

SONJA KIRCHHOFFER □ Zagreb

ZORAN KIRCHHOFFER □ Tehnički muzej, Zagreb

1. TIP KOČIJE LANDAU¹

1. 1. Podrijetlo

Prema jednoj teoriji, kočija *landau* dobila je ime prema istoimenom gradu smještenom u pokrajini Falačko Porajnje, u zapadnoj Njemačkoj.² Prema drugoj hipotezi, ime kočije poteklo je od španjolske riječi *landó*, koja označava lagano vučno vozilo što ga vuku mule, pri čemu se smatra da se spomenuti termin može povezati s arapskom riječi *al-andul*³. Prva spomenuta teorija gotovo je općeprihvaćena u znanosti, dok je druga zanimljiva i vrijedna daljnjeg propitivanja.⁴ Ako ostavimo po strani nesigurno podrijetlo riječi *landau*, uočava se da postoje i neslaganja oko vremena kada je počela proizvodnja tog vozila. U relevantnijim se izvorima izum konkretne kočije smješta u kasno 16. st.,⁵ dok se, primjerice, u nekoj građi kao što je *Encyclopaedia Britannica* okvirno datira između 17. i 18. st.⁶ Ipak, unatoč određenim dvojabama glede početka njezine proizvodnje, ona je u širokoj upotrebi tijekom 18. st.,⁷ da bi u 19. st. postala jedna od najpopularnijih kočija na tržištu.⁸

1. 2. Obilježja

Kočije tipa *landau* karakterizira sklopivi krov koji se pri vrhu kabine dijeli na dva dijela. Kabina te kočije može imati bočne prozore i vrata, pri čemu vrata mogu biti pune visine ili niska. Podvozje kabine nisko je položeno, što putnicima omogućuje dobru vidljivost, ali i dobru viđenost. Lakši ulazak u kočiju omogućuju dodatne stepenice (sa svake strane po jedna), koje su također nisko smještene. Unutrašnjost kočije prilagođena je smještaju četiriju osoba koje sjede, dvije po dvije na nasuprotno smještenim sjedalima. Ispred kabine nalazi se od nje odvojen i povišen dio namijenjen vozaču kočije (kočijašu⁹). Taj tip kočije, kao i svaki drugi, ima i specifične svjetiljke koje se razlikuju veličinom i oblikom.¹⁰ Svojim obilježjima *landau* kočija pripada kategoriji teških vozila, zbog čega ju je obično vukao četveropreg.¹¹ Izrada te kočije smatra se jednom od najtežih. Felton je 1796. o kočiji tipa *landau* zabilježio:

...heavier and more expensive than the common Coaches (...) the upper parts are covered with a black grain-leather which cannot be japanned, and of course does not look so well as fixed roofs (...) they are the most convenient carriages of any... (prema D. R. Berkebile, 1978., str. 184.).

Mislimo da navedeni tekst djelomice objašnjava zašto je ta kočija tako dugo ostala u upotrebi.

1. 3. Popularnost i podtipovi

U viktorskim danima¹² kočija *landau* postala je statusni simbol i obilježje uspješnosti njezina vlasnika, a njezinoj je popularnosti pridonio dvojni način upotrebe – njezina je kabina mogla biti zatvorena i otvorena, što je vjerojatno utjecalo na to da se nekoliko stoljeća zadrži u upotrebi. Popularnost kočije nije bila ograničena samo na Europu već se ona rabila i u Americi. Osoba koja se vozila u otvorenoj verziji te kočije morala je voditi brigu o svom izgledu jer je, zbog već spomenutog nisko položenog podvozja osoba u kočiji bila izvana vidljiva sve do pojasa. Riječ je o luksuznom tipu kočije, a taj je status zadržala i do danas.

Rezultat popularnosti toga osnovnog tipa kočije bila je i izrada njezinih varijacija. Naime, tijekom vremena proizvedeni su podtipovi kočija koji su se od osnovnog tipa razlikovali veličinom i brojem sjedala, ostakljenošću ili na neki drugi način. Može se pretpostaviti da je veći broj podtipova kočije rezultat udovoljavanja zahtjevima imućne klijentele koja je vozila najčešće naručivala u radionicama u kojima se izrađivao i osnovni tip kočije, pri čemu su se poštovale želje naručitelja.¹³ Upravo zbog individualiziranih zahtjeva proizveden je velik broj podtipova osnovnog modela kočije, npr. *landaulet*,¹⁴ a *five-glass landau*¹⁵ i dr.

Kočije tipa *landau* svojim su dizajnom i opremom bile namijenjene imućnom sloju stanovništva, pri čemu je postojala razlika između onih za svakodnevni i onih za luksuzni, ceremonijalni prijevoz, poput *state landau* ili *semi-state landau* kočija¹⁶. Posljednje spomenute kočije primarno su upotrebljavane u javnim ceremonijalima (za državnu promidžbu), a u skladu s tim, njima se koristila upravljačka elita. *Landau* kočije upotrebljavaju se i danas u posebnim prigodama. Dobar primjer njihove suvremene promidžbene uporabe pruža engleska kraljevska obitelj, koja se njima služi u državnim protokolima (npr. pri otvaranju parlamenta, u sklopu državnih posjeta, u događajima poput kraljevskih vjenčanja i sl.). U kontekstu državnih protokola spomenute su kočije (*state landau* i *semi-state landau*) sastavni dio

1 U hrvatskom se jeziku tip kočije sa sklopivim krovom kolokvijalno naziva *landauer*. Kako taj izraz nije ušao u standardiziranu upotrebu, u radu smo se koristili izvornim nazivom za kočiju tog tipa, dakle *landau*. Opširnije o terminu *landauer*, odnosno *landau* i njegovoj upotrebi u drugim jezicima v. *Osmorojezični rječnik*, s. v. "Landauer", 2000., sv. III., str. 28.; V. Anić, I. Goldstein, 1999., str. 765.

2 Grad Landau nalazi se u rajnskoj oblasti Pfaltz, zbog čega se još naziva i Landau in der Pfalz; opširnije u: *The New Encyclopaedia Britannica*, s. v. "Landau", 1995., sv. 7., str. 135.; *OE*, s. v. "Landau", 1975., sv. 5., str. 23. Gore spomenuto mišljenje zastupa, primjerice, R. Straus (R. Straus, 1912., str. 62.).

3 Informaciju o mogućem španjolsko-arapskom podrijetlu riječi *landau* dobila sam od gospođe Seana iz Kalifornije; v. S. Graham, 2012., s. v. "Landaulet". Dostupno na: <<http://confessionofignorance.blogspot.com/>> [28. ožujka 2012.]. Ovim joj putem zahvaljujem na nesebično ustupljenim informacijama i uspostavljenoj komunikaciji. Opširnije: *Online etymological dictionary*, s. v. "Landau". Dostupno na: <http://www.etymonline.com/index.php?allowed_in_frame=0&search=landau&searchmode=none&andaulet> [1. travnja 2012.]; v. i E. Klein, *A Comprehensive Etymological Dictionary of the English Language*, Amsterdam, 1971.

4 Postoje i druge teorije, no spemenuite su dvije danas najzastupljenije. Prema jednoj od njih, kočija je dobila ime po engleskom dizajneru njezine kasnije verzije koji se prezivao Landow; v. D. R. Berkebile, 1978., str. 184.

5 D. R. Berkebile, 1978., str. 184.

6 *The New Encyclopaedia Britannica*, s. v. "Landau", 1995., sv. 7., str. 135.

7 *Encyclopaedia Britannica Online*, s. v. "Landau". Dostupno na: <<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/329300/landau>> [21. ožujka 2012.].

8 *Carriages of Europe*, s. v. "Landau". Dostupno na: <<http://www.carriagesofeurope.com/index.cfm?pid=13&letter=L>> [21. ožujka 2012.].

sl.1. Kvadratne svjetiljke kočije
Snimio: Zoran Kirchoffer

9 Termin *kočijaš* u 18. st. nije podrazumijevao samo čovjeka koji sjedi na kočiji i njome upravlja usmjeravajući konje, već i izrađivača kočije, v. *Rječnik hrvatskog ili srpskog jezika*, s. v. "Kočijaš", 1898 – 1903., sv. V., str. 143. U suvremenome hrvatskom jeziku termin *kočijaš* prestaje podrazumijevati osobu koja izrađuje kočije; v. V. Anić, 2003., str. 584.

10 Svjetiljke na vozilima pojavljuju se u parovima (u jednome ili dva) radi bolje vidljivosti, no njihova je svjetlost bila toliko slaba da je uglavnom samo upozoravala druga vozila na svoju prisutnost na cesti. Svjetiljke, zapravo, nisu osiguravale dobru vidljivost, a razina vidljivosti ovisila je i o obliku svjetiljaka (W. Gilbey, 1905., str. 120.). Stoga su putovanja noću bila riskantna, pa su društvena događanja u vremenu prije elektrifikacije i izvan gradskih sredina planirana u vrijeme punog Mjeseca jer je on osiguravao bolju vidljivost; v. E. Ratcliffe, *Transport of Delight. How Jane Austen's Characters Got Around*. Dostupno na: <<http://www.jasnanorcal.org/ink9.htm>> [4. travnja 2012.].

11 *Encyclopaedia Britannica Online*, s. v. "Landau". Dostupno na: <<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/329300/landau>> [21. ožujka 2012.].

12 Viktorijansko doba označava razdoblje dugotrajne vladavine britanske kraljice Viktorije, koja je svojim politikom potaknula nagli razvoj kapitalističkoga gospodarstva, što je Britaniju pretvorilo u vodeću svjetsku silu. Kraljica Viktorija vladala je od 1837. do 1901., a termin *viktorijansko doba* nosi i kulturološka obilježja koja su rezultat gospodarsko-društvenih okolnosti; v. *OE*, s. v. "Viktorija", 1982., sv. 8., str. 518.

13 Općenito o prijevozu, kupnji kočija i društvenim običajima njihove upotrebe u doba spisateljice Jane Austen vidjeti: Ed Ratcliffe, *Transport of Delight. How Jane Austen's Characters Got Around*. Dostupno na: <<http://www.jasnanorcal.org/ink9.htm>> [4. travnja 2012.].

14 *Landaulet* ili *landaulette* laganija je verzija *landaua* sklopivog krova koja, za razliku od svog izvornika, ima samo jedno sjedalo za dva putnika, smješteno tako da putnici dok sjede gledaju u smjeru vožnje. Krov tog podtipa kočije sklopiv je sa stražnje strane, a kočijaš je smješten, kao i



ceremonijala što se održava pri imenovanju novih veleposlanika u Velikoj Britaniji koji se, zajedno sa svojom pratnjom, u tom tipu kočija dovoze na primanje kod kraljice.¹⁷ Britanske kraljevske kočije stacionirane su u kraljevskim konjušnicama (The Royal Mews), iza Buckinghamske palače u Londonu, a sve su te kočije uglavnom proizvedene prije 1872.¹⁸ O popularnosti spomenutih kočija svjedoči i činjenica da je, primjerice, raskošna kočija *The 1902. State Landau*¹⁹ korištena na vjenčanju princa Williama i Catherine Middleton, a nekoliko desetljeća prije i na vjenčanju Williamovih roditelja (princa Charlesa i Diane Spencer), kao i na nekim drugim vjenčanjima osoba iz kruga kraljevske obitelji.²⁰

2. Brijunska kočija tip *landau*

2.1. Opis konzervatorsko-restauratorskih radova na kočiji *landau*

Ovdje će se dati kratki prikaz radova na brijunskoj kočiji *landau*, pri čemu će se nastojati obuhvatiti sve bitne segmente restauratorsko-konzervatorskog postupka. Krenut će se od kotača, preko tijela s podvozjem, do kabine i sjedala za vozača. Kotači su najprije detaljno očišćeni od stare boje, nakon čega je provedeno sondiranje koje je pokazalo da su na njima postojala tri starija sloja boje. Guma kotača i njihovi metalni dijelovi konzervirani su, a brojna su oštećenja popravljena (npr. pukotine na glavčinama su zakitane, i to poliesterskim kitom sa staklenim vlaknima, puknute su žbice popravljene ugljičnim vlaknima, epoksidnim dvokomponentnim ljepilom i poliesterskim kitom i sl.). Nakon brušenja kotači su kistom lakirani u četiri sloja. Na kraju su na njima prostoručno izvučene zlatne crte u dva sloja na mjestima na kojima su se i prije nalazile.

Vrata su očišćena, prebrušena i na njima su sanirana sva oštećenja. Zbog trulosti drva nisu dokraja izbrušena, već su prelijepljena slojem emulzije koji je potom lakiran kistom. Zlatne su crte izvučene nakon sklapanja vrata, također prostoručno. Tkanina na vratima kemijski je očišćena, na nju je, prema postojećem uzorku, stavljena identična završna ukrasna traka i zakucani ukrasni čavlići na spojevima trake. Ukrasna letvica ručke za otvaranja vrata i prozora, koja je nedostajala, izrađena je od jelove letvice prema postojećem uzorku na drugoj strani vrata, a zatim je, nakon pripremnih radova, kistom lakirana u četiri sloja. Ručke s vanjske strane kočije polirane su i konzervirane *paraloid* lakom u dva sloja.

Nakon čišćenja i rastavljanja stakala zamijenjeno je jedno profilirano staklo i truli okvir od jelovih letvica. Na prozorskim su oknima sanirana oštećenja i kistom su lakirana u četiri sloja. Plišane su trake kemijski očišćene te su ukrasnim čavličima pričvršćene uz prozore.

Fenjeri kočije su rastavljeni, a oštećenja na spojevima sanirana su lemljenjem, dok su čelični i mesingani pojasevi konzervirani. Potom su fenjeri lakirani u dva sloja i polirani.



sl.2. Restaurirana kočija
Snimio: Zoran Kirchhoffer

sl.3. Kotači kočije nakon postupka restauracije.
Snimio: Zoran Kirchhoffer

sl.4. Zaštitni poklopac ležišta kotača s natpisom (Ferd. Keibl).
Snimio: Zoran Kirchhoffer

sl.5. Zaštitni poklopac ležišta kotača s natpisom (A. Marchesini).
Snimio: Zoran Kirchhoffer



Kabina kočije odvojena je od podvozja i uklonjeni su svi dijelovi osim krova. U cijelosti je izbrušena, a oštećenja su sanirana. Drveni dijelovi zahvaćeni jakim crvotočinama zamijenjeni su konzerviranim drvom. Na cijeloj su kabini otkrivena dva sloja boje. Zbog lošeg stanja drvene građe drvo nije dokraja izbrušeno već je prelijepljeno jednim slojem emulzije koji je potom kistom lakiran u dva sloja.

Na podvozju kočije s mehanizmom za kočenje metalni su dijelovi bili u dobrom stanju, dok je drvo, kao i na ostatku kočije, bilo crvotočno. Podvozje je očišćeno i sanirano te je kistom lakirano u četiri sloja. Opruge su očišćene i konzervirane. Nakon lakiranja crnom bojom izvučene su zlatne crte, također prostoručno i u dva sloja, prema zatečenom stanju. Zamijećeno je da papučice mehanizma za kočenje zbog deformacije nisu jednako nalijegale na sve kotače, no nakon podmazivanja, konzerviranja i lakiranja mehanizam je uredno funkcionirao, s tim da je zbog spomenute deformacije kotač kočnice bilo potrebno jače zategnuti kako bi obje papučice ispunjavale svoju funkciju kočenja.

Sklopivi krov detaljno je očišćen, a nadomješten je oštećeni dio kože uz spoj s krovštem, pri čemu su oštećenja po rubu krova sanirana poliuretanskim crnim ljepljivom kako bi se spriječilo daljnje skupljanje kože krova. Krov je potom lakiran u tri sloja i nakon sušenja dodatno konzerviran lanenim uljem. Pritom je najzahtjevnije bilo ponovo vratiti spoj krova u izvorno stanje, za što je bilo potrebno sanirati drvenu građu i dodati hrastove letvice. Koža je bila oštećena ne samo na mjestu spoja, već i na bočnim dijelovima, zbog čega su nakon čišćenja umetnuti komadi kože gdje god je bilo nužno te je ona na tim mjestima zalijepljena poliuretanskim crnim ljepljivom. Koža je dodatno konzervirana lanenim uljem, osobito izvorni dijelovi. Presvučena je unutrašnjost kabine sanirana, kao i presvlaka na vratima, a izrađene su i nove zavjesice, po uzoru na stare, koje su bile toliko oštećene da su morale biti zamijenjene. Vozačko sjedište s kožnom pregradom također je očišćeno i sanirano te je na kraju, nakon lakiranja, dodatno konzervirano lanenim uljem.

2. 2. Određivanje starosti brijunske kočije tipa landau

Konkretna brijunska kočija prema tipologiji pripada *landau* kočijama, preciznije njezinu podtipu *a five-glass landau* (ili *landau s pet prozora*). Vrijeme njezine izrade teško je preciznije odrediti jer nije sačuvana dokumentacija o njezinu podrijetlu, barem nije nama poznata ni dostupna. Određivanje starosti kočije kompliciran je posao jer na kočijama nema uvijek preciznih podataka koji bi otkrili tko je i kada izgradio kočiju. Problem određivanja starosti i imena graditelja brijunske kočije, ali i drugih kočija, dodatno otežava činjenica da su podaci katkad pribilježeni na zamjenjivim dijelovima vozila, pa zbog toga zatečeni podaci često nisu pouzdan pokazatelj starosti. Međutim, kao i pri drugim povijesnim istraživanjima, u obzir treba uzeti pisanu i materijalnu građu o predmetu koji se istražuje, pri čemu međusobni odnosi različitih izvora ovise o raspoloživoj građi o pojedinoj temi.²¹ U ovom će se radu koristiti svi raspoloživi podaci u zadanim okolnostima, koje su pak velikim dijelom određene financijskim sredstvima. Naime, u suvremenoj

u landauu, na odvojenome i povišenome mjestu; v. *Carriages of Europe*, s. v. "Landaulet". Dostupno na: <http://www.carriagesofeurope.com/index.cfm?pid=13&letter=L> [21. ožujka 2012.]; S. Graham, "Landaulet", *Confessions of ignorance*, <<http://confessionsofignorance.blogspot.com/>> [28. ožujka 2012.].

15 Sam opisni naziv *a five-glass landau* (u prijevodu *landau s pet prozora*) upućuje na to da je temeljno obilježje kočije bila veća ostakljenost. Naime, osim vjetrobranskog stakla, kočija je imala još dva stakla sa svake strane vrata; v. *Clipart ETC. An online*

service of Florida's Educational Technology Clearinghouse, s. v. "A Five Glass Landau". Dostupno na: <http://etc.usf.edu/clipart/5100/5126/carriage_1.htm> [5. travnja 2012.].

16 Kočije *state landau* i *semi-state landau* imaju stražnja sjedala za dvočlanu pratnju, a u varijanti *state landau*, uz sve spomenuto, upravljač (kočijaš) sjedi na prednjemu, povišenom sjedalu, odvojenome od kočije, što je tipično za vozila tog tipa. Nasuprot tome, *semi-state landau* uopće nema prednjeg sjedala već vozač kočije sjedi na jednome od konja (prema pravilima protokola, na lijevom konju). Zbog tog obilježja kočije *semi-state landau* britanska kraljevska obitelj za svoju promociju često odabire upravo taj podtip jer joj nepostojanje prednjeg sjedala i kočijaša na tome mjestu osigurava bolju vidljivost; v. FLICKR, *Share your life in photos*, s. v. "Semi-State and State Landau", <http://www.flickr.com/photos/sarge_schultz/1673690230/sizes/l/inphostream/> [30. ožujka 2012.].

17 *The official website of The British Monarchy*, s. v. "Ambassador's credentials", <<http://www.royal.gov.uk/RoyalEventsandCeremonies/Audiences/Ambassadorscredentials.aspx>> [1. travnja 2012.].

18 *The official website of The British Monarchy*, s. v. "Ambassador's credentials", <<http://www.royal.gov.uk/RoyalEventsandCeremonies/Audiences/Ambassadorscredentials.aspx>> [1. travnja 2012.].

19 Kočija pod imenom *The 1902 State Landau* najelegantnija je i jedinstvena kočija u kraljevskoj zbirci, izrađena za krunidbu Edvarda VII. godine 1902., a njezino je ime izvedeno prema godini proizvodnje. Za razliku od dotad izrađenih *state landau* kočija, "novoizgrađena" kočija nema prednje sjedalo za kočijaša već njome, kao i kočijama *semi-state landau*, kočijaš upravlja sjedeći na konju, što je osiguravalo bolju vidljivost osobama u kočiji; v. *The Royal Wedding Prince William & Catherine Middleton*, s. v. "The 1902 State Landau carriage", <<http://www.officialroyalwedding2011.org/blog/2011/March/22/The-1902-State-Landau-carriage>> [17. travnja 2012.].

20 *The Royal Wedding Prince William & Catherine Middleton*, s. v. "The Wedding Carriages", <<http://www.officialroyalwedding2011.org/blog/2011/March/22/The-Wedding-Carriages>> [17. travnja 2012.].

se znanosti podrazumijeva da se građa istražuje različitim, prilično skupim postupcima, no trošak je i potraga za pisanom dokumentacijom, što obično zahtijeva odlaske u inozemne arhive (u konkretnom primjeru, zasigurno bi trebalo posjetiti neke arhive u Austriji, Njemačkoj i Italiji), a sve su to ograničavajući činitelji u analizi spomenute kočije.

Kotači brijunske kočije podtipa *a five-glass landau* mogu se smatrati relativnim pokazateljem starosti kočije koja može, ali i ne mora, biti identična s razdobljem u kojemu je nastao ostatak vozila jer su kotači u međuvremenu mogli biti zamijenjeni. Naime, pri procjeni kočije trebaju se uzeti u obzir i kotači ako nema drugih, pisanih pokazatelj koji bi upućivali na starost kočije. Kotači brijunske kočije imaju gumu, zbog čega je s priličnom sigurnošću moguće zaključiti da nisu stariji od sredine 1840-ih. Naime, tek je tada gumu izumio Charles Goodyear, a nedugo nakon toga prvi ju je na kotače kočija aplicirao Rober William Thomson.²² Takvu, na kotače jednostavno nanesenu gumu treba razlikovati od gume napunjene zrakom, koju je u drugoj polovici 19. st. izumio John Body Dunlop i njome najprije obložio kotače sinova tricikla.²³ Potkraj 1890-ih pokrenuta je masovna proizvodnja guma napunjenih zrakom.²⁴ Međutim, gume napunjene zrakom zbog dva razloga nikada nisu doživjele masovnu primjenu na kočijama: kotači s takvim gumama na kočijama djelovali su nezgrapno, a osim toga, takve su gume bile skupe.²⁵ Kotači u ovom tekstu obrađene kočije svojom su konstrukcijom i utorima već predviđeni za gumu, tako da ona nije naknadno dodavana na njih. Sudeći prema gumi na kotačima, kočija ne bi trebala biti starija od sredine 1840-ih, a taj je podatak nepouzdan jer su se kotači vjerojatno često i lako mijenjali, pa ih treba usporediti s drugim materijalom na kočiji kako bi se utvrdila barem približna starost kočije.

Na brijunskoj kočiji nailazimo i na nekoliko pisanih podataka, od kojih dio njih nije, nažalost, pouzdano polazište za dataciju, ali je svaki pisani podatak važan sa stajališta identifikacije muzejskog predmeta.²⁶ U ovom su primjeru zanimljivi zaštitni poklopci glavčina ležišta kotača, od kojih dva pripadaju F. Keiblu iz Beča, a druga dva A. Marchesiniju iz Trsta. Vanjska obilježja spomenutih poklopaca upućuju na različitost njihove izvedbe: Keiblov odaje dojam industrijskog proizvoda s podacima napisanim kapitelom jasnih obrisa, dok je natpis A. Marchesinija pisan kurzivom – A. *Marchesini Trieste* – te djeluje kao izradak manufakturne proizvodnje. To samo za sebe nije pokazatelj veće ili manje starosti tih poklopaca već estetskog odabira oblika i veličine slova. Na poklopcu ispisanom kapitelom zabilježeni su ovi podaci: "FERD. KEIBL, WAGENFABRIK WIEN" (sl. 2.). Pretraživanje brojnih internetskih stranica dalo je određene naznake o osobi Ferd. Keibla. Ti su podaci pokazali da je puno ime proizvođača glasilo Ferdinand Keibl i da je živio u Beču na prijelazu iz 19. u 20. st. Ista se osoba spominje kao graditelj kočija na jednoj od internetskih stranica koja prenosi vijesti o prvome međunarodnom natjecanju tradicionalnih vozila, tzv. *CIAT-u (Concours International d'Attelage de Tradition)*, održanome 2010. u Bernriedu, u Bavarskoj, na čijem se popisu sudionika i vozila spominje kočija tipa *spider phaeton*, koju je Keibl izradio 1896. u Beču.²⁷ Uz ime Ferd. Keibla na natpisu se pojavljuje i ime grada u kojemu je spomenuti graditelj kočija djelovao, kao i naziv *Wagenfabrik*, odnosno, u prijevodu, *Tvornica vozila*. Spomenuta osoba, F. Keibl, možda je graditelj konkretne kočije, a možda je u ovom primjeru samo proizvođač zaštitnog poklopca glavčine kotača jer na kočiji, kako je već spomenuto, postoje i zaštitni poklopci drugog proizvođača iz Trsta.

Postoji, dakle, i mogućnost da je kočija izrađena u Trstu s obzirom na ostala dva zaštitna poklopca jer je na njima kurzivom napisano A. *Marchesini*, a kako u nama dostupnoj literaturi nisu nađeni nikakvi podaci o osobi tog imena, teško je bilo što reći o njemu i njegovu radu.²⁸

S obzirom na nezgodu koju je kočija doživjela, što je vidljivo na njezinim različitim dijelovima, postoji mogućnost da nijedan poklopac nije izvoran. No možda su tijekom upotrebe kočije zamijenjeni poklopci, jedanput u Beču a drugi put u Trstu, neovisno kojim redoslijedom. Dakle, ostaje otvoreno pitanje gdje je kočija izrađena, kao i tko je njezin glavni proizvođač.

Na osovini kočije nalaze se još neki pisani podaci koji su vrlo važni jer, za razliku od zaštitnih poklopaca glavčine kotača (također s podacima), osovina kočije nije podložna zamjenama. Tako je s gornje strane osovine pribilježeno: "CARL WOLF ROSSWEIN". U produžetku je prikaz stiliziranog konjića koji se propeo i jedna mu je noga u zraku, a s njegove je druge strane drvce s pet listova. Na donjoj se strani nalazi broj: 22 (3) 698, s tim da su prva dva broja čitljiva, srednji je gotovo potpuno nečitljiv, zbog čega je naveden u zagradi, a posljednja su tri broja uglavnom prepoznatljiva. Osovine (akse) mogle su se zasebno izrađivati, što je u praksi značilo da je u proizvodnji kočije najčešće sudjelovalo više osoba i da je jedan od graditelja bio Carl Wolf. Međutim, postavlja se pitanje što se može iščitati iz navedenog broja. Osovine su obično izrađivane u tvornicama koje su primjenjivale vlastiti sustav numeriranja.²⁹ Njihove su maticе dobivale oznake (obično brojke i slova) koje je teško dešifrirati. Postoji više mogućnosti njihova tumačenja. Možda navedeni šesteroznamenasti broj pokazuje koliko je ukupno matica do tada proizvedeno u Wolfovoj tvornici, a možda je riječ o 223.(?) proizvodu izrađenom u lipnju 1898. ili je pak u pitanju 2236. (?) proizvod u 1898. godini.³⁰ Ako bi se posljednje znamenke serijskoga broja zabilježenoga na osovini tumačile kao godina proizvodnje, dobili bismo 1898. godinu, što nije u proturječnosti s činjenicom da se gume na kotačima datiraju u sredinu 1840-ih jer su se one na jednak način izrađivale tijekom duljega vremenskog razdoblja, pa i kada su se počele upotrebljavati gume napunjene zrakom. Sama činjenica da kočija ima ručnu kočnicu upućuje na to da najvjerojatnije nije nastala prije 1860-ih, zbog čega se nastanak kočije može pomaknuti otprilike sa sredine 1840-ih na razdoblje



sl.6. Pogled na kočiju landau srijeda.

od 1860-tih nadalje.³¹ Na kočiji je, kako je već rečeno, bilo zamjena i popravaka, pa je moguće da su one bile višekratne, osobito kada su u pitanju dijelovi poput zaštitnih poklopaca glavčina kotača. Zbog spomenute nezgode kočije bila je nužna barem jedna od tih zamjena, a kočija se pri toj nezgodi prevrtala, pa je jedna njezina strana teže oštećena. Neovisno o tome jesu li zaštitni poklopci glavčina kotača s imenom F. Keibla izvorni ili ne, spomenuti je proizvođač kočija bio djelatno aktivan između druge polovice 19. i početka 20. st., što ide u prilog dosad navedenim podacima vezanima za datiranje kočije. Kočije podtipa *a five-glass landau* postaju iznimno popularne između 1860. i 1870.³², a to potvrđuje podatak iz priručnika upotrebnih predmeta i društvenih normi iz 1888., što je još jedna potvrda da je kočija nastala na samom kraju 19. st. jer je to vrijeme najintenzivnije upotrebe kočija u prometu.

Kako u Hrvatskoj ne postoji nijedna zbirka kočija koja bi imala usporedni materijal za precizniju dataciju brijunske kočije, pomoć smo potražili u bečkome Museum of Carriages and Department of Court Uniforms, od tamošnjeg kustosa Zbirke kočija dr. sc. Marija Döberla, koji je spominjan i u bilješkama ovog rada. Na takav smo se potez odlučili jer spomenuti muzej posjeduje impresivnu zbirku kočija, što je rezultat činjenice da je Beč bio jedno od dva glavna središta Austro-Ugarske Monarhije, a ovi su naši prostori pripadali istoj državnoj tvorevini. Usto, i sam je F. Keibl Bečanin, što je dodatan razlog za odabir spomenutog muzeja radi komparativne analize građe, a o ostalim osobama nije nađen nijedan trag koji bi se mogao slijediti.³³

Naime, bečki muzej u svojoj zbirci posjeduje i kočije tipa *landau* te stoga raspolaže vrijednim podacima o vremenu nastanka pojedinih primjeraka i o njihovim graditeljima, što nam može pomoći u istraživanju povijesti tzv. brijunske kočije.³⁴ Kustos Zbirke kočija iz Beča vrlo nam je brzo poslao informaciju o tvrtki Ferdinanda Keibela iz Beča, priopćivši nam da je ona osnovana još 1856. i da je djelovala sve do 1920. Takva duga zastupljenost Keibelove tvrtke na tržištu otežava nam precizniju dataciju zaštitnih poklopaca kočije, a ujedno upućuje na to da je tvrtku od oca vjerojatno naslijedio njegov sin ili pak neki drugi rođak, što je potvrda dugovječnosti tvrtke i očite uspješnosti. Problem s tim podtipom kočije *landau* jest to što se on desetljećima proizvodio na gotovo jednak način, pa je teško preciznije utvrditi vrijeme u kojemu je nastao brijunski primjerak.

Analizirajući sve dosad pregledane podatke, rezimirat će se ono što nam se čini najvažnijim: sigurno je da dva od četiri zaštitna poklopca glavčina kotača nisu izvorni i da su rezultat kasnijih popravaka, ali je na osnovi vizualnog pregleda nemoguće reći koji je poklopac stariji. Nadalje, u gradnji kočije sudjelovalo je više osoba, a jedna je od njih i Carl Wolf, koji je izradio osovину. Tvrtka Carla Wolfa iz Roßweina, maloga gradića u blizini Dresdena, u Njemačkoj,

21 O suvremenim metodološkim pristupima u istraživanju pisane i materijalne građe vidjeti A. Kurilić, S. Kirchhoffer, 2011., str. 333-345.

22 Kane, J. Nathan (ed.), *Famous First Facts*, New York, 1981., str. 555.; prema *The House Divided Project*, s. v. "Rubber tire for carriage wheels patented in England", dostupno na: <<http://hd.housedivided.dickinson.edu/node/11823>> [15. travnja 2012.].

23 DUNLOP, s. v. "Povijest, 1888. – Dunlop izumio prvu gumu napumpanu zrakom", dostupno na: <http://www.dunlop.eu/dunlop_hr/hr/what_sets_dunlop_apart/history/> [12. travnja 2012.].

24 Španiček, Đurđica, 2011., str. 30.

25 Gilbey, Walter, 1905., str. 125-126.

26 Opširnije o načinu identifikacije muzejskih predmeta prema međunarodnim standardima vidjeti: R. Thornes with contributions by P. Dorrell and H. Lie, *Introduction to Object ID: Guidelines for Making Records that Describe Art, Antiques, and Antiquities*, 1999. <http://dzaohiy0-3d3idm.cloudfront.net/publications/virtuallibrary/o892365722.pdf>.

27 AIAT, "Latest News, First CIAT in Bernried – Bavaria". Dostupno na: <<http://www.aiat-driving.net/en/event-information/91-first-ciat-in-bernried-bavaria.html>> [23. ožujka 2012.].

28 Ni kustos bečkog muzeja National Carriage Museum Vienna dr. Mario Döberl nije našao nikakvu informaciju o osobi ili "radionici" koja bi djelovala pod imenom A. Marchesini [5. lipnja 2012.].

29 *Carriages of Europe*, s. v. "Conservation". Dostupno na: <<http://www.carriagesofeurope.com/index.cfm?pid=20#3>> [18. travnja 2012.].

30 Pretpostavka o mogućem sustavu numeriranja dijelom je vezana za potvrđeni sustav označavanja pisanih strojeva marke Remington u prvim desetljećima 20. st.; Sonja Kirchhoffer, 2010., str. 3.

31 Gilbey, W., 1905., str. 121.

32 Podatak dobiven od kustosa bečkog Muzeja kočija (National Carriage Museum Vienna) dr. Marija Döberla 20. travnja 2012.

33 Najviše komparativnog materijala za kočije tipa *landau* posjeduje Nacionalni Rijtuigmuseum u Leeku, Nizozemska.

radila je gotovo sto godina, točnije između 1855. i 1951., ali ni taj podatak ne pridonosi preciznoj dataciji kočije.³⁵ Ako dio numeracije njegove osovine povežemo s godinom proizvodnje kočije, razmatranu je kočiju moguće datirati na sam kraj 19. st. Prema lokaciji Wolfove tvrtke možemo pretpostaviti da je cijela kočija, ili pak samo njezina osovina, proizvedena na području na kojemu je spomenuti proizvođač – C. Wolf djelovao, odnosno na teritoriju savezne države Saske, koja je 1871. postala dio Njemačkog Carstva. Naime, vjerujemo da su se, ako su osovina i tijelo kočije izrađeni zasebno, neovisno jedno o drugome, izrađeni na prostorno međusobno bliskom području radi praktičnosti i isplativosti posla. Međutim, ako je jedan od dva para zaštitnih poklopaca kočije izvoran, onda je naša pretpostavka o prostornoj bliskosti netočna. No ako je kočija u cijelosti proizvedena u Saskoj, spominjanje Trsta i Beča može značiti da je kočija tijekom vremena mijenjala vlasnike, odnosno da je preprodavana. Zasad se ne može isključiti mogućnost da je izgrađena u Beču ili Trstu, kao ni to da je osovina, neovisno o udaljenosti od spomenutih gradova, naručena od C. Wolfa, ili pak da je kočija izgrađena isključivo u Saskoj, a da su spomenuti zaštitni poklopci mijenjani na području Beča i Trsta.

Na brijunskoj *landau* kočiji nađene su i impresivne svjetiljke na kojima, nažalost, nema pisanih podataka o proizvođaču, što bi možda pridonijelo točnijoj dataciji kočije. Prethodno su navedeni različiti "scenariji" nastanka brijunske kočije a *five glass landau*. Daljnje će istraživanje potvrditi ili odbaciti jednu od tih pretpostavki o gradnji ovdje razmatrane brijunske kočije. U traganju za podrijetlom kočije važno je istražiti i njezinu prošlost prije njezina dolaska na Brijune.³⁶

2. 3. Opis tzv. brijunske *landau* kočije

Landau kočija koju posjeduje zbirka kočija na Brijunima primjerak je jednostavno ukrašene kočije tog tipa, što je u skladu s njezinom pretpostavljenom primarnom funkcijom gradskog vozila, o čemu će još biti govora. Kočija ima sva obilježja tipa odnosno podtipa kočija kojima pripada. Obojena je u crno, a na pojedinim mjestima, primjerice na podvozju, kotačima i vratima, urešena je tankim zlatnim linijama koje pridonose vizualnoj eleganciji vozila. Riječ je o maksimalno ostakljenoj *landau* kočiji koja je, s obzirom na sklopivost krova, mogla biti otvorena i zatvorena, što je pridonosilo njezinoj popularnosti, ali i cijeni na tržištu. Sklopivi krov omogućivao je upotrebu kočije u različitim godišnjim dobima. S obzirom na obilježja te kočije, nju si je mogla priuštiti samo vrlo imućna obitelj. Tome u prilog govori činjenica da je unutrašnjost kabine prilagođena smještaju četiriju osoba koje sjede na nasuprotnim sjedalima. Sjedala i vrata presvučena su plavom tkaninom (sintetički pliš) koja, nažalost, u brijunskoj kočiji nije izvorna već je promijenjena pri kasnijim zahvatima na kočiji, pa stoga nije moguće utvrditi vrstu ni boju prvotne tkanine.³⁷

Nisko podvozje kabine omogućivalo je putnicima u kočiji dobru vidljivost, kao i viđenost, pa je to vozilo, uz već navedena obilježja, bilo vrlo praktično i svojim je vlasnicima osiguravalo ne samo relativno ugodnu vožnju već i viđenost radi stjecanja društvenog prestiža. Brijunska kočija ima i karakteristične svjetiljke kvadratnog oblika, izrađene od stakla, metaliziranoga čeličnog lima i poliranog mesinga. (sl. 5.) Jedna od svjetiljaka je oštećena, što je dodatna potvrda nezgode koju je kočija pretrpjela, dok su druga oštećenja manje vidljiva, ali su ipak sastavni dio podataka o povijesti proučavanog vozila. Jednostavno sjedalo za vozača, s dva mjesta, odvojeno je od kočije, a uz sjedalo se nalazi i ručna kočnica. Vjerujemo da je ta kočija bila namijenjena vožnjama na kraćim relacijama jer je stražnji dio bio samo ukrasni, bez prostora za prijevoz stvari, što u načelu znači da je kočija pretežito služila za kraće vožnje, vjerojatno za vožnje gradom. Ukratko, riječ je o vrlo ekskluzivnom prijevoznom sredstvu za imućne obitelji i za kratke relacije.

Primljeno 16. kolovoza 2014.

34 Taj je postupak u skladu s preporukama pronađenim na europskom projektu o kočijama; v. *Carriages of Europe*, s. v. "Conservation". Dostupno na: <<http://www.carriagesofeurope.com/index.cfm?pid=20#3>> [14. travnja 2012.].

35 Informacija o Carlu Wolfu dobivena je od kustosa Marija Döberla 5. lipnja 2012.

36 Od mjerodavnih osoba u Nacionalnom parku Brijuni nismo dobili podatke o vremenu i mjestu dopreme te kočije u muzej.

37 Sudeći prema vrsti tkanine – sintetičkom plišu što su ga identificirali stručnjaci za tekstil, taj je materijal kasnijeg postanja. Spomenuta sintetička vlakna u širu su upotrebu ušla tijekom Drugoga svjetskog rata.

LITERATURA

1. ASSOCIATION INTERNATIONALE D'ATTELAGE DE TRADITION (AIAT), s. v. "Latest News, First CIAT in Bernried – Bavaria". Dostupno na: <http://www.aiat-driving.net/en/event-information/91-first-ciat-in-bernried-bavaria.html> [23. ožujka 2012.].
2. Anić, V., Goldstein, I., 1999. *Rječnik stranih riječi*, Zagreb. str. 765.
3. Anić, V., 2003. *Veliki rječnik hrvatskog jezika*. Zagreb, str. 584.
4. Berkebile, D. H., 1978. *Carriage Terminology: An Historical Dictionary*. Smithsonian Institution Press and Liberty Cap Books.
5. CARRIAGES OF EUROPE, s. v. "Conservation". Dostupno na: <http://www.carriagesofeurope.com/index.cfm?pid=20#3> [21. ožujka 2012.].
6. CARRIAGES OF EUROPE, s. v. "Landau". Dostupno na: <http://www.carriagesofeurope.com/index.cfm?pid=13&letter=L> [21. ožujka 2012.].
7. CARRIAGES OF EUROPE, s. v. "Landulet". Dostupno na: <http://www.carriagesofeurope.com/index.cfm?pid=13&letter=L> [21. ožujka 2012.].
8. CLIPART ETC. AN ONLINE SERVICE OF FLORIDA'S EDUCATIONAL TECHNOLOGY CLEARINGHOUSE, s. v. "A Five-Glass Landau". Dostupno na: http://etc.usf.edu/clipart/5100/5126/carriage_1.htm [5. travnja 2012.].
9. Döberl, Mario, kurator Kunsthistorisches Museum mit MVK und Ötm Sammlung Wagenburg und Monturdepot, Wien, www.khm.at [20. travnja 2012.].

10. DUNLOP, s. v. "Povijest, 1888. – Dunlop izumio prvu gumu napumpanu zrakom". Dostupno na: http://www.dunlop.eu/dunlop_hrhr/what_sets_dunlop_apart/history/, [12. travnja 2012.].
11. ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA ONLINE, s. v. "Landau". Dostupno na: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/329300/landau> [21. ožujka 2012.].
12. FLICKR, *Share your life in photos*, s. v. "Semi-State and State Landau". Dostupno na: http://www.flickr.com/photos/sarge_schultz/1673690230/sizes/l/in/photostream/ [30. ožujka 2012.].
13. FREY CARRIAGE COMPANY, s. v. "America's Finest Selection of Horse Drawn Vehicles". Dostupno na: <http://www.colonialcarriage.com/item.cfm?id=1095> [17. travnja 2012.].
14. Gilbey, W., 1905. *Modern carriages*. London.
15. Graham, S. 2012., s. v. "Landauet", *Confessions of ignorance*. Dostupno na: <http://confessionofignorance.blogspot.com/> [28. ožujka 2012.].
16. THE HOUSE DIVIDED PROJECT, s. v. "Rubber tire for carriage wheels patented in England". Dostupno na: <http://hd.housedivided.dickinson.edu/node/11823> [15. travnja 2012.].
17. Klein, E., 1971. *A Comprehensive Etymological Dictionary of the English Language*. Amsterdam.
18. Hill, T. E., 1888. *Hill's Manual of Social and Business Forms: guide to correct writing, Modern fashionable carriages and vehicles in general use*, Chicago, 346. Dostupno na: <http://archive.org/stream/manualofsochillsoohillrich#page/345/mode/2up/search/345> [17. travnja 2012.].
19. Kirchhoffer, S., 2010. Od pera do pisaćeg stroja. *Newsletter*, br. 2, str. 3. Zagreb: Centar za ženske studije.
20. Kurilić, A., Kirchhoffer, S., 2011. Suvremeni metodološki pristupi proučavanju rimskog stambenog prostora i mogućnost njihove primjene na području antičke Liburnije. *Historia antiqua*, sv. 20., Pula, str. 333-345.
21. ONLINE ETYMOLOGY DICIONARY, s. v. "Landau". Dostupno na: http://www.etymonline.com/index.php?allowed_in_frame=0&search=landau&searchmode=none [1. travnja 2012.].
22. OPĆA ENCIKLOPEDIJA JUGOSLAVENSKOGA LEKSIKOGRFSKOG ZAVODA (OE), s. v. "Landau", sv. 5. (L-Nigh), Zagreb, 1975., str. 23.
23. OE, s. v. "Viktorija", sv. 8. (Š-Žva), Zagreb, 1982., str. 518.
24. OSMEROJEZIČNI ENCIKLOPEDIJSKI RJEČNIK: hrvatski, ruski, engleski, njemački, francuski, talijanski, španjolski, latinski (gl. ur. T. Ladan), s. v. "Landauer", sv. III. (L-Na), Zagreb, 2000., str.28.
25. Ratcliffe, E., 2012. "Transport of Delight. How Jane Austen's Characters Got Around", Jane Austen Society of North America. Dostupno na: <http://www.jasnanorcal.org/ink9.htm> [4. travnja 2012.].
26. RJEČNIK HRVATSKOG ILI SRPSKOG JEZIKA, 1898 – 1903. (ur. P. Budmani), s. v. "Kočijaš", sv. V. (KIPAK – LEPEN), Zagreb, str. 143.
27. THE OFFICIAL WEBSITE OF THE BRITISH MONARCHY, s. v. "Ambassador's credentials". Dostupno na: <http://www.royal.gov.uk/RoyalEventsandCeremonies/Audiences/Ambassadorscredentials.aspx> [1. travnja 2012.].
28. THE NEW ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, Chicago, 1995., s. v. "Landau", sv. 7., str. 135.
29. THE ROYAL WEDDING PRINCE WILLIAM & CATHERINE MIDDLETON, s. v. "The 1902 State Landau carriage". Dostupno na: <http://www.officialroyalwedding2011.org/blog/2011/March/22/The-1902-State-Landau-carriage> [17. travnja 2012.].
30. THE ROYAL WEDDING PRINCE WILLIAM & CATHERINE MIDDLETON, s. v. "The Wedding Carriages". Dostupno na: <http://www.officialroyalwedding2011.org/blog/2011/March/22/The-Wedding-Carriages> [17. travnja 2012.].
31. SCIENCE & SOCIETY PICTURE LIBRARY, 2012. s. v. "State Landau, 1885". Dostupno na: <http://www.scienceandsociety.co.uk/results.asp?image=10420575&itemw=4&itemf=0001&itemstep=1&itemx=1> [11. travnja 2012.].
32. Straus, R., 1912. *Carriages and coaches their history and their evolution, fully illustrated with reproductions from old prints, contemporary drawings and photographs*, London.
33. Španiček, Đ., 2011. "Otac gume Charles Goodyear". *Polimeri* (časopis za plastiku i gumu), 32 (1), Zagreb.
34. Thornes, R., Dorrell, P., Lie, H., 1999. *Introduction to Object ID: Guidelines for Making Records that Describe Art, Antiques, and Antiquities*. Dostupno na: <http://dzaohiy03d3idm.cloudfront.net/publications/virtuallibrary/0892365722.pdf> [1. lipnja 2014.].

THE ORIGIN OF THE LANDAU CARRIAGE

The first part of the paper considers various hypotheses concerning the origin of the Landau carriage, which is generally characterised as a heavy coach drawn by a four-in-hand team. Then data are given about the course of development of the coach, from which it can be seen that it was long present on the market, from the end of the 16th century to the beginnings of the 20th. Because of its characteristics, described in the work, in the Victorian age it was a status symbol, popular not in Europe alone but also in America. In the various sub-types, a rough division can be made into coaches meant for everyday use on one hand, and luxurious or ceremonial on the other (for example, the Semi-State Landau and the State Landau). The Brijuni coach discussed belongs to the subtype with five windows (a five-glass Landau). During the restoration, also described, an endeavour was made to arrive at information about the provenance of the coach. The most important data here are given on the chassis of the carriage, an irreplaceable part, although it is not always certain whether the same workshop made the chassis and the body. The axles of the Brijuni coach were made in the C. Wolf workshop in Saxony, a workshop that was in operation for an entire century, because of which the coach can be only approximately dated, to the second half of the 19th or the beginning of the 20th century. Thus Saxony is given as a possible place of its production, but it is also possible it was made somewhere else, Vienna, for example, for one of the workshops of that place is mentioned on the fasteners of the folding heads. Inscriptions on objects can give a number of data important in the identification of some object, which is particularly important if no written documents are in existence, as in this case.