



NASLOVNICA

SADRŽAJ

INTERVJU S POVODOM

KRITIKA I...

MANIFESTACIJE

ESEJI

i... Begić Šulentić A; Begić A; Grundler E. Glazbene aktivnosti

i... Uzelac Z. Barokna preobrazba

i... Mhnjak J. Uloga knjižnica

i... Loinjak I. i Kriška M. Teozofija i apstrakcija

i... Lukić D. i Ratkovčić R. Performans Satana Panonskog

i... [Kirchhoffer S. i Z. Brijunske kočije](#)

i... Kuhar R. Pokret kao zvuk

i... Buovac M. Prikaz i značaj knjige u svijetu filatelije

IZDAVAŠTVO

Sonja Kirchhoffer i Zoran Kirchhoffer  
[industrijskaarheologija@gmail.com](mailto:industrijskaarheologija@gmail.com)  
[zoran.kirchhoffer@tehnicki-muzej.hr](mailto:zoran.kirchhoffer@tehnicki-muzej.hr)

## Brijunske lovačke kočije

**Sažetak:** Lovачke kočije iz zbirke kočija koje su u vlasništvu Nacionalnog parka Brijuni ukazuju na to da je određivanje tipologije kočija u pojedinim primjerima težak i kompleksan posao. Svrstavanje spomenutih brijunskih kočija u kategoriju kočija za lov posljedica je njihove najveće sličnosti s kočijama ove namjene i činjenice da identične primjere nismo našli u vrlo raznolikom dijapazonu kočija. Sam termin lovačke kočije jasno definira njihovu primarnu namjenu prijevoza lovaca, oružja i lovine, koja je usklađena s vizualnim izgledom vozila, a koja se očituje u njihovoj masivnijoj konstrukciji. Među dvjema obnavljanim lovačkim kočijama najveće su razlike u veličini, ali dijelom i konstrukciji tijela kočija. Za vrijeme postupka obnavljanja paralelno smo nastojali kroz materijalnu građu doći do podataka o povijesti restauriranih kočija jer o njima nije sačuvana nikakva dokumentacija. Kao što je to već uobičajeno u tehničkoj baštini ovih naših prostora, predmet je najčešće jedini izvor informacija o svojoj povijesti i prvobitnom izgledu.

**Ključne riječi:** lovačke kočije, Nacionalni park Brijuni, restauracija i konzervacija.

### Uvod

Određivanje tipologije kočija je kompleksan posao. U određenim slučajevima je kategorizacija kočija jednostavna, ali u nekima je složena i gotovo nemoguća. Poseban problem u klasifikaciji različitih tipova kočija sadržan je u činjenici da je definiranje pojedinih tipova različito u različitim zemljama, kao i u postojanju samih razlika u nazivlju istog tipa kočija unutar jednog govornog područja, kao što je to slučaj, primjerice, u njemačkom jeziku.

U studenom 2013. započela je obnova dviju kočija iz zbirke kočija u vlasništvu Nacionalnog parka Brijuni, a koje su tijekom obnove identificirane kao lovačke kočije.<sup>[1]</sup> Kočije su klasificirane na ovaj način nakon neuspješne potrage za njihovim pandanima u dostupnoj građi. S obzirom na ograničenu dostupnu građu obratili smo se za pomoć kustosu bečkog Muzeja povijesti umjetnosti, M. Döberleu<sup>[2]</sup> koji, također, nije uspio pronaći kočije koje bi bile u potpunosti istovjetne s brijunskim. Konzultirani kustos složio se nakon provedenih pokušaja identifikacije, da spomenute kočije identificiramo kao lovačke.<sup>[3]</sup> Sam naziv ide u prilog da su to kočije koje služe kao sredstvo prijevoza lovaca, oružja i lovine. Osim navedene svrhe ove su kočije mogle imati i svrhu prijevoza putnika i njihovih stvari po ruralnim sredinama, a takva namjena se očituje u njihovom izgledu. Kako o kočijama koje su namijenjene lovu nije nađeno gotovo ništa podataka, u ovom radu smo se prvenstveno usmjerili na obilježja konkretnih kočija i sam postupak njihove restauracije i konzervacije.

Lovačke kočije se obično na različitim internetskim stranicama i novijoj literaturi identificiraju u engleskom govornom području kao *hunting carriage*. Nažalost malo je literature o kočijama spomenute namjene. S obzirom na različitost dvaju ovdje obnavljanih kočija treba napraviti odmah razliku između termina *carriage* i *wagon*, pa je tako termin *carriage* primarno vezan uz prijevoz ljudi dok drugi podrazumijeva prijevoz različitog tereta koji ne isključuje i ljude. Nadalje, naziv *wagon* podrazumijeva obično i određenu konstrukciju tijela kočije prikladnu za nošenje tereta pa se zapravo oba termina upotrebljavaju za oznaku lovačkih kočija pri čemu oni sugeriraju različita obilježja i značenje tako nazvanih vozila. Lovačke kočije, kao uostalom druge kočije, u sebi sjedinjuju obilježja drugih vozila, pa se tako u konkretnim dvjema brijunskim kočijama isprepleću elementi različitih tipova kočija poput, primjerice populame kočije, *Surrey*, kao i drugih manje poznatih vozila.<sup>[4]</sup> Vozilo *Surrey* je bilo populamo američko četverokotačno vozilo koje se najvećim dijelom koristilo krajem 19. i početkom 20. st., kao obiteljsko sredstvo prijevoza po ruralnim sredinama.<sup>[5]</sup> Poput *Surreya* brijunske lovačke kočije imaju četiri kotača i veći broj sjedala, u konkretnom primjeru, četiri. Uz sličnosti u broju kotača i koncepciji sjedala koja su bila frontalno postavljena, tako da su putnici jedni drugima gledali u leđa, postoje i razlike između tipa *Surreya* i lovačkih kočija o kojima je ovdje riječ. Naime, kotači *Surreya* bili vitkiji u odnosu na one u lovačkih kočija, a razlika je bila prisutna i u njihovoj veličini, u smislu odnosa između prednjih i stražnjih kotača pri čemu je ta razlika bila izrazitija u lovačkih kočija. Ranije spomenuti kustos, M. Döberl kazuje da bi u njemačkom govornom području ovakve jednostavne kočije s dva jednaka sjedala, koja su postavljena tako da gledaju prema naprijed, nazivali *Kutschierwagen*.

Razlika između razmatranih dviju lovačkih kočija vidljiva je ne samo u njihovoj veličini jer je jedna znatno manja od druge, već je vidjiva i u njihovim obilježjima. Tako manja ima prije oblik kutije zbog čega bi se za nju moglo reći da bi prije bila ono što bi preciznije označili terminom *wagon*, što znači da je svojim oblikom i samom uvjetno rečeno donekle zatvorenom koncepcijom prije služila za prijevoz opreme i lovne. Zbog njezine veličine može se pretpostaviti da su se njome mogla služiti i djeca, a u njoj su se mogli prevoziti i psi. Međutim, bitna razlika između lovačkih kočija i spomenutog tipa *Surrey* vezana je uz masivniju konstrukciju i visinu sjedala lovačkih kočija, a što je posljedica različite namjene uspoređenih vozila. Različita namjena sa sobom nosi i razlike u estetskim pojedinostima pa su lovačke kočije u svakom pogledu robusnijih obilježja u odnosu na vozila namijenjene gradskoj vožnji i reprezentaciji.

### Restauracija i konzervacija lovačkih brijunskih kočija

Restauracija objiju lovačkih kočija je započela podizanjem kočija na oslonce, nakon čega se prišlo skidanju kotača i odmaščivanju, čišćenju i poliranju osovina. Kako bi se lakše uočili i iščitali eventualni natpisi na osovinama prišlo se njihovom poliranju. Natpisi su identificirani na više mjesta na ležištima kotača veće kočije dok na maloj kočiji nisu nađeni. Na velikoj kočiji nađeno je nekoliko teško čitljivih natpisa pri čemu se njihovim međusobnim uspoređivanjem i dopunjavanjem utvrdilo da je riječ o istom natpisu koji je glasio: "S. ARMBRUST WIEN". Međutim, iako na maloj kočiji natpisi nisu nađeni, s obzirom na određene sličnost velike i male kočije u primijenjenim materijalima, načinu izrade, dizajnu vrlo je moguće da su obje kočije izgrađene u istoj radionici. To otvara pitanje zašto na jednoj postoje natpisi, a na drugoj ne. Ukoliko je obje kočije radila ista radionica teško je vjerovati da manja kočija ne bi imala natpis, no moguće da je on propao uslijed korodiranja materijala jer je manja kočija bila u znatno lošijem stanju od velike što je posljedica, vjerojatno, njezinog lošijeg skladištenja i drugačije namjene. Osovine manje kočije su prilično izlizane na mjestima gdje se nalaze natpisi kod velike kočije. Ipak, činjenica je da ni na jednom od četiri ležišta nisu uočeni tragovi postojanja natpisa, prije bi ukazivalo na to da natpisi ovdje vjerojatno nisu postojali.

Nakon iščitavanja natpisa prišlo se sondiranju boje na kotačima, a ona je kod veće kočije, ispod tri sloja crne boje, na obručima kotača pokazalo da je originalna boja obruča bila oker žuta. Za razliku od kotača velike kočije kotači male kočije su došli u lošijem stanju jer su tijekom skladištenja bili opjescareni, ali ne i konzervirani što je imalo za posljedicu korodiranje metalnih dijelova. Sondiranjem kotača kod male kočije na glavčini (centralni dio kotača) nađen je mali trag crne boje s crvenom crtom po sredini prstena kotača. Metalni dijelovi kotača male kočije su konzervirani antioksidansom u dva sloja i lakirani crnom sjajnom bojom opet u dva sloja. Nakon toga su na utvrđenim tipiziranim mjestima glavčine kotača izvučene crvene crte (s vanjske strane), kao i na identificiranim tipiziranim mjestima na podvozju. Crvenom bojom su obojeni i poklopci osovine. Drveni dijelovi kotača male kočije su nijansirani u boju kočije i potom lakirani crnim lakom gdje je za to bilo potrebe prema zatečenom stanju. Kod velike kočije drveni dijelovi kotača su premazani firmisom i transparentnim lakom dok su metalni dijelovi obojeni u temeljnu i oker žutu boju.

Nakon završenih poslova na kotačima prišlo se sređivanju samog tijela obaju vozila, pri čemu je kod veće kočije prvo uklonjeno zadnje sjedalo te se pristupilo brušenju drvenih dijelova na kojima nije nađen niti jedan natpis, kao što nije nađen ni na drvenim dijelovima male kočije. Postupak uređivanja stražnjeg sjedala na maloj kočiji bio je još jednostavniji jer su se sjedala mogla jednostavno odići od podloge što je posljedica njihove drugačije primarne namjene. Sjedala su konzervirana prema zatečenom stanju, kao i kočija u kompletu. U obje kočije drvo je u potpunosti fino brušeno radi uklanjanja slojeva nečistoće i oksidiranih premaza, a obnovljen je sloj firmisa i laka. Sanirano je oštećenje pokidanog desnog zadnjeg blatobrana u velike i male kočije. Tijekom restauracije i konzervacije kočija nije bilo nekakvih neočekivanih problema, tako da je postupak obnove išao prema predviđenom planu.

Da bi kočije što duže ostale u ovom stanju bilo bi dobro ih držati u odgovarajućem zatvorenom prostoru u kontroliranim mikroklimatskim uvjetima sa 45 do 60 % relativne vlažnosti zraka. Kočije bi trebale biti pokrivene *tyvek* platnom kako ne bi bile izložene svjetlosnim utjecajima a ujedno bi mogle i „disati“, a prostor u kojem su, bi se trebao redovito provjetravati (npr. kod redovitog brisanja prašine). Uz navedeno bilo bi poželjno povremeno "vršiti" zakretanje kotača rukom radi uklanjanja napetosti i samopodmazivanja.



Crvena crta na glavčini kotača male kočije (fotografirao Z. Kirchhoffer, prosinac 2013. )

### Opis brijunskih lovačkih kočija

Obje kočije imaju četiri masivna drvena kotača kod kojih je čelični obruč (šina) obložen punom gumom. Međutim, između ovih dviju kočija postoji razlika u vrsti gume koja je nanešena (vulkanizirana) na obruč, i dok na većoj kočiji imamo tzv. prirodnu gumu, kod manje kočije riječ je o amiranoj gumi, odnosno gumi pojačanoj platnom. Razlike postoje i u profilu guma, pri čemu je kod kotača male kočija profil gume okrugao dok je kod velike kočije pravokutan. Upravo različit profil, prema našem mišljenju, ukazuje na to da mala kočija ima starije kotače, a na što bi upućivao okrugli presjek gume jer je kvadratni produkt primjene modernijih tehnologija. To možda samo pokazuje da su gume na velikoj kočiji češće mijenjane što je pretpostavljamo posljedica njezinog drugačijeg i shodno tome drugačijeg korištenja. Kotači obje kočije imaju radialne drvene



Amirana guma male kočije (fotografirao Z. Kirchhoffer, prosinac 2013.)

žbice (palci). Rub obruča (šine) kod velike kočije<sup>[6]</sup> je u oker žutoj boji, a u istu su boju nijansirani i držači žbica (gobelje) koji su zakovani za obruč. Oker žute boje su i glavni vijci koji fiksiraju kotač na osovinu (aks). Središnji dio kotača (glavčina, odnosno šiška) je crne boje. Kod male kočije je pak obruč s ležištima žbica crn, odnosno svi metalni dijelovi (osim poklopca) su obojeni u crno dok su drveni nijansirani u prirodnu boju drveta. Važno je napomenuti da su kod oba vozila prisutne velike razlike u veličini prednjih i stražnjih kotača, pa su tako prednji kotači za otprilike 30 % manji od stražnjih. Naime, guma na kotačima uvedena je u upotrebu još 40-tih godina 19. st., a za što je zaslužan Robert William Thomson,<sup>[7]</sup> što donekle može samo okvirno pomoći u dataciji kotača. To zapravo znači da kotači koji su na kočijama ne mogu biti mlađi od tog vremena, ali ne treba zanemariti mogućnost da su se tijekom korištenja stariji modeli zamijenjivali novijim. Ipak činjenica je da se guma nije često aplicirala na kotače prije početka 20. st., pa je njihova uloga u određivanju starosti kočija manje mjerodavna.

Obje su kočije dvosovinske s pomičnim prednjim zglobom prednje osovine što omogućava prijevoz većih tereta, a omogućuje i dulju konstrukciju same kočije. Konstrukcija s osovinama je od čelika, a kočije počivaju na lisnatim oprugama koje su osovinama povezane u elipsu i imaju više pojedinačnih listova. Razmatrane kočije imaju ručnu kočnicu koja je polužna i smještena s desne strane prednjeg sjedala, na dohvata ruke, a njihova je ručica izrađena od mesinga pri čemu je izabrani materijal izrade posljedica želje da ručica bude otporna na koroziju koja može biti potencirana ne samo vremenskim okolnostima već i načinom korištenja metalnog predmeta rukama, a pri čemu ruka dobiva ulogu katalizatora u korozivnim procesima.

Visoko položena sjedala u obje kočije tapcirana su umjetnom kožom, s ukrasnim bijelim bordurama. Upravo je umjetna koža pokazatelj da sjedala nisu mogla biti izrađena prije druge polovice 50-ih godina 19. st.<sup>[8]</sup> Sjedala imaju niski polukružni naslon za leđa s rukohvatima koji su nadograđeni na postojeću metalnu konstrukciju. Oker žuta boja je nađena ne samo na dijelovima kotača veće kočije već i na njenim pregradnim limovima koji su smješteni između prednjih i stražnjih sjedala, a pretpostavljamo da su isti posljedica želje da se smanji prljanje kočije. Kod male kočije ovih pregradnih limova nema, što je uvjetovano njihovim različitim korištenjem. Naime, ispod zadnjeg sjedala velike kočije je tovarni prostor dok je kod male on veći zahvaljujući mogućnošću pomicanja stražnjih sjedala prema naprijed. Kod male kočije ispod svih sjedala je prazan prostor pogodan za korištenje kao tovarni prostor dok je kod velike kočije samo prostor ispod stražnjih sjedala prazan, odnosno otvoren za tu namjenu. Stražnja sjedala velike kočije se mogu ukloniti jer su pričvršćena s četiri vijka na drvenu podlogu, a kod male kočije se stražnje sjedalo može odići od podloge, što manju kočiju čini pogodnijom za skladištenje. Blatobrani su u cjelini spojeni s gazištem, odnosno stepenicom. Objе kočije su u boji lanenog firmisa s kojom su usklađena sjedala koja su u velikoj kočiji smeđa, a u maloj ljubičasta. Upravo su lovačke kočije često izrađivane u prirodnoj boji drveta kako se na njima ne bi vidjeli tragovi oštećenja i kako bi se vjerojatno lakše uklopile u prirodni ambijent, no od toga odudara boja kotača u velikoj kočiji i boja sjedala u maloj kočiji. Konkretnе kočije nemaju svjetiljki što ukazuje na njihovu prvenstveno dnevnu namjenu.



Brijunska velika lovačka kočija nakon postupka obnove (fotografirao Z. Kirchhoffer, prosinac 2013.)

Ove su kočije bile svakako namijenjene vožnji po ruralnim sredinama. Jedan od njezinih putnika, kao i kod ostalih sličnih kočija, bio je ujedno i vozač kočije. To je mogao biti vlasnik kočije, ali i njemu podređena osoba. S obzirom na način izrade, karakteristike i dizajn može se zaključiti da su ove lovačke kočije korištene kao vozila za vožnju po ruralnim sredinama, ali i sportska vozila. Kako kočije nisu imale krov jasno je da su primarno korištene za suhog i stabilnog vremena. Manje je kočija zbog svojih osobina korištena vjerojatno i za prijevoz djece jer su se ona najčešće vozila po parkovima i privatnim imanjima, pa je ovo vozilo bilo idealno sredstvo njihova prijevoza.

### Zaključak

Činjenica da su ove kočije pokazale veliku sličnost s kočijama koje su tipične za kraj 19. st. što ide u prilog njihovoj izgradnji tijekom druge polovice 19. stoljeća ili početkom 20. st.. U prilog takve datacije išla bi upotrijebljena guma na kotačima, umjetna koža na sjedalima, kao i u oba primjera prisutna ručna kočnica čija je pojava "novijeg" datuma.<sup>[9]</sup> Radionica Ambruster bila je među vodećim radionicama u proizvodnji kočija za

Austro-Ugarske Monarhije, a ona je djelovala kroz veći dio 19. st. i početkom 20. st., a što bi bilo u skladu s ranije postavljenom datacijom kočija. Ipak, ove kočije ne možemo u ovom trenutku preciznije datirati unutar perioda u kojem je djelovala radionica Ambruster. U spomenutoj radionici su dugi niz godina izrađivane kočije i za carsku obitelj.<sup>[10]</sup> Brijunska zbirka može se dičiti činjenicom da ima u svojoj zbirci jednu ili što je vjerojatnije dvije kočije, koje je izradila radionica Sebastiana Ambrustera, odnosno radionica koja je za vladavine Franza Josepha uz radionice Ludwiga Lohnera i Carla Mariusa, bila najčešće angažirana u izradi kočija od strane carske obitelji.<sup>[11]</sup> Radionica S. Ambrustera je tijekom svog rada dobila nekoliko međunarodnih nagrada. U Schönbrunnu se danas čuva čak 14 vozila ove radionice, ali se njihove kočije mogu naći drugdje u svijetu.<sup>[12]</sup> Upravo ovaj podatak doprinosi dodatnoj vrijednosti brijunskoj kočiji jer jedna od njih na sebi nosi ovaj "dragocjeni" potpis.



Obnovljena brijunska mala lovačka kočija (fotografirao Z. Kirchhoffer, prosinac 2013.)

Tijekom opisanog postupka restauracije i konzervacije nastojalo se kroz materijalnu građu, odnosno informacije sačuvane u samim kočijama doći do podataka o njihovoj povijesti. Napomenuli bi da o ovoj temi u Hrvatskoj nema dostupne literature i da smo u radu posezali za stranom građom. Osim navedenog dodatna je otežavajuća okolnost u bavljenju ovom tematikom i to što o restauriranim kočijama nema sačuvane dokumentacije, a nije nam poznato ni gdje su se kočije nalazile prije dolaska u zbirku brijunskih kočija i u čijem su vlasništvu do tada bile.<sup>[13]</sup> Zbog navedenog kočije su ovdje bile jedini izvor informacija o svojoj povijesti i prvobitnom izgledu koji se, također, iščitavao iz materijalne građe.

## BIBLIOGRAFIJA

1. Austria Post „Motorcycles – Lohner L125“. [https://onlineshop.post.at/onlineshop/briefmarken-philatelie/briefmarken/sondermarken/motorraeder-lohner-l-125\\_4697?changeLanguage=2](https://onlineshop.post.at/onlineshop/briefmarken-philatelie/briefmarken/sondermarken/motorraeder-lohner-l-125_4697?changeLanguage=2) (posjet 8. 1. 2014.)
2. Berkebile, Don H. *Carriage Terminology: An Historical Dictionary*. Smithsonian institution press and Liberty cap books, Washington 1978.
3. Döberl, Mario *Hunting carriage*, . (10.1. 2014.)
4. Gilbey, Walter *Modern carriages*. London 1905.
5. Grand Oaks Resort & Museum: Florida Carriage Museum „Dress Chariot“. <http://thegradoaks.com/work/dress-chariot/> (posjet 25. 4. 2015.)
6. Green, Susan; Fisher, Neil *Conservation and restoration of horse-drawn vehicles*. Carriage Museum of America, 1997.
7. The House Divided Project „Rubber tire for carriage wheels patented in England“. <http://hd.housedivided.dickinson.edu/node/11823>
8. Popić, Ante *Narodna zaprežna kola // Narodni.NET tradicija i običaji*. <http://narodni.net/narodna-zaprežna-kola/> (posjet 1. 12. 2013.)

- 
- [1] Financije diktiraju nivo obnove kočija, pa su ove dvije kočije zbog ograničenih sredstava obnovljene samo na površinskoj razini.
- [2] Dr. Mario Döberl kustos je bečkog Muzeja povijesti umjetnosti (*Kunsthistorisches Museum mit MVK und Ötm Sammlung Wagenburg und Monturdepot, Wien*. URL:<http://www.khm.at/>).
- [3] Döberl, Mario *Hunting carriage*, [mario.doeberl@khm.at](mailto:mario.doeberl@khm.at). (10.1. 2014.)
- [4] Npr. *Mountain wagon, Spring wagon* i nekih drugih vozila koja su karakteristična za SAD-e (opš. Berkebile, Don H. *Carriage Terminology: An Historical Dictionary*. Smithsonian institution press and Liberty cap books, Washington 1978.).
- [5] Isto, str. 265-266.
- [6] Nazivlje je preuzeto gdje je to god bilo moguće iz hrvatske narodne tradicije (Popić, Ante „Narodna zaprežna kola. // Narodni.NET tradicija i običaji“. <http://narodni.net/narodna-zaprežna-kola/> (posjet 1. 12. 2013.), ali samo kao nadopuna standardnom, odnosno uobičajenom nazivlju.
- [7] The House Divided Project. „Rubber tire for carriage wheels patented in England“. <http://hd.housedivided.dickinson.edu/node/11823> (11. 1 2014.).
- [8] Green, Susan; Fisher, Neil *Conservation and restoration of horse-drawn vehicles*. Carriage Museum of America, 1997., str. 158-159.
- [9] Gilbey, Walter, *Modern carriages*. London, 1905, str. 121.
- [10] Primjer raskošne carske kočije izrađene u ovdje razmatranoj radionici Armbruster može se vidjeti na stranici muzeja kočija na Floridi (Grand Oaks Resort & Museum: Florida Carriage Museum „Dress Chariot“. <http://thegradoaks.com/work/dress-chariot/> (25. 4. 2015.)
- [11] Austria Post „Motorcycles – Lohner L125“. [https://onlineshop.post.at/onlineshop/briefmarken-philatelie/briefmarken/sondermarken/motorraeder-lohner-l-125\\_4697?changeLanguage=2](https://onlineshop.post.at/onlineshop/briefmarken-philatelie/briefmarken/sondermarken/motorraeder-lohner-l-125_4697?changeLanguage=2) (8. 1. 2014.)
- [12] Npr. Grand Oaks Resort & Museum: Florida Carriage Museum (bilj. 10.)
- [13] Naime, prema ugovoru naručitelj posla je dužan proslijediti i postojeću dokumentaciju izvođaču radova, no ona nam nije proslijeđena uz obrazloženje da o njima nema sačuvane građe, tako da ne posjedujemo ni najosnovnije informacije vezane uz mjesto odakle su kočije dospjele u Nacionalni park Brijuni.