, mosjonering av hestene og ikke minst alle slags formelle anledninger. Det er derfor et stort mangfold i den kjøretøysamlingen Det kongelige slott råder over. Noen begrensninger ble allikevel gjort ved å leie inn vogner og hester ved spesielle anledninger.

Det ble imidlertid ikke spart da selve kroningsvognen ble satt i bestilling straks etter at kong Haakon VII var ankommet landet. Oppdraget ble gitt til O. Sørensen i Møllergaten 34 i hovedstaden. Dette skulle bli Slottets fineste vogn, som ble benyttet ved store offentlige anledninger. Samme fabrikant leverte også to landauere som ble benyttet i forbindelse med kroningen i Trondhjem.



“O Sørensen's Vognfabrik” holdt til i Møllergata 34 i Kristiania. Her ble det produsert vogner både til kong Oscar II og kong Haakon. Fotografiet viser de ansatte ved fabrikk, datering ukjent. Vognfabrikken har produsert ni av de totalt 21 vognene som i dag inngår i de kongelige samlinger.

O. Sørensen hadde fra Oscar IIs tid kunnet titulere seg som “Kongelig Hof- og Vognfabrikant”. Alle slike ordninger ble avskaffet i 1905, men Sørensen's gode renommé førte til at han fikk bestilling på nesten 20 kjøretøy til Slottet.⁹ Vesentlig var dette større sleder, landauere, mylorder og kongens private vogn, en stanhope phaeton. Fra familien i England kom det et par vogner som gaver til kongeparet i forbindelse med kroningen. Ytterligere ble noen få vogner kjøpt fra ledende fabrikanter i England og Danmark.

Slottets samling av hestekjøretøy til personbefordring teller i dag litt mer enn 30 enheter. I tillegg kommer noen kjøretøy for mosjonering av hester og varetransport. Personkjøretøyer deler man vanligvis inn i kategoriene kuskekjørte og eierkjørte, alt etter om det var en ansatt kusk som kjørte eller om eieren selv holdt i tømmene. Ved slottsstallene var begge typer representert. Både

Morgenbladet 11.05.1906

KRONINGSVOGNEN

Den Gallækvipage som Kongen har ladet utføre til første Gangs Benyttelse, naar Kongen og Dronningen paa Kroningsdagen skal begive sig fra Stiftsgaarden til Domkirken, staar nu fuldt færdig for at opsendes til Kroningsstaden hos Vognens Bygmester, Vognfabrikant O. Sørensen, Møllergaden 34. Det smukke Kjøretøy er præget af en enkel og værdig Elegance. Det bestaar af en stor Gallakupé med Plads for fire. Kupeen er bygget af Mahogni og Ask og er holdt i mørkebrun Polering med Staffering i ægte Guld. Vogndørene og Sidevæggene er oventil forsynet med buet og facetteret Glas. Paa Døren sees Kongevaabenet. Indvendig er Kupeen trukket med lys bescheifarvet Lyonersilke med indvævede Kroner og overalt polstret. Ovenpaa Kupeens svagt buede Tag hviler en Krone i naturlig Størrelse paa en Pude – det hele er særdeles smukt drevet og forgyldt Messingarbeide, udført af Sichelør Dahl i Tostrups Guldsmedforretning. Denne Krone bærer Æble med Kors alene i Modsætning til den Krone man ser paa Rigsvaabenet, hvor der øverst findes en heraldisk Løve. Saadan Kroner sees øverst paa de to Vognlygter, som i sine slæbne buede Glas bærer indgraveret Kongens Navneziffer. Vognen er udstyret med en staselig Paradebuk og Kongebannerets røde Farve, med Rigsvaabenet i drevet og forgyldt Metal paa Siderne og for øvrig med rige Gulddraperier, i smukt Arbeide, udført af Possementmager H. Zapffe.

Kupeen hviler let og vakkert ved buede Bærearmer paa Understellet. Bag er der et Lakeibræt for to Tjenere, udsmykket med forgyldte og udskarne Opstandere. Gjørtlerarbeidet til Vognen er leveret af L. H. Hagen og Co. Forøvrigt er det hele dyktige og smukke Arbeide udført hos Vognfabrikant Sørensen. Det nærmeste Forbillede for Vognen har været en Gallavogn, tilhørende det danske kongehus. Kongen og Dronningen har selv ved en Leilighed ved et personligt Besøk i Fabriken inspiceret Arbeidets Udførelse. Samtidig har hr. Sørensen for Kongens Regning også udført to andre Landauere, der likeledes i de nærmeste Dage skal sændes til Trondhjem for at anvendes ved Kroningen. Der skal også afsendes en Landdauere, som igaar ankom fra England sammen med de tre Heste til den kongelige Stald, alt efter Forlydende Present fra den engelske Konge til Kongeparet.



Detalj av gallaberlinerest bestilt til kroningen i 1906 og produsert ved O. Sørensen's Vognfabrik.



kong Haakon og dronning Maud hadde sine egne spesielle kjøretøy, mens alle andre kjøretøy ble kjørt av de ansatte kuskene.

Under reiser rundt i landet ble det i kong Haakon og dronning Mauds tid gjerne leid vogner, hester og utstyr av lokale vognmenn. Det ble foretrukket slike som disponerte en landauer til sommerbruk eller finere sleder til vinterbruk. I enkelte tilfeller var det medbrakte egne kusker. På den måten sikret man seg en uniformering som passet anledningen.

Vogner for full og halv galla

Det var vanlig å gradere kjøretøy etter formalitetsnivå ved bruk. Ved offisielle markeringer og representasjon av statsmakten skulle det være såkalt full galla. Det innebar bruk av de aller fornemste kjøretøy, seletøy og uniformer. Det som ved første øyekast skiller gallavognene fra øvrige vogner er kuskebukken. Til denne er det festet et stort stivet klede langs sidene. Dette kledet, på engelsk kalt hammercloth, tar seg staselig ut og er prydet med riksvåpen og possement.

—Det finnes kun én slik vogn ved Det kongelige slott, gallaberlinerer fra O. Sørensens vognfabrikk, også kalt kroningsvognen. Denne vognen ble etter kroningen kun brukt ved årlige åpningen av stortingssesjonen, ved kong Haakons 25-årsjubileum som regent og ved kronprins Olav og kronprinsesse Märthas bryllup. Vognens siste kjøretur var ved Stortingets åpning i januar 1940. Til sammenligning finnes det ved Hovstallet i Stockholm seks vogner og en slede til bruk ved full galla.¹⁰ Ved Den Kongelige Stald-Etat i København er det hele ni slike vogner.¹¹

I den kongelige vognpark finnes ytterligere to vogner som kan betegnes som gallavogner. Det er to helt like paradelandauere av båtformet Sefton-type uten kuskebukk. Disse vognene ble ført av ryttere (postillioner) på begge venstrehestene i firspannet. Dette kalles forspenning *à la d'Aumont*. Om man valgte å kjøre med kun to hester og en rytter ble det kalt *à la demi d'Aumont*. Fordelen med slik forspenning var at



¹⁰ Kong Haakon og kong Edward i paradelandauer med firspann *à la d'Aumont* og eskorteryttere under det britiske statsbesøket i 1908. Etter vognen med de to kongene fulgte en rytteravdeling og deretter fire vanlige landauere med resten av følget oppover Karl Johans gate.



Kuskenes snutehatt til bruk ved full galla, flosshatt med gullbånd og nasjonalfarget kokarde for halv galla og flosshatt med både bånd og kokarde i svart til bruk ved mindre formelle anledninger.

passasjerene ble mer synlige. Bak på vognene var det plass til to lakeier som hadde hånd om bremsing og åpning av dører.

Den ene av disse vognene var en gave fra kong Edward VII og dronning Alexandra av Storbritannia i anledning kroningen i 1906.¹² Kong Haakon ga ikke lenge etterpå vognfabrikant O. Sørensen i oppdrag å produsere en nesten identisk kopi. Da daværende kronprins Olav hentet sin utkårede prinsesse Märtha på Østbanestasjonen like før bryllupet i 1929, ble det benyttet en paradelandauer forspent à la d'Aumont. Kongen ble også hentet i åpen paradelandauer med d'Aumont-ryttere ved den årlige avslutningen av stortingssesjonen i juni helt frem til 1939.

Det ble benyttet uniformer og seletøy avhengig av anledning og kjøreoppdrag. Ved full galla ble kun kroningsvognen med det mest pyntede seletøyet til hestene brukt. Kusker og vogntjenere var iført snutehatt og sine mest staselige uniformer. Til andre offisielle oppdrag, ved såkalt halv galla, var seletøy og uniformer noe enklere. Til disse hørte flosshatt med gullbånd og nasjonalfarget kokarde. Flosshatt med svart bånd og kokarde hørte til antrekk brukt ved mindre formelle og private anledninger.



Kong Haakon og kong Edward, i en vogn av type mylord, ankommer Slottet fra Parkveien under statsbesøket i 1908.

Bykjøretøy og sleder

Vogner som ble benyttet til persontransport i en lavere grad av galla, kan man også benevne som bykjøretøy. Disse ble brukt til å frakte de kongelige til forskjellige arrangementer både av offisiell og privat karakter. Det kunne være alt fra åpning av utstillinger, turer til Bygdø Kongsgård eller til teaterbesøk om kvelden. Alle disse kjøretøyene hadde plass til kusk og medhjelper. Den kongelige stallforvaltning hadde et antall landauere, mylorder og en kupé til slikt bruk på sommer- og vinter-tid. Til de fleste av kjøretøyene hadde man også såkalte hjulmeier som kunne erstatte hjulene når føret krevde det.

Det fantes tilsammen seks landauere, hvorav to var produsert i England, og de øvrige produsert av O. Sørensen, som nesten identiske kopier. Landaueren hadde plass til fire passasjerer. Det var kalesjer både foran og bak, disse kunne slås opp og sammen og dermed forme en lukket vogn. Vognsamlingen inneholder også to vogner av typen mylord, den ene bygget i England og den andre, som er nesten identisk, fra O. Sørensen. En mylord har bare plass til to passasjerer og er utstyrt med en



Kongeparet som tilskuere på Frognerkilen under vinteridrettsuken i 1909.
I sleden sitter også kongens to brødre, prins Christian og prins Harald.

kalesje. Samlingen inneholder også en vogn av typen kupé med plass til to passasjerer inne i en fast overbygning. Denne er produsert i København av firmaet Henry Fifes Eft. og ble antagelig brakt med derfra i 1905.

På vintertid, til sportsarrangementer på Frognerkilen eller i Holmenkollen, brukte man to store sleder av typen vis-à-vis med plass til fire passasjerer. I tillegg fantes en bredslede for to personer med et kuskesete bak og en større bredslede med kuskebukk foran. Den siste var en bryllupsgave til kronprinsparet i 1929. Det er ingen sikker kilde til produsenten av disse sledene, men det er rimelig å anta at det var vognfabrikant O. Sørensen.

Kjørekunst og private kjøretøy

Før bilismen var det å kjøre hest og vogn en ferdighet på linje med det å kunne kjøre bil i dag. Fotografier fra europeiske kongehus viser hvilken prestisje det lå i å kunne føre forskjellige typer hestekjøretøyer, som parhester, tandem og firspann. Det norske kongeparet hadde kun noen få



Kong Haakon kjører en vogn av typen Stanhope phaeton, Bygdø kongsgård, høsten 1910.

Dronning Maud med ridehesten Lilah forspent en karjol, Bygdø kongsgård 1912. Kronprins Olav klatrer bak på vognen.



vogner og sleder som de selv kjørte for hygge og mosjon. Kong Haakon hadde etter ankomsten til Kristiania, anskaffet seg en Stanhope phaeton, som var datidens mest ettertraktede vogntype for velstående gentlemen. Den var beregnet for kjøring med parhester og hadde plass til fire personer. Det mest komfortable setet var foran, der kusken (i dette tilfelle kongen) satt, over dette setet kunne det slås opp en kalesje.

For kvinner som kjørte selv var det mest vanlig å benytte et tohjuls kjøretøy for to personer. Det finnes flere fotografier som viser den unge prinsesse Maud, der hun kjører en såkalt gigg sammen med sin utkårede. Ikke noe kjøretøy av denne typen ble medbrakt eller anskaffet her i Norge, men dronning Maud brukte en firehjuls vogn av typen dogcart og etterhvert en karjol til sine kjøreturer på Bygdøy. Den velutstyrte karjolen var produsert på Norsengs vognfabrikk på Hamar. Det kan virke som om den falt i smak for den hesteinteresserte dronningen, for ved et av kongeparets besøk i Storbritannia ble det gitt en norskprodusert karjol i gave.

Dogcarten, med plass til fire personer, hvor to og to satt rygg mot rygg, ble også benyttet av den unge kronprins Olav. Det var den lille hesten Benny som var forspent, den samme som dronning Maud også delvis brukte. Prinsen hadde startet med eselet Hoddy, som han både kjørte og red. I et intervju uttalte kong Olav en gang at han hadde hatt: *“et sta og umulig esel som skaffet meg mange ergrelser – og tårer!”*¹³ Det var kun to sleder til privat kjørebekning. Begge var av typen damesleder og nesten helt like. En slik slede har et komfortabelt sete til én person fremst og et tjenersete, en såkalt hundsvott bakerst. Sleden kronprins Olav fikk som gave fra skolebarn i Trondhjem var av denne typen.

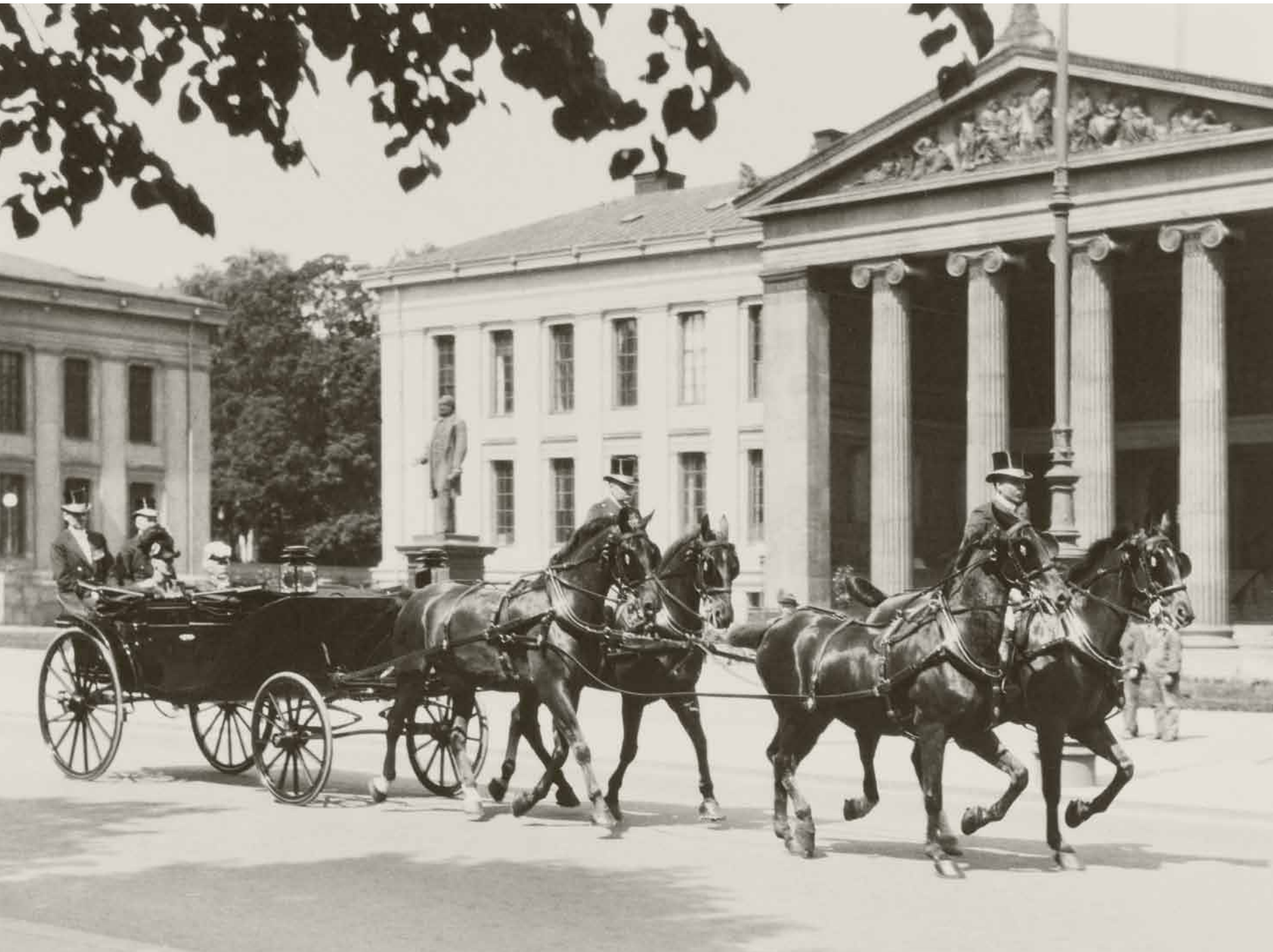
Personalet ved Den kongelige stallforvaltning

Fra midten av 1800-tallet ble det svært vanlig at herregårder og herskaps hus holdt seg med svenske kusker. Dette skyldtes blant annet at man i Sverige hadde flere velrenommerte utdanningssteder for hestehold, som *Allmänna Nordiska Hästskötarskolan*.¹⁴ Det var nok ikke tilfeldig at kong Haakon valgte å bryte med denne tradisjonen og ansette norsk og noe engelsk personale ved den nye stallforvaltningen.

Den nye stallbetjeningen besto av en stallfullmektig, kusker, en hovslager og etter hvert sjåfører. Flere av disse var innlosjert i stallkomplekset. I 1911 sto det å lese i den tidligere nevnte reportasjen i Aftenposten at *“I anden Etage er Kasernen, hvor 13 Staldknekte har hver sin hyggelige Hybel.”* Blant betjeningen ble flere rekruttert fra England. Den første stallfullmektigen, Mr. Brown, ble senere fulgt av landsmannen F. Page. Dronning Mauds første rideknekt, Gerald Land, ble i 1924 etterfulgt av Mr. Cobb. Disse rideknektene hadde som hovedoppgave å holde hestene i form og vedlikeholde deres dressur. I årenes løp ble staben redusert. En fortegnelse fra 1937¹⁵ viser at av de opprinnelige åtte kusker var kun fire igjen som bare drev med hester. De andre fire hadde roller også som reserve-sjåfører og arbeidet sammen med to fulltids, yngre sjåfører, som ble ansatt midt på 1920-tallet.



Kronprins Olav og kronprinsesse Märtha i en landauer dagen før deres bryllup i mars 1929. Her møtes de av jublende menneskemengder i Borggaten på Grønland i Oslo.



Kong Haakon og hoffsjef Jacob Roll Knagenhjelm i paradelandauer på vei til Stortingets høytidelige oppløsning 25. juni 1931. Universitetsbygningen på Karl Johans gate i bakgrunnen. Kuskene Sigvart Svendsen og Harald Riser styrer hvert sitt hestepar. Lakeiene bak; Anders Andersen og Alexander Wold betjener bremsene.

De aller fleste av de norske kuskene som ble ansatt i perioden 1905–1907 holdt stand i Den kongelige stallforvaltning helt fram til krigsutbruddet i 1940. Etter krigen var noen blitt pensjonister, og de øvrige trådte inn som sjåførere. Reduksjonen av stallbetjenter hadde selvfølgelig en sammenheng med at antallet hester etter hvert var blitt mindre. De to første bilene ble anskaffet i 1913 og viser at man var på vei inn i en ny tidsalder med hensyn til transport.

En epoke tar slutt

Den siste gang gallaberlinerer var forspent og ute i bruk ved en høytidelig anledning var ved Stortingets åpning i januar 1940. Straks etter tyskernes invasjon, og etter at kongefamilien hadde flyktet, ble Slottets hester ifølge øyenvitner leid ned Karl Johans gate til slaktehuset.¹⁶ Med det var det også slutt på hestehold ved Det kongelige slott. I og med at hesteholdet ble avviklet, har det etter den annen verdenskrig ikke vært utført formell kjøring med fullt ut kongelige ekvipasjer.

Etter 1945 er Slottets hestekjøretøy bare blitt brukt ved noen få anledninger. I mai 1953 ble prinsesse Ragnhild og Erling Lorentzen kjørt i en vogn av typen mylord da de giftet seg i Asker kirke. Det ble da innlånt hester fra Hærens hesteskole, Starum. Sledene har også vært brukt ved spesielle anledninger. Siste gang ved åpningen av de olympiske vinterleker på Lillehammer i 1994, da kong Harald og dronning Sonja ankom åpningsseremonien i en slede trukket av et firspann med røde dødehester.¹⁷

Det har gått vel 70 år siden Den kongelige stallforvaltning har hatt kusker og hester i aktiv tjeneste. Stallforvaltningen ved Det kongelige slott har i europeisk perspektiv vært av ganske beskjeden karakter. Det unge kongeparet skulle etablere og sette standard for en helt ny organisasjon da de ankom landet i 1905. Selv om både kong Haakon og dronning Maud kom fra kongehus med sterke tradisjoner når det gjaldt hestehold, anla de en etter måten nøktern stil. Man forsto dessuten at en ny tid sto for døren, der automobiler ville overta for hester og vogner. Ved å sammenlikne med våre naboland, ser vi at Den kongelige stallforvaltning var en beskjeden organisasjon. I antall og utforming var ekvipasjene relativt enkle i forhold til den prakt som ble utfoldet ved Europas andre kongehus, men kvaliteten var høy og utstyret i takt med sin tid.

Bjørn K. Høie

