

## Restaurátorský průzkum a záměr

### Kočár – hipomoblie 03.K-863 I.MK



Národní hřebčín Kladruby



Pasířství Houska & Doua

2017

**Zadavatel:** Národní hřebčín Kladruby s. p. o.

**Restaurátorské práce:** Ivan Houska - Houska & Douša s.r.o

**Předmět průzkumu:** kočár typu Mylord

**Zodpovědný restaurátor:** Ivan Houska

oprávnění k restaurování MK. č. 253/94, MK. č. 1204/1999

**Spolupráce:** Muzeum kočárů – Václav Obr

© Ivan Houska 2017

Zpracoval:

Ivan Houska

Na Buštěhradě dne 20. 12. 2017

**Předmět restaurování:** kočár – hipomobilie 03.K-863 I.MK

**Místo:** Pardubický kraj, obec Kladruby nad Labem

**Vlastník památky:** Národní hřebčín Kladruby s. p. o.

NH,533 14 Kladruby nad Labem

Památkou od 31. 3. 2010

**Objednatel:** Národní hřebčín Kladruby s. p. o.

**Památkový dohled:** NPÚ v Pardubicích

**Datace:** 1900



## ***ROZVAHA A HODNOCENÍ PŘI RESTAUROVÁNÍ HISTORICKÝCH KOČÁRŮ***

ÚVODEM:

Pohled na restaurování historických kočárů a samotný styl pracovních postupů se mění vždy po určitých letech. Je to dané neustálým bádáním problematiky kočárů, objevováním dokumentů z dávných dob, nacházením pozůstatků kočárů a jejich doplňků, ale i samotnou prací mnohých restaurátorů v různých oborech. Je však důležité připomenout, že restaurování historických kočárů a samotné techniky práce z různých období stavitelství kočárů nelze porovnávat ani zaměňovat s restaurováním jiných památek. Například s restaurováním soch, obrazů, nábytku, či stavebních částí. Každé odvětví má své specialisty. Pohled na restaurování kočárů má tři základní směry. První je ten, pokud se exponát nachází v původním stavu se všemi náležitostmi výdřevy, kování, laků, výmalby, zlacení, textilií, usní, pryže, skla, včetně doplňků, tak se pouze čistí, konzervuje, do určité míry retušuje, z části doplňuje (pokud došlo v minulosti ke ztrátě některých částí, ale nikoli opotřebením), prostě se ponechává co v nejpůvodnějším stavu. Druhý směr je, pokud kočár někdo již druhotně přetře barvou, přečalouní či částečně přestaví, musí se vše uvést do co nejpodobnějšího původního stavu za použití stejných přírodních materiálů s efektem povrchové úpravy opotřebením. Třetí verze je ta, pokud kočár podlehne úplné destrukci (povětrnostní podmínky, hniloba, hmyz), tak dle původního kování se pak staví (rekonstrukce) vše nově s použitím dávných technik a přírodních materiálů dostupných v dané době. V tomto posledním případě se kočár stává po úplné rekonstrukci i plně funkčním exponátem. To nejdůležitější pravidlo je, nepoužívat nic co je vyrobené synteticky z ropy. Vše musí být přírodní a zhotoveno lidskou rukou. Důraz je dán na řemeslo kolářské, kovářské, lakýrnické, čalounické a lampařské. Každé toto odvětví má další podřemesla, celkem hodnoceno devatenáct ve stavitelství kočárů.

## ***POPIS PAMÁTKY-***

Kočár Mylord tohoto elegantního provedení karoserie s nadstandardní výbavou je typem určeným nejen pro běžný provoz, ale i pro prezentaci významných osob státních i církevních. Karoserie je velmi pohodlná pro nástup i výstup cestujících a je chráněná skládací koženou střechou s připnutím tabliérů. Kočí je zviditelněn svým posedem na kozlíku pro řízení koní a s patřičným výběrem svého oblečení. Kozlík je doplněn klínem - podsedákem stavitelným pro posed středem (gala), nebo k pravé straně pro pohodlnější používání brzdového systému a možného dalšího místa k sezení pro přisedícího. Kočár je doplněn elegantně tvarovanými koženými blatníky (zvané křídla) s všítkou kovovou výztuží. Brždění kočáru je ovládáno klikou na pravé straně kozlíku, převodovanou přes soustavu táhel a ocelových tvarovaných segmentů působících na zadní pryžové kočárová kola. Dále je opatřen patentními kočárovými koly s válcovaným ocelovým ráfem s vloženou bílou pryží značky Semperit a plno olejovou osou. Pérování celé karoserie je zajištěno eliptickými tlakovými pery u přední nápravy celými a u zadní nápravy pulpéry jednou sadou příčného pérování. Samotná oj pro koňský potah je doplněna polstrováním z usně vyplněnou žíněmi a kovanými otočnými brýlemi s hákem pro možný zápřah čtyřspřeží. Kočárové lampy na parafinové svíce chybí a také patentní kočárový klíč pro soustavu matic plno olejových os. Typy kočárů Mylord byly uzpůsobené pro možný zápřah jednospřežní, dvouspřeží a na výjimečné události čtyřspřeží, ale v žádném případě šestispřeží.

## ***RESTAURÁTORSKÝ PRŮZKUM –***

PRŮZKUM HISTORICKÉHO KOČÁRU TYPU MYLORD VYROBENÉHO SEDLÁŘEM JOSEFEM ŘÍPOU Z TUCHLOVIC PO ROCE 1900

### ***Stav před restaurováním:***

Stav kočáru odpovídá jeho stáří s ohledem na jeho praktické používání v minulosti. Karoserie kočáru je postavena z jasanového dřeva, které je v dobrém stavu s malými defekty po dřevokazném hmyzu. Kočárové loukot'ové kola potažené bílou pryží jsou mírně uvolněné v plnoolejových pouzdech bez mechanického poškození. Lakování kočáru včetně výmalby linek je v dobrém originálním stavu, pouze na některých místech s oděrky a defekty odpadnutí laku od výdřevy. Spodní části celého podvozku kočáru jsou částečně bez nátěrů. Podlahy kočáru jsou velmi poškozené jak v samotné výdřevě (prasklé dřevěné dno), tak i v krycích materiálech (uvolněná bandáž, rozpraskané linoleum). Vlněné koberce připnuté do litých hřebů podlah karoserie chránící linoleum zcela chybí. Pražské koberce jsou vůči používání a stáří kočáru v dobrém stavu. Poškozené jsou také oba boky výdřevy karoserie z důsledku unavených tlakových listových per. Tento nedostatek se vždy projeví při zatáčení kočáru buď na levou, nebo pravou stranu, přičemž se vydírají dřevěné boky karoserie pryžovými kočárovými koly. Nesouměrná geometrie celého kočáru je ovlivněná únavou soustavy tlakových listových per a kovaných výstuží kožených blatníků.

Velmi poškozené jsou pak kožené části kočáru, zadní tabliér, přední zcela chybí, polstrování ojeté, toulec na bič, čtyři blatníky, čelo na kozlíku, střecha kočáru a řemínky pro brzdící mechanismus včetně uchycení brdeček pro tah koní. Kůže je v některých místech popraskaná, steřelá v mnohých partiích střechy a blatníků roztržená. Mosazné díly, lišty lemující karoserii( jsou z oxidované a deformované ),matice kočárových kol a kování na ojeti pro záprah koní, jsou velmi znečištěné oxidací a nefunkční (oloupaná alpaka). Kočárový klíč chybí.

Čalounění kočáru je dřívějším používáním opotřebované (roztržené části,některé chybí), stářím steřelé a znečištěné. Chybí podšívky plenty kozlíku, zadní potah chránící čalounění hlavního sedadla a zadního tabliéru.

Kovové díly kočáru jsou pokryty původním lakem včetně linek, převážně v dobrém stavu. Na nepohledových místech je pak povrchová koroze.

Pryž na kočárových kolech je používáním v minulosti a stářím opotřebena, ale soudržná po celém obvodu každého kola. Pryžové pokrytí stupaček je roztrhané a pro jejich ochranu v budoucnu jsou navrhované chránící návleky z vrapové kůže.

Kočárové patentní lampy daného typu chybí.

Veškeré materiály použité pro stavbu celého kočáru jsou přírodní, zpracované původními technologiemi převážně rukodělným způsobem a svým složením typické pro stavbu kočárů konce 19.století.

Kočár tohoto provedení je zcela v původním stavu má ručně zpracované díly i doplňky a tímto se řadí do kategorie s maximální původní výpovědní hodnotou-muzejní exponát.



Signatury na náboji kola a pryže na ráfech kol.





Stav podlahy kočáru.



Pérování a točna kočáru.



Blatníky a kočárové lucerny.

## **RESTAURÁTORSKÝ ZÁMĚR -**

RESTAUROVÁNÍ KOČÁRU ZA ÚČELEM UCHOVÁNÍ PŮVODNÍHO STAVU, ORIGINALITU DOPLŇKŮ S POŽADAVKEM JEHO PLNÉ FUNKČNOSTI.

Vzhledem k tomu, že se jedná především o historický originál s požadavkem funkčnosti veškerých částí, je na samotné restaurování a jednotlivé obory restaurátorů kladen důraz na letité zkušenosti v problematice historických kočárů. Fotodokumentace před, v průběhu a po dokončení díla je nezbytnou a nutnou součástí celého projektu. Po šetrném transportu do hlavního atelieru je také nutné sledovat atmosférickou vlhkost, která má vliv na průběh prací a na budoucí dlouholeté umístění v určené výstavní expozici.

Kočár se musí před rozebráním na jednotlivé díly zhodnotit po letitém používání a vyměřit pro navržení původních geometrických hodnot. To znamená vystředění kočárových kol v plno olejových nápravách koženým těsněním, vyhamrováním všech sad tlakových eliptických per s důrazem na předepnutí jednotlivých ocelových listů ve správné řadě dle původního značení a při opětovném složení vetření grafitu s přírodní vazelínou mezi jednotlivé listy. Hamrování se provádí na dubovém špalku, nikoli na kovadině. Jde o uchování původního laku na lícové straně ocelového pera. Dále vystředěním pravé a levé strany brzdového mechanismu segmentů vůči kočárovému kolu s pryží. Také urovnání předních i zadních kožených blatníků s ocelovou výstuží je nutné rozměřit vůči vyváženosti karoserie. To vše se děje za podmínky ideálně vodorovného terénu v příčném i podélném směru.

Veškerý povrch kovových částí se musí očistit od slepeného prachu a mastnot roztokem na bázi taninu. Původní barva na bázi přírodních surovin a kopálové pryskyřice se musí uchovat. Odpadlá či sedřená část barvy používáním kočáru z minulosti se na jednotlivých částech musí doplnit přírodním tmelem s antikorozními prvky včetně barvy podobného složení a odstínu. Retušování výmalby linek je pak provedeno ručně štětcem, nebo pro větší přesnost ručním patentním mechanismem.

Plno olejové osy budou promazány a naplněny přírodním olejem s příměsí grafitového prášku dle vnitřní prohlubně u každé originální mosazné matice s cejchem výrobce.

Restaurování kožených částí musí být provedeno velmi šetrně a pečlivě vůči stavu a stáří usně. Přední kožené čelo se musí v chybějících partiích došít. Chybí řemínky s patentními mosaznými očky a háčky včetně tvarovaného tabliéru z hovězí vrapové usně a podšívkou ze sukna pro přikrytí kočího i přísedícího vůči špatným povětrnostním vlivům. Plenta kozlíku chránící vstup do krytého prostoru pod kozlíkem se musí vyztužit přírodním materiálem z valchovaného vlněného sukna. Podlaha před kozlíkem, krytá rozpadlým přírodním materiálem, se musí obnovit za pomoci gázoviny, původní juty a pryskyřice BMX včetně doplnění originálním kočárovým linoleem příslušného vzoru, vyrobeného ručně s přírodních surovin dle starodávné receptury. Kožené blatníky po levé i pravé straně karoserie musí projít pečlivou obnovou povrchové úpravy s ručním šitím defektů včetně použití pružných tmelů a laků, lněného a terpentínového oleje a barvou na kůži s příměsí tříslovin. Patentní pryžové obutí kočárových kol se ošetří glycerínem, terpentínovým olejem s příměsí napouštěcí fermeže. Takto se přistoupí i k restaurování pryžových stupaček včetně doplnění o kožené



návleky s tvrzené vrapové hovězí usně pro občasné předvedení funkčnosti kočáru. Pro tento účel ukázky je nutné také doplnit originální brdečka ručně šitými koženými řemeny, které je také třeba dodat do závěsů zadních eliptických per pro stabilitu při brždění kočáru. U zadního tabliéru je potřebné došití podšívky s vlněného valchovaného sukna včetně opravy řemínek s patentními oky a háčky. Zadní část podlahy bude taktéž restaurována podobně jako přední část podlahy u kozlíku včetně doplnění vlněným tkaným kočárovým kobercem s úchyty proti posunu. Samotné čalounění kočáru po restaurátorském zásahu je nutné chránit přehozem z vlněného sukna uchyceného do kovaných stávajících hřebů po vnitřním obvodě čalounění. Takto se přistoupí i k chránění kozlíku. Na kování po obvodě kozlíku se obnoví obšití z černé usně. Kožená skládací střecha bude restaurována podobným způsobem jako kožené blatníky s doplněním a opravou mosazných lišt s pocínovanými hřebíčky dělicí vždy koženou a dřevěnou část karoserie. Oje kočáru bude restaurováno včetně usně, kování pro čtyřspřeží, laku a výmalby podobnou technikou jako kočárové části.

Veškerý povrch dřevěných částí, ať i napadený škůdci (plísně hmyz) se po řádném očištění a napuštění roztokem Lignofixu opět uvede do původního stavu a vzhledu. Míchané přírodní suroviny pro vznik pružného kočárového tmelu a barvy jsou příslušné vždy k danému historickému období a danému typu samotného kočáru.

Čalounění s vlněného valchovaného sukna, tedy veškeré potahové látky budou vyčištěny a restaurovány způsobem původních technik kočárnických čalounických mistrů za pomoci ručního, tkalcovského a žakárového provedení. K čištění od prachu, oxidů a organických nečistot se pak použije několik technik s mokřým procesem teplé destilované vody, roztoku Syntaponu – L nanášení pěny a vytíráním za pomoci jemných kartáčků, houbiček, luxováním atd. K výplním jsou pak použity žíně, africká tráva a ovčí vlna.

Kočár bude doplněn originálním kočárovým klíčem a párem luceren s křišťálovými ručně broušenými skly s patentní pružinou pro posun hořící parafinové svíce.

Po ukončení veškerých prací včetně sestavení a vystrojení celého kočáru, je celkové dílo konzervováno roztokem z přírodních materiálů terpentýnového oleje, napouštěcí fermeže a pigmentů sestavených dle prostředí, ve kterém bude exponát umístěn.

Pro uchování tohoto muzejního exponátu dalším generacím i za účelem občasného předvedení dle přání zadavatele je vypracován provozní a údržbový řád, který je nezbytný dodržovat a je v návaznosti jako záruka nejlépe zabezpečeného exponátu pro další generace.

## **ZÁVĚREM -**

Navržené restaurování kočáru s použitím nejlepších zkušeností kočárnických specialistů a volbou přírodních materiálů je co nejšetrnější. Tento kočár je dokonalým odkazem stavitelství kočárů na území České země v tehdejší Rakousko-Uhersku na přelomu dvacátého století, kdy začíná vznik ve stavitelství prvních automobilových karoserií, ve kterém řemeslníci Moravy a Čech dosáhli světového prvenství.