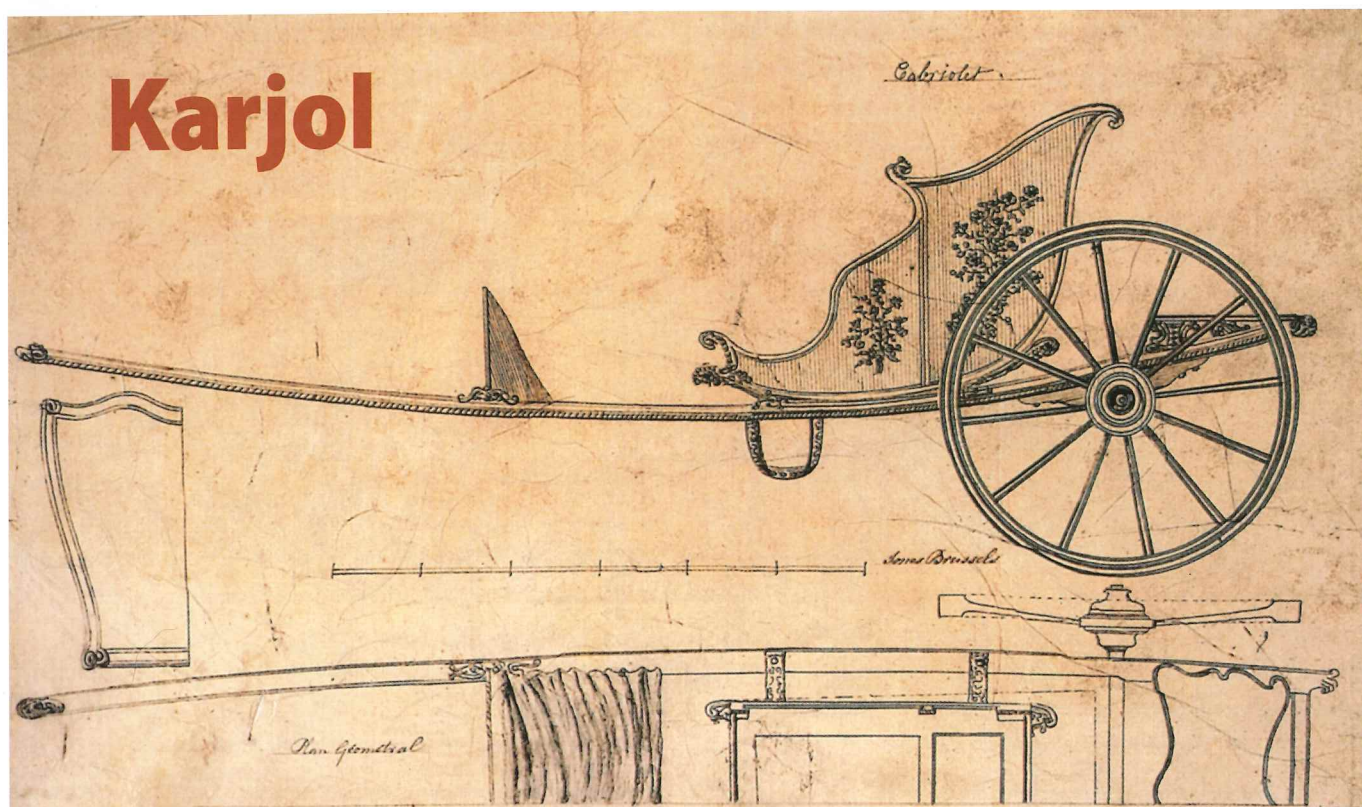


I forrige utgave av **Kjørehesten** så vi på den tekniske utviklingen av tohjulte kjøretøy. Denne gangen ser vi nærmere på karjolen som mange nok tenker på som det mest norske av alle kjøretøy. Men er den virkelig det?



Av Bjørn Høie

Foretar vi dypdykk i historien til våre hestekjøretøy vil dette svært ofte føre oss til grunntyper som har sin opprinnelse utenfor vårt lands grenser. Slik er det også med karjolen, som mange nok vil betegne som noe av det aller mest norske en kan tenke seg i vognenes verden.

#### EN ALLEUROPEISK TYPE

På 1600-tallet var det nordeuropeiske handelsområde helt og holdent dominert av hollendere. Dette området omfattet foruten Holland, syd- og østkysten av England/Skottland, Norskekysten fra Stavanger til Østfold, den svenske vestkysten, Danmark og Nord-Tyskland. Med andre ord Nordsjøbasen og den engelske kanal.

I dette området var norsk eksport av trelast betydelig, spesielt til en stor sjøfartsnasjon som Holland som uheldigvis hadde knapt med skog. Skutene hadde behov for returlast både av hensyn til stabilitet og økonomi. Bygningsvarer som takstein, glass og malingspulver utgjorde hovedtyngden av



Karjol ved Brevik 1800. Utsnitt av maleri av J.W.Edy.





*Frisisk sjes.*



*Tysk karjol*



lasten. Så kom møbler, tøy, krydder og hestekjøretøy.

Det var i hovedsak to typer vogner som kom; den holsteinske reisevogn og den frisiske sjes. Den sistnevnte var et stort tungt tohjulet kjøretøy med snau plass til 2 personer. Hele fatingen var plassert foran akselen slik at dragarmene sto for det meste av fjæringen. Noen stålfjærer var det ikke snakk om. På seinere typer hvor fatingen ble flyttet bakover ble denne opphengt i tykke reimer.



Karjol ved Røisheim. Foto Wilse.

### UTVIKLINGEN I NORGE

På illustrasjoner fra annen halvdel av 1700-tallet er det vesentlig de to vogn-typene som er omtalt ovenfor som vises; store tohjulte sjeser og firhjulte benkevogner. Et par slike kjøretøy av sjes-typen ble vist på utstillingen "Gammelt kjøre- og ridetøi" i Bergen i 1910. Begge var av den lavbygde typen helt uten fjærer. Fatingen hadde plass til 2 personer og var av velsvungen type med kraftig utskåren rokokkodekor. Spissleder fra samme tidsperiode har i store trekk samme fasong på sin fating. Vi kan følgelig snakke om et stilistisk uttrykk som var etablert hos norske vognbyggere og var basert på europeiske impulser.

I Holland hadde sjesen på denne tid en fating som var avfjæret med lange lærreimer og plassert midt over akselen. Denne konstruksjonsmåten ble heller ikke endret nevneverdig så lenge slike var i produksjon. Dermed var den mer høystilt enn sin norske avlegeter. Mye av årsaken til karjolen tek-

niske utvikling i Norge må tilskrives skyss-systemet og de behov det førte med seg. Veinettet ble betydelig forbedret, skyss-skifter (-stasjoner) ble opprettet og bøndene fikk skyssplikt. Flere og flere la ut på reise, og de reisende stilte krav til komfort og hurtighet. Dette gikk i disfavør av de gammel-dagse og meget enkle skysskjerrene. I stedet så vi at karjolene ble foretrukket fordi de ga bedre komfort og raskere framkommelighet for den reisende.

skyssgutt følge med for å ta hest og doning tilbake til hjemstasjonen. Dette kan ha vært en medvirkende årsak til at det ble vanlig å ha et fastbygget skrin med polstret lokk bak, slik at gutten hadde et sete å sitte på.

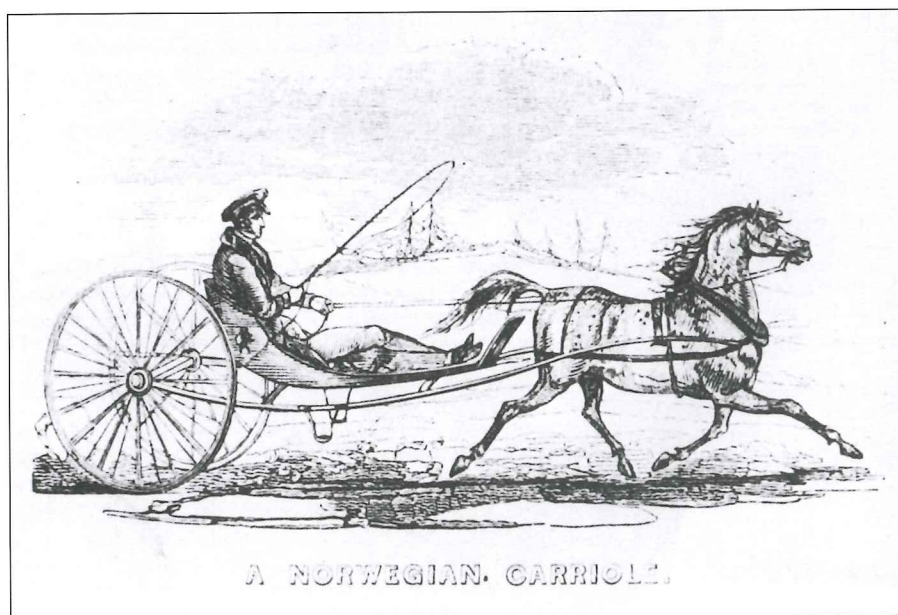
I tråd med skiftende stilarter blir fatingen enklere, smalere og mer "baljeformet". De samme endringene finner vi igjen på spiss-sleder fra den samme tiden, slik som nevnt tidligere.

Omkring 1850 kommer enkle trykkfjærer til anvendelse, men det er ennå ingen mulighet for justering av vektfordelingen.

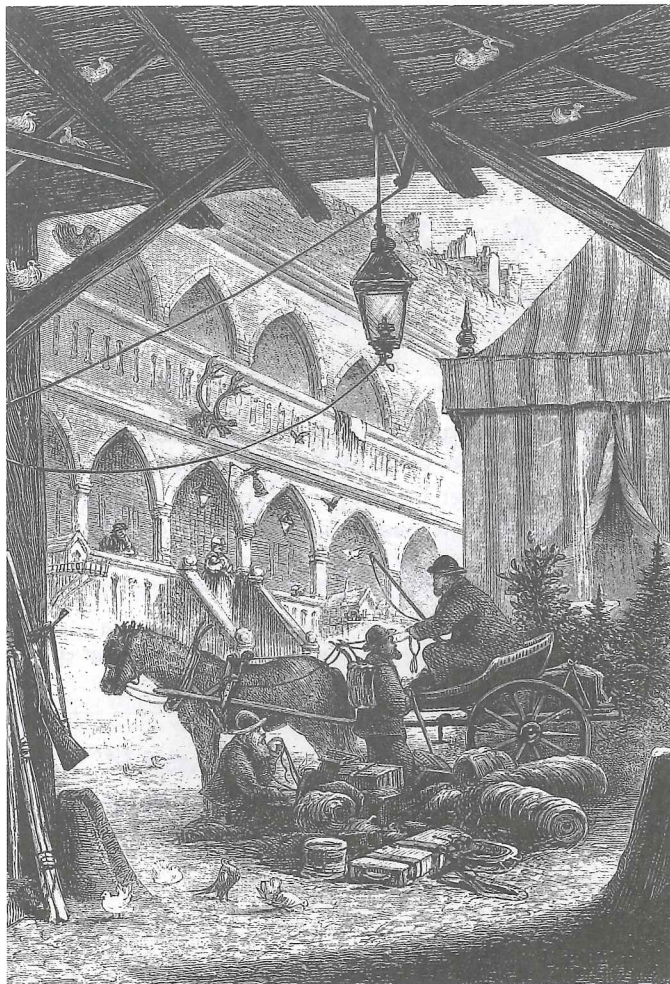
I siste halvdel av 1800-tallet begynner turismen å gjøre seg gjeldende. Reisebyråer som Bennett slo seg opp med å tilby karjoler til leie i Kristiania, hvoretter turistene kunne utforske landet via det nettverket av skyss-stasjoner som fantes. Dette førte igjen til et øket trykk mot karjolenes komfort. Vognfabrikkenes svar var en rekke forbedringer som ble patentsøkt. Begrepet patentkarjol ble et kvalitetsmerke. Spesielt fabrikkene på Hamar og Gjøvik lå i skarp konkurranse om å ha de mest raffinerte fjærsystemene og balansejusteringene. Seteformen ble endret fra det baljeformede med utvendige fotstøtter, til en mer stollignende fasong med høyere ryggstykke og fotplass inne i fatingen.

Under et besøk i høst ble undertegnede vist et par karjoler ute på en låve. Den ene var gammel og framtung og helt uten fjærer. Den andre derimot var ganske interessant med sitt doble fjærsett. Den hadde

Reisesystemet var lagt opp slik at man fikk ny hest og kjøretøy på hver skyss-stasjon, dersom den reisende ikke selv holdt kjøretøy. Med på reisen til neste stasjon skulle vanligvis en







Turist klar for avreise fra Kristiania.

$\frac{3}{4}$ -fjærer mellom aksel og dragarmer. Fatingen var i framkant opphengt i et bevegelig ledd i tverrtreet mellom dragarmene. Hovedsetet og skrinet var satt sammen med et beslag. Skrinet hadde i bakkant to C-formede fjærer som sto an på bakre ende av dragarmene. En slik løsning har jeg tidligere aldri sett. Dette gav ikke mulighet for forskyvning av fatingen framover og bakover, men til gjengjeld var det en ytterst avansert avfjæring som tidligere kun var kjent fra de mest moderne gigger.

## EKSPORTEN TILBAKE TIL EUROPA

Karjolens gode rykte spredte seg også utenfor landets grenser. De mange utenlandske turistene reklamerte for dette lille lette kjøretøyet. Vognfabrikanter fulgte opp med å delta med eksemplarer på store internasjonale utstillinger som Philadelphia i 1876, Malmø 1896, Stockholm 1897, Paris 1900 og Wien 1910. Samtidig ble karjoler brukt som gave til kongelige blant annet ved statsbesøk. Det britiske kongehus mottok en karjol fra sine norske slektninger. Den står utstilt på vognmuseet i Maidstone i England. Dronning Maud fikk en ekstra påkostet karjol (hjul med kompaktgummi) i gave fra Norsengs vognfabrikk. Dette ble brukt for alt hva det var verd i senere kataloger derfra. Høsten 2005 ble det auksjonert bort en naturfarget karjol med mye spesialutstyr i Holland. Den var vel det en kan kalle en "eksportmodell". Den hadde et helt spesielt velformet sete, var utstyrt med ekstra stigtrinn bak og hadde håndbetjent brems.

Denne artikkelen har i en kortere form tidligere vært gjengitt i Trilla i nr. 2-00 og 2-05

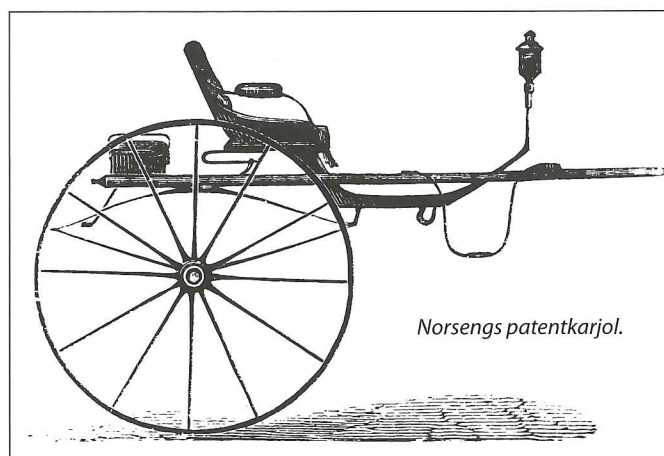
Øvrige kilder:

Høie, 2007: Hest og Vogn i Norge, s. 21, 166 ff

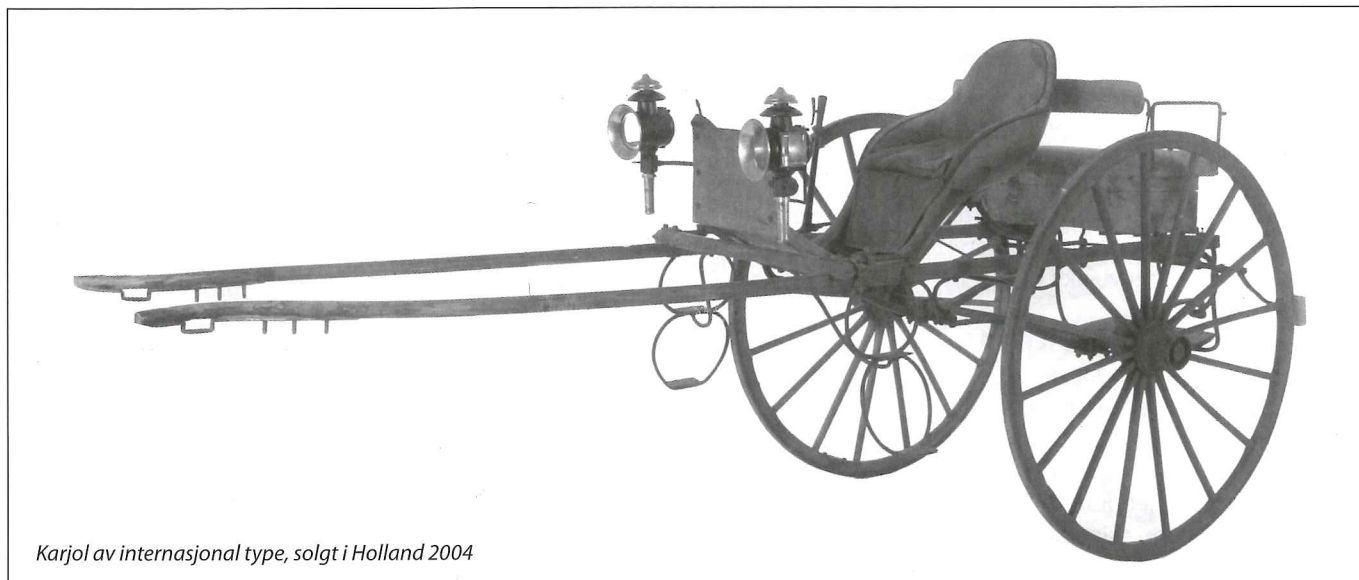
Mehl, 1966: Acker- Markt- und Reise-wagen, s. 107 ff

Bouma, 1997. De Friese sjees, s. 13 ff

Shetelig, 1910. Gammelt Kjøre- og Ridetøi



Norsengs patentkarjol.



Karjol av internasjonal type, solgt i Holland 2004