

Műtárgyvédelem

2022

39



MAGYAR
NEMZETI
MÚZEUM

Műtárgyvéddelem

39

Szerkesztők / Editors

Kissné Bendefy Márta – Zsámbéki Anna

Szerkesztőbizottság / Editorial board

Görbe Katalin

Kovács Petronella

Nagy Zsófia

Orosz Katalin

Szatmáriné Bakonyi Eszter

Várfalvi Andrea

Fordítás / Translation

Szerzők / Authors

Chris Sullivan

Kissné Bendefy Márta

Szerkesztés / Editing

Böröczki Tamás

Arculat / Design

Vári Ágnes

Tördelés / Layout

Gyapjas Anikó

Felelős kiadó / Publisher

L. Simon László főigazgató / director general

Magyar Nemzeti Múzeum / Hungarian National Museum

Címlap / Front cover

18. századi „gondolaszék” restaurálás után

Iparművészeti Múzeum, Budapest

'Gondola chair', 18th century, after conservation

Museum of Applied Arts, Budapest

Hátlap / Back cover

Andrea del Sarto festményének másolata restaurálás előtt (részlet),

Belvárosi Nagyboldogasszony Főplébánia, Budapest

Copy of a painting by Andrea del Sarto, before conservation (detail)

ISSN 1216-1195

Készült 13,6 (A/5) ív terjedelemben, 300 példányban, 2022-ben

Nyomdai munkák: Prime Rate Kft., felelős vezető: Dr. Tomcsányi Péter

[mű] [tárgy]

] [védelem]



Előszó	8
In memoriam	10
Séd Gábor (1953–2015)	10
Szalay Zoltán (1924–2020)	12
Újvári Mária (1952–2018)	14
Kovács Petronella	
II. Rákóczi Ferenc faragott, festett karosszéke	
A tárgy Magyar Nemzeti Múzeumba kerülésének története és restaurálása	17
Conserving the Francis II Rákóczi's Carved and Painted Armchair	
The Story of How It Reached the Hungarian National Museum	51
Ferenczy Noémi – Kovács Petronella	
Művészet- és technikatörténeti kutatások egy 18. századi, festett „gondolaszék” restaurálása kapcsán	55
Art Historical and Technological Research and the Conservation of a Painted 'Gondola Chair' from the 18 th Century	98
Pataki Anikó – Terdik Szilveszter	
A lázi Fekete Madonnát ábrázoló apácamunka restaurálása	101
Conservation of a Devotional Picture Showing the Black Madonna of Lázi	121

Mátyás Eszter

Egy 18. századi frakk-kabát metamorfózisa	125
Metamorphosis of a Tailcoat from the 18 th Century	144

Nagy Rebeka

Qádzsár kori perzsa kézvédő vizsgálata és restaurálása	147
The Investigation and Conservation of a Persian Mailed Glove from the Qajar Period Era	157

Darabos Edit

Nedves kezelések hatása a transzparens papírokra	161
Effects of Wet Treatments on Transparent Papers	195

Cserepkei Csilla

Egy festett díszműbádogos munka – kalitkával egybeépített akvárium – készítéstechnikai vizsgálata és restaurálása	199
The Conservation of an Aquarium on a Stand with a Birdcage above	220

Kónya Béla Tamás

A médiaművészet megőrzése, a New York University újmédia-művészet megőrzésének képzési programja	223
Media Art Preservation, the Time-Based Media Art Conservation Training Program at New York University	236

Fehér Ildikó – Somodi Nóra – Tamási Alexandra

Mária a gyermek Jézussal és a kis Keresztelő Szent Jánossal
Egy Andrea del Sarto-másolat restaurálását kísérő vizsgálatok
és kutatások 239

Madonna and Child with the Infant John the Baptist
Investigations and Research relating to Conservation
of an Andrea del Sarto Copy 260

Erdei Gábor

Nagy Sándor váratlanul előkerült önarcképének restaurálása 263
Conservation of a Self-portrait by Sándor Nagy
That Was Found Accidentally 276

Kuna Ágnes

„Cosa rara” – egy 16. századi, márványra festett veronai olajkép
kutatása és restaurálása 279

‘Cosa rara’: Researching and Conserving a 16th-century Verona Oil
Painting on Marble 290

Bakonyi Tímea – Éder Anita – Zámbó Krisztina

A Szépművészeti Múzeum 19. századi ikonjainak restaurálási kérdései 293
An Investigation of 19th century Russian Icons from the Museum
of Fine Arts, Budapest and Issues relating to Their Conservation 310



1–4. kép. A „gondolaszék” restaurálás előtt
Fig. 1–4. ‘Gondola chair’ before conservation

Művészet- és technikatörténeti kutatások egy 18. századi, festett „gondolaszék” restaurálása kapcsán

Ferenczy Noémi – Kovács Petronella

55

Az Iparművészeti Múzeum bútorgyűjteményében őrzött,¹ a 18. század második feléből származó velencei „gondolaszékként” nyilvántartott tárgy mélyreható vizsgálatára egy diplomamunka² kapcsán került sor. Gondolaszékként a szakirodalomban elsősorban a 18. században kialakult, bergerének is nevezett foteltípus egyik változata, a félköríves támlájú *bergeré en gondole*³ ismert. E mélyülésű, kényelmes pihenést biztosító, kiemelhető párnákkal ellátott, kárpitozott bútoron kívül a 19. és 20. században készült íves, enyhén hátrahajló háttámlájú, de nem teljes felületükön kárpitozott székek elnevezése szintén gondolaszék. A diplomamunkaként restaurált, már első ránézésre különleges ülőalkalmatosság mindezekről formájában, méretében és kivitelezésében is eltér, ezért kultúrtörténeti és technikatörténeti adatok összegyűjtésével és anyagvizsgálatokkal kívántuk meghatározni eredeti funkcióját. A tárgy számos restaurálási és etikai problémát vetett fel, melyek megoldására, valamint készítőtechnikájának megismerésére a szakirodalmi kutatáson kívül anyagvizsgálatokat végeztünk. A kultúr- és technikatörténeti kutatás a restaurálás után is folytatódott, ennek eredményeit szintén közzétesszük.

A tárgy leírása

A „gondolaszék” íves háttámlája felnyitható ülőrészű dobozszerkezetre épült. Lefelé szétartó lábait egy-egy párhuzamos tartóelemhez, talphoz rögzítették (1–4. kép). A háttámlával együtt kialakított karfája mindkét végén csigavonalban végződik. Az éleken faragott szalagdísz fut végig. A műtárgyat gazdagon festett, aranyszínű keretbe foglalt életképek és virágfüzerek díszítik, a közöttük lévő felületeket vörös festés borítja. A támla ülésoldali felső íves részén, középen – szárnyas oroszlánt, mellette három, hatágú csillagot, alattuk süveget ábrázoló – címer látható. A hátoldal vízszintesen két mezőre osztott, a keskenyebb felsőbe virágmotívumokat, az alatta lévőbe lovaskocsiverseny-jelenetet festettek. A szék középső, felnyitható doboz részén körben finoman kivitelezett, monokróm zsánerképek vannak. A homlokclapon erdőben sétálgató párt, a jobb oldali medalionban lovas férfit, a hátoldalon vízparton üldögélő férfialakot, a bal oldali keretben lovon ülő férfit és neki csónakból integető nőt jelenítettek meg.

1 Leltári száma: 56.50.1. Méretei: 99,5 × 83 × 48 cm. Vétel Gyarmathy Istvántól.

2 A tárgy restaurálására a 2013/2014-es tanévben került sor a Magyar Képzőművészeti Egyetem és Magyar Nemzeti Múzeum együttműködésében zajló Iparművészeti Restaurátorképzés keretében. A témavezető Kovács Petronella DLA volt. Lásd Ferenczy (2014).

3 Vadászi (1987) p. 129.

A „gondolaszék” mint tárgytypus meghatározása

A szék funkciójának kutatása a múzeumi leírókartonon rögzített adatok, valamint megnevezése és különleges formája alapján kezdődött. A kartonon előbb „szánkószékként” szerepelt, amit később „gondolaszékre” javítottak.⁴ A gyűjteményben őriznek egy másik, az itt tárgyalhoz hasonló, bőrrel kárpitozott „gondolaszék” is,⁵ annak festése azonban kevésbé mives, sötétzöld alapon csak pár virágmotívum díszíti (5. kép), továbbá tudomásunk van még egy, Magyarországon magángyűjteményben lévő ilyen darabról (6. kép).⁶

5. kép. Az Iparművészeti Múzeumban lévő másik „gondolaszék”,
ltsz. 56.460.1.

Fig. 5. Another 'gondola chair' belonging to the collection of the Museum
of Applied Arts, Budapest, inv. no. 56.460.1.



6. kép. „Gondolaszék” magyarországi
magángyűjteményben

Fig. 6. 'Gondola chair' in a private
collection in Hungary



4 Leltározta Szabolcsiné (Szabolcsi Hedvig), javította Batári Ferenc.

5 A tárgykartonról: „...aranyozás nyomaival. A lábak végén található lyukak a szék lerögzítésére szolgálnak. Méretei: 94 × 84 × 26,5 cm. Ltsz.: 56.460.1. A tárgy ajándékozás útján került a gyűjteménybe.”

6 Mravik László művészettörténész szíves szóbeli közlése, a felvételt ő bocsátotta a szerzők rendelkezésére. A „gondolaszék” méretei: 100 cm × 50 cm × 40 cm. Korábban Barlay Gusztáv és Bánki Zsuzsa tulajdonában. Védett. Műtárgy-nyilvántartási azonosító: 72686. A nyilvántartási karton szövege: „Színesen festett, faragott keményfa, részben aranyozott díszítéssel. Két vízszintes, csigás, leveles talpon két-két párhuzamosan, kétoldalt kihajló hasábos tagban folytatódó lábazat, kartámla ívelt oldalakkal, ovális zárású háttámlával egybeépítve. Elöl címer, kétoldalt tájkép madárral, hátul ló. Kárpitozása egykorú szürke, csíkos, színes virágos brokát.”

7. a–d kép. A „gondolaszék” négy fő díszítési típusa
 Fig. 7 a–d. Four decoration variations of the 'gondola chair'



A külföldi aukciósházak portálján fel-felbukkan egy-egy hasonló példány, elnevezésük szintén „gondolaszék” (*gondola chair*) vagy „szánkószék” (*sleigh chair*), leírásuk azonban ugyancsak szűkszavú. A fellelt analógiák származási helyeként szinte minden esetben Itáliát jelölik meg, és legtöbbször velenceinek tulajdonítják ezt az elegáns tárgytypust, funkcióját azonban nem említik. Négy fő díszítési típusa ismert: a bőrrrel borított, a festett alapon

növényi ornamentikával, a növényi és figurális ábrázolásokkal festett, valamint az áttört faragású háttámlás (7. kép).⁷ Eddig csak egy ezektől eltérő, furnérborítású „gondolaszék” sikerült fellelni (8. kép).⁸ Egyes darabok pastigliával vagy faragással is ékesítették.

A „gondolaszék” egykori rendeltetésének meghatározása céljából szerteágazó levelezést folytattunk külföldi múzeumokkal, azonban a mellékelt fotó alapján a legtöbb helyről azt a választ kaptuk, hogy nem ismerik ezt a tárgy-típust. Egykori funkciójával kapcsolatban a kutatás első szakaszában több érdekes feltevés született. Ezek egyike szerint⁹ a Dózsepalotában ilyen székeken ültek a döntéshozó velenceiek. Egy budapesti műtárgykereskedő¹⁰ véleményét, hogy e székeket gondolákba tették, látszottak alátámasztani a Museu de l'Art de la Pell gyűjteményében őrzött 17. századi, bőrrel borított, velencei gondolaülésről (*gondola seat*) a múzeum honlapján közöltek – miszerint az ülést ünnepek alkalmával gondolákba helyezték.¹¹ Yates *An Encyclopedia of Chairs* című munkájában egy 1800 körülre datált festett példányt „gondola- vagy hintószékként” közöl.¹² Forrás megadása nélkül megjegyzi, hogy bár a tárgy funkciója nem tisztázott, felmerült, hogy kihajló lábait azért készítették különösen szélesre, hogy biztonságosan illeszkedhessenek a gondola szélére, valamint hogy ezeket a székeket biztosan használták az akkori hintókon, talán ugyanolyan módon, mint a hordszéket.

8. kép. Diófurnérral borított „gondolaszék”

Fig. 8. 'Gondola chair' decorated with walnut veneer



7 A díszítési módokra példaként bemutatott tárgyak adatai: a) A bőrrel borított szék méretei: 96,5 × 80,5 × 53 cm, lásd <https://in.pinterest.com/pin/327003622913450735/> (2020. 07. 21.). b) A zöld alapon festett szék méretei: 104,14 × 101,6 × 40,64 cm. Lásd https://www.liveauctioneers.com/item/8060907_18th-c-venetian-gondola-chair (2022. 01. 08.). c) A vörös alapon festett szék méretei: 96,52 × 92,71 × 45,72 cm, lásd https://www.1stdibs.com/furniture/seating/armchairs/rare-unusual-venetian-polychrome-parcel-gilt-gondola-chair-18th-century/id-f_763611/ (2020. 07. 21.). d) A 18. századi, áttört faragású támlás „gondolaszék” méretei: 88,9 × 101,6 × 40,64 cm, ülés magasság: 50,8 cm, lásd https://www.liveauctioneers.com/item/56380732_gondola-chair-sedia-da-gondola (2020. 08. 15.), valamint https://www.1stdibs.com/furniture/seating/chairs/venetian-sediolo-per-calesse-18th-century/id-f_20657192/ (2021. 03. 08.). Ennél a honlaponál utalnak a kocsiülésre: „sediolo chair for a gig or calesse”.

8 A 18. századi, itáliai, furnérozott gondola/szedánszék méretei: 100,33 × 90,17 × 58,42 cm, lásd https://www.1stdibs.com/furniture/seating/chairs/venetian-gondola-chair-relic/id-f_14275141/ és <https://www.invaluable.com/auction-lot/gondola-chair-51-c-330464899c#> (2020. 06. 25.)

9 Giorgio Stamegna szóbeli közlése.

10 Vesco Gona szóbeli közlése.

11 „This seat was placed on gondolas during the festivities. The name derives directly from the seggiolone da parata, ceremonial seats placed in all Venetian churches for possible visits from the Doge.” Museu de l'Art de la Pell – Vic, Katalónia, Spanyolország. A gondolaülés méretei: 100 × 88 × 65 cm. <https://visitmuseum.gencat.cat/en/museu-de-l-art-de-la-pell/object/sella-de-gondola> (2020. 11. 21.). Ez a műtárgy nagyon hasonló a 64. lábjegyzetben említett, a northamptoni Museum of Leathercraftban őrzött bőrrel borított „gondolaszékhez”.

12 Yates (1988) p. 68–69. Nr. 107. „An Italian Gondola or Carriage Chair, c. 1800.”

A diplomamunka-tárgy kapcsán Pierro Lucchi, a velencei Museo Correr könyvtárosa felhívta a figyelmünket arra, hogy túl magas van a tárgy súlypontja, ami miatt bizonytalan lenne a gondolában való elhelyezése, ezért ő inkább nemes gyermek etetőszékének tartotta.¹³

A tárgy típusra általánosan alkalmazott „gondolaszék” elnevezés, valamint a fenti, funkcióját gondolaülésként említő források miatt fontosnak tartottuk tanulmányozni a gondolák szerkezeti felépítésére és használatára vonatkozó adatokat, hogy megállapíthassuk, valóban lehettek-e gondolák ülései ezek a műtárgyak.

A velencei csatornákon közlekedő gondolákról Sándor István író, bibliográfus 1785 és 1791 között tett utazásairól kiadott, *Egy külföldön utazó magyarnak jó barátjához küldetett levelei* című kötetében így ír: „Itt az egész városban kotsit vagy lovat nem lát az ember, hanem a’ helyett támétalan sok hajót és gondolát, vagy is fedeles tsónakot. [...] Mert itt kanálisok az útszák, gondolák a’ kotsik, s hajók a terhes: szekerek.”¹⁴

A gondolák felépítése nem sokat változott az elmúlt századokban, de korábban formájuk laposabb volt, a hajógerinc pedig szimmetrikus, és két evezős hajtotta a csónakot – „...az egyik a gondola fedett része előtti térben..., az evezőjét a bal oldalon lévő villára (focola) támasztva, míg a másik a taton, egy deszkán, kissé kiemelten állva, a jobb oldali villára támasztott lapáttal evez(ett)” –, kivéve, ha jeles emberek utaztak vidékre, akkor négyen¹⁵, valamint a hosszabb útvonalakon.¹⁶ A Diderot-féle *Enciklopédia* a gondolákat kicsi, lapos és hosszú, könnyed hajókként írja le, melyek átlagosan harminckét láb (9,75 m) hosszúak, középen is csak négy láb (1,22 m) szélesek, orr- és tatrészük hegyesen végződik. Elöl a gyakran embermagasságú fémdísz, a *ferro di pura* emelkedik ki, míg a tat végén a *ferro di popa* foglal helyet.¹⁷ Minden gondola egyformán épül, a színük fekete, és a dózse családját kivéve a „legnemesebb nemesé” is olyan, mint a többieké,¹⁸ csak a külföldieknek, nagyköveteknek lehet más színű gondolájuk.¹⁹

13 Pierro Lucchi írásbeli véleménye: „Gentile Noemi, oggi abbiamo esaminato attentamente, con l’aiuto di diversi colleghi (fra i quali segnalo il contributo della collega Maria Grazia Tognon) la bibliografia sulla storia della gondola. (...) Infatti crediamo non sia stato mai studiato un sedile simile... e la nostra impressione è che non si tratti di un sedile da gondola. La sua eccessiva altezza contrasta con l’esigenza di mantenere il baricentro molto basso, che una caratteristica precisa e costante della sedia o poltrona da gondola: guardando le belle foto che ci ha inviato si affaccia l’idea che si tratti di un “seggiolone” per bambini, che consentiva di far sedere un infante, di grande nobiltà (forse), alla tavola da pranzo, con o senza altri commensali adulti.” (2014. 01. 09.)

14 Sándor (1793) p. 42. Sándor 1785-ben járt Észak-Itáliában.

15 Bellin (1757) p. 739. A gondola kevesebb mint 150 éve nyerte el mostani, aszimmetrikus alakját, ami lehetővé teszi, hogy egy evezős mozgassa a kb. 11 méter hosszú, 1,5 m széles csónakot.

16 Nemeitz (1726) p. 20.

17 Bellin (1757) p. 739.

18 Nemeitz (1726) p. 23. A bucintoróról és a gondolákon kívül használatban lévő hajókról, azok ünnepek alkalmával való díszítéséről lásd Nemeitz (1726) pp. 40–41.

19 Nugent (1749) pp. 111–112.

A csónaktestben – annak két oldala között és az oldalaival párhuzamosan – üléseket helyeztek el, a fedélzetre pedig – ahogy azt a magyar utazónál és Goethénél is olvashatjuk²⁰ – gyakran kis házikót vagy baldachinos sátrat építettek. Az általunk tanulmányozott 18. századi irodalmi források a gondolák üléseit padként említik, részletes ismertetésükre, formájukra, kárpitozásukra nem térnek ki.²¹ Velencei festményeken és metszeteken sem találtunk olyan gondolaaábrázolásokat, melyeken az ismertetett „gondolaszékekhez” hasonló ülés látható. Ezeken a műveken a nagyobb, díszes hajók és az egyszerű padokkal ellátott csónakok mellett szereplő gondolák üléseit vagy az utasok ruhái, vagy a felépítmény (felze) eltakarják.

A gondolák kialakítását és az Iparművészeti Múzeumban őrzött „gondolaszékek” méreteit összehasonlítva megállapítottuk, hogy a székek lábainak legszélesebb pontja jóval kisebb, mint a gondola szélessége középen – ami onnan előre és hátrafelé ugyan keskenyedik, de ívesen –, ezért nem lehettek e vízi járművek peremére rögzítve, ahogy azt Yates feltételezi. Véleményünk szerint – méreteiket figyelembe véve – ez vonatkozik a fellelt analóg darabokra is. Az, hogy a ma „gondolaszéknek” nevezett ülőalkalmatosságokat ünnepi alkalmakkor – amint a katalóniai múzeumban őrzött, bőrrel borított gondolaülés leírásánál említik – gondolákba helyezték volna, valamint az esetleges elhelyezés mikéntje további kutatást igényel.

A diplomamunka-tárgy háttámláján, a lovaskocsis jeleneten az egyik fogatban a „gondolaszékhez” hasonló ülés látható (9. kép), és a fellelt analóg darabok közül többön is van kocsiábrázolás (7. c kép).²² Ezek, valamint a bostoni Isabella Stewart Gardner Museumban kiállított „gondolaszék” írottak – „Seat from a Gig (Sedia per Calesse o gondola)”²³ – és Yates publikációja alapján felmerült bennünk a kérdés, lehet-e a 18. században készült „gondolaszék” egy lovasfogat ülése.

Számos 18. századi látképen jelenítették meg különböző hintók ünnepi felvonulását és a korra oly jellemző sétakocsikázást. Ezeken a festményeken és metszeteken az említ-

20 Goethe (2012) p. 37. „A fényes, pléhborításos csónakorrok, a gondolák fekete kalitkái mind régi ismerősként üdvözöltek.” Nugent szintén megemlíti, hogy a gondolák könnyű, kis, a Szenátus rendelete alapján feketére festett csónakok, melyekben az utas kényelmesen ül a fekete textillel borított fedett rész vagy üvegablakos felze alatt. Nugent (1749) pp. 111–112. A felze egyszerű, általában íves elemekből összeállított váz, melyet leplekkel borítanak, vagy fából, tetővel és ablakos oldalfalakkal készült házikó, bejárata ajtóval vagy függönnyel ellátott, ablakain redőnyök vagy függönyök vannak. Lásd Casanova emlékiratait: „Beszállok a gondolába, elhúzzuk a függönyt...”, Casanova (1797a) pdf p. 188.; „az eső erősödött, ...de sem redőnyöket, sem az általában a felze-t borító nagy drapériát nem találtam”, Casanova (1797b) pdf p. 595. és Casanova (2013) pdf p. 1012.

21 Nemeitz (1726) p. 40. a bucintoro leírásánál is csak a dőzse székét említi, a többi ülést padoknak (Bäncke) nevezi.

22 A 7. c képen bemutatott, vörös alapon festett „gondolaszék” háttámláján is lovaskocsi ábrázolás van. Egy másik 18. századi, itáliai festett és faragott „gondolaszék”, hátoldalán ókori kocsi-jelenettel: <https://www.lot-art.com/auction-lots/18C-Classical-Venetian-Polychrome-Gondola-Chair/201-18c-classical-27.8.20-bruneau> (2021. 02. 09.). A tárgy méretei: 91,44 × 86,36 × 43,18 cm, az ülés magasság 48,26 cm. A Musée National de la Voiture et du Tourisme-ban őrzött fogat lábtartójának belső oldalát szintén kocsi-jelenet díszíti. A fogat leírását lásd Du Sommerard (1884) p. 556. kat. 6956: a kocsiról közölt kép Belloni (1901) p. 63.

23 Calderai–Chong (2011) p. 99. Leltári száma: F25n13. Diófa, festett és aranyozott, magassága: 100 cm, a lábak szélessége: 88,7 cm, mélysége a karoknál 41 cm, mélysége a szánkótalpknál: 45 cm. <https://www.gardnermuseum.org/experience/collection/12093#object-details> (2021. 12. 10.)

9. kép. Fogathajtás ábrázolása a „gondolaszék” háttámláján, restaurálás után (részlet)

Fig. 9. Representation of horse-drawn carriages on the back of the 'gondola chair', after conservation, detail



tett „gondolaszékeken” lévő kocsibrázolásokhoz hasonló fogatok is szerepelnek. A Veronához tartozó Madonna di Dossobuono település templomában őrzött, 1794-es datálású fogadalmi táblán pedig egy, a „gondolaszékhez” hasonló ülésű, kétkerekű, egylovas kocsi – az ismertető szerint *calasse* – látható.²⁴ Ezért történeti és szépirodalmi forrásokban kocsikkal – elsősorban kétkerekű fogatokkal – kapcsolatos leírásokat kerestünk. Kutatásunk során figyelembe vettünk 17. századi írásokat is, mivel e két században a felsőbb osztálybeli ifjak műveltségéhez elengedhetetlen Grand Tour kapcsán, valamint a művészek által tett európai utazásokról számos könyv jelent meg önéletírás, útinapló, levelek és kifejezetten az utazásokat elősegítő útikönyvek formájában. A tanulmányozott művek átfogó képet adnak a kor közlekedési szokásairól: általánosan jellemző volt a lóháton vagy öszvéren való utazás, valamint a gyaloghintók, hordszékek, illetve ezek állatok által húzott változatainak és a különböző kocsik: szekerek, hintók, fogatok használata. Az írások azonban a legtöbb esetben nem térnek ki a járművek pontos ismertetésére, elnevezésük a különböző nyelveken más és más, valamint Itália egyes területen is eltérő lehet.

Giuseppe Miselli a különböző fejedelmi udvarok és a Szentszék futaraként végzett munkája során Európában szerzett utazási tapasztalatait *Il Burattino veridico...*²⁵ címmel tette közzé. Ismerteti a különböző országok, tartományok pénznemeit, postaállomásait, a közlekedési és szálláslehetőségeket. A IX. fejezetben kitér az Európa egyes területein használatban lévő közlekedési eszközökre – „cavalli, lettighe, carozze, calessi”, melyek közül az utóbbi egy kétkerekű kocsi (*calesse*) –, valamint használatbavételük módjaira – lovaglás, posta, bér- vagy

24 Madonna della Salute templom. Fatábla, olaj, 47 × 35 cm. Felirata: *Adi 10 maggio 1794 / G.R. Angela Gandini / di Balsemano*. <https://www.carrozzecavalli.net/2021/03/p-g-r-per-grazia-ricevuta-ieri-oggi-e-forse-domani/> (2021. 06. 19.) Az *ex voto* táblákon megjelenített kocsibalesetek átfogó képet nyújtanak a kor közlekedési eszközeiről.

25 Miselli (1684).

saját kocsival történő utazás, kocsis fogadása –, azonban elsősorban e szolgáltatásokárával foglalkozik.²⁶ Megjegyzi, hogy a *calesse* elterjedése óta a *lettiga* (kézi vagy állatok által vitt gyaloghintó) kevésbé van használatban.²⁷

A Velencei Köztársaság futárának, Giovanni Maria Vidarinak *Il viaggio in pratica...* című, Miselliéhez hasonló felépítésű, az Európa, de elsősorban Itália útjain postával utazni kívánók számára általános útmutatást nyújtó könyve 1718-ban jelent meg először, és oly sikeres volt, hogy nyolc kiadást ért meg a század végéig.²⁸ Részletesen ismerteti az útvonalakat és postaállomásokat, valamint a lovak, a különböző kocsik és az utak igénybevételének árát, ami területenként ugyan eltérő, de általában szabályozott volt. Vidari az Amszterdamból Párizsba való közlekedés egyes szakaszait szárazföldi úton javasolja megtenni, egy kétke-rekű, kétlovas kocsival – „un Carretto a due ruote con due Cavalli” – vagy „Sediá”-val, amit egy úr számára kényelmesebbnek tart.²⁹ Az itáliai utazási lehetőségek ismertetése során a *calesse* mellett a szédiát többször is említi, amit, ha nincs sajátja, bérelhet is az utazó.³⁰ Misellinél (1684) a *sedia* kifejezés az olasz, francia, spanyol, német, lengyel és török nyelven összeállított, az utazók számára legfontosabb szavakat tartalmazó szótárban székként (*seggiola, o sedia*), az étkezéshez kapcsolódó szavak (asztal, szalvéta stb.) között szerepel.³¹ A szövegben pedig csak egy helyen bír más jelentéssel: az Alpokon való átkeléshez szolgáló közlekedési eszközként, hordszékként,³² melyet Richard Lassels, aki angol nemes ifjak kísérőjeként többször járt Itáliában, útjairól 1670-ben megjelent könyvében kis nyitott székként (*little open chair*) ír le.³³ Vidari ez utóbbira *sedia* helyett a lombard vagy piemonti *cadrega* (szék) kifejezést alkalmazza, és hó esetére megemlíti a ló helyett ember húzta szán használatát is.³⁴ Lady Mary Wortley Montague férjével szintén hordszéken tette meg ezt az utat, míg darabokra szétszedett kocsijukat (*chaise*) öszvéreken szállították, ahogy arról 1718. szeptember 25-én kelt levelében beszámol: „The next day we began to ascend mount Cenis, being carried in little seats of twisted osiers, fixed upon poles, upon mens shoulders; our chaises taken to pieces, and laid upon mules.”³⁵ A hegyeken történő átkelésnek ez a módja nemigen változott a következő évtizedekben sem, ahogy erről későbbi

26 Miselli (1684) pp. 202–225.

27 Miselli (1684) pp. 207–208. Misellivel szemben számos későbbi leírásban olvashatunk még az emberek vagy állatok által vitt „gyaloghintók” – különösen a rossz szicíliai utakon való, vagy előkelőségek, egyházi személyek általi – használatáról. Lásd például Moroni (1846) pp. 147–153.

28 Vidari (1718, 1720, 1742, 1753, 1764, 1785, 1797)

29 Vidari (1720) p. 262.

30 Vidari (1720) pp. 11–12., p. 326.

31 Miselli (1684) p. 258.

32 Miselli (1684) p. 345.

33 Lassels (1670) pp. 66–67.

34 Vidari (1720) p. 106. Vidari a kötet végén közli a Misellinél megjelent szótárt is, pp. 331–346. Casanova a Mont Cenis-en felfelé húzódó széken (*chaise à porteurs*), lefelé szintén ember által húzott szánon (*ramasse*) utazott. Casanova (2013) p. 687.

35 Wortley Montague (2006) Let. XLVII.

művekből értesülhetünk.³⁶ Az angol szerzők az erre a célra alkalmazott, általában egyszerű hordszékeket *seat, chair, open chair, sedan chair* vagy *covered chair*-ként említik.

Joachim Christoph Nemeitz az Itáliába utazni szándékozók számára más utazók írásait is felhasználó, 1726-ban Lipcsében megjelent könyvében azt tanácsolja a Németországból útra kelőknek, hogy ha saját kocsival (*Chaise*) utaznak, akkor azt hagyják Augsburgban és váltsanak szédiára (*Sedie*), mert a keskeny tiroli utakon azzal lehet jól közlekedni. A velencei posta nem olyan jól szabályozott, mint a német, és ha el akarják kerülni az ezzel kapcsolatos kellemetlenségeket, fogadjanak fel vetturinót, azok jól ismerik az utakat és a szállásokat. Igaz, velük lassabb a haladás, mert nem cserélnek lovakat a postaállomásokon.³⁷ Az utazás egy kétkerekű, félig fedett kocsival (*Chaise*) vagy úgynevezett szédiával (*Sedie*) történik, amire két láda, egy köpenyzsák és még apróbb holmik kényelmesen elhelyezhetők, s amely két lóval közlekedik, egyik a kocsirudak között halad, mellette a másikat a vetturino lovagolja.³⁸

Sándor István idézett művében szintén megemlékezik a kétkerekű járműről, amivel 1785-ben Velencétől Milánóig utazott: „Mint hogy fel tettem magamban, hogy Olaszországban, ha csak lehet a' Postát a' sok galiba 's boszszúság miatt el kerülöm: a'hoz képest Velencében egy Vetturinót fogadtam, a' ki egész Majlandig vinne bennünket. Ezen Kotsisok csak nem minden Olasz Városban találtnak, 's a' külföldiek kik pénzeket kiméllik, vagy a Posta legényekkel nem akarnak bajlódni, az utazásban nagyobb részint ezekkel élnek. Az ő kotsijok többnyire csak két kerekű, melyet az Olaszok Szédinek neveznek. Az útban naponként hat hét Német mértföldet hagynak hátra, 's az útazók többnyire az úti költés iránt is meg álkusznak velek.”³⁹

Johann Wolfgang von Goethe 1786 szeptembere és 1788 májusa között Itáliában szerzett élményeiről írt útinaplójában feljegyezte az alábbiakat: „Vetturinóval utazni keserves dolog; még az a legjobb benne, hogy gyalogolhat az ember a kocsi után. Ferrarától idáig egyre így hurcoltatom magam.” Járművük, amit „még sediá-nak, székek is” neveznek, „kétségkívül a hajdani hordszékből keletkezett, melyben hölgyek s idősebb vagy előkelő személyiségek öszvérrel vitették magukat. A villarúd közé fogott hátsó öszvér helyett

36 Riggs Miller (1776) pp. 65–67. „These chair are constructed in the most simple and portable manner. There are two small bars of wood for arms, and another bar behind, which rises but little higher than the arms, and which serves as a support to the back of the person in the chair; the seat is matted with barks of trees and ropes twisted together, which yields to the weight of those thus carried.” Martyn (1791) pp. 5–8. „You have your opinion to pass over on mules, or in chaises-a-porteous, which are rushbottomed elbow chairs, without leggs, two men carry them by means of two poles and they have a foot-board. (...) There is also one sedan chair at Suze, which may generally be had, by sending notice beforehand to the other side of the mountain, and lately they have provided other covered chairs.”

37 Nemeitz (1726) p. 6. Az itáliai utazási lehetőségekről lásd még Nugent 1749. p. 63. „There are several ways of travelling in Italy, such as with post-horses; with a vettura or hired chaise or calash in which they do not change horses; with a cambiatura or chaise that changes horses, and finally with a procaccio or stage-coach that undertakes to furnish passengers with provisions and necessary accommodations on the road.”

38 Nemeitz (1726) p. 7–8.

39 Sándor (1793) p. 84.

két kereket szereltek alá, s a dolog további tökéletesítése eszközbe sem jutott. Ma is csak ugyanúgy hintáztatják előre az embert, mint századokkal ezelőtt..."⁴⁰ (10. kép.)⁴¹

Goethe naplójában egy- és kétüléses kétkerekű kocsikról is szól, melyeket vagy vetturinóval vett igénybe, vagy ő maga, illetve útítársával felváltva hajtott. Míg Vidari a szédiával való utazást kényelmesebbnek tartja,⁴² addig Nemeitz például a Rómából Nápolyba a Via Appián való utazáshoz a bordákat nem kímélő szédia rázkódásait elke-



11. kép. Fedett fogat vetturinóval, Costa (1750) XLIII.
Fig. 11. Carriage with vetturino, Costa (1750) XLIII.



13. kép. Egyszemélyes fogat, Costa (1750) LX.
Fig. 13. Carriage for one person, Costa (1750) LX.



10. kép. James Bretherton, Henry William Bunbury után: Itáliai vetturino, 1774

Fig. 10. James Bretherton after Henry William Bunbury: An Italian Vetturino, 1774

12. kép. Kétszemélyes nyitott fogat, Costa (1750) LVI.
Fig. 12. Double carriage, Costa (1750) LVI.



14. kép. Postaállomás különböző típusú fogatokkal, Costa (1762) IV.

Fig. 14. Post office with different type of carriages, Costa (1762) IV.



40 Goethe (2012) pdf p. 74. Sándor is megjegyzi, hogy a kocsiba „egy pár lovat vagy öszvért fognak bé”. Sándor (1793) p. 175.

41 Rézkarc, papír, 185 × 299 mm, British Museum. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:\(An_Italian_Vetturino\)__\(BM_J,6.8.1\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:(An_Italian_Vetturino)__(BM_J,6.8.1).jpg) (2021. 10. 01.)

42 Vidari (1720) p. 262.

rülendő inkább a lovaglást ajánlja.⁴³ Lady Riggs Miller torinói útja kapcsán különösen magas, keskeny, borulékony kétkerekű fogatként írja le a bérkocsisok (*voitures*) járművét (*chaise*), ami még a sík földön is imbolyog.⁴⁴ William Beckford angol író, aki európai utazásainak tapasztalatait levelekben osztotta meg *Dreams, Waking Thoughts, and Incidents* című munkájában, hasonlóképpen vélekedik, és megjegyzi, hogy kocsiútja után Mestrében gondolára szállva annak egyenletes ringató mozgása nagyon kellemesnek bizonyult a *chaise* lökései után.⁴⁵ A Brenta partján Padovából Velencébe feltehetően szédiában utazva (*open chaise*) e járművet úgy írja le, mint a legfurcsább nyitott, kétkerekű kocsit, „amiben valaha ember rázkódott”.⁴⁶

Giovanni Francesco Costa metszetes könyvéből,⁴⁷ mely a velencei arisztokráciának a Brenta-folyó (a velencei lagúna és Padova között húzódó) partján álló palotáit mutatja be, képet kaphatunk az épületeken túl a 18. század közepén e tájon vízen és szárazföldön használt közlekedési eszközökről: az evezős csónakokról, gondolákról, a lóval vontatott nagyobb hajókról (*burchiello*), valamint a különböző négy- és kétkerekű járművekről. Az ábrázolt – egy- és kétszemélyes, zárt, félig fedett vagy nyitott – kétkerekű fogatokat maga az utazó vagy kocsis hajtja (11–14. kép).⁴⁸

A vetturinókkal (bérkocsisokkal) való utazás általános volt Itáliában, nemcsak a külföldiek, hanem a helyi lakosok is igénybe vették szolgáltatásaikat.⁴⁹ Járműüket az olasz nyelvű források *sediának*, az angolok *chaise*-nek említik, míg Nemeitznél mindkét elnevezés szerepel, és felépítésük is többféleképpen – zárt, félig csukott és nyitott fogatként – jelenik meg a leírásokban. Eltérések figyelhetők meg szerkezetükben is, a különböző ábrázolásokon egyes példányoknál a kocsiszekrény vagy ülés felfüggesztett (10. kép),⁵⁰ míg más esetekben közvetlenül a kocsirudakra szerelt, és a kerekek tengelyénél jóval előbbre helyezkedik el (11–14. kép).

Nemeitz a szédia vásárlásához adott tanácsaiban egyik szempontként kiemeli, hogy a kocsiszekrény vagy ülés ne bőrszíjakra függesztett, hanem a kocsirúdra erősített legyen, mert ezáltal csökken a kidőlés veszélye.⁵¹ Említi, hogy Rómában minden nyergesnél kaphatók új és használt szédiák, ez utóbbiak magánemberektől is beszerezhetők. Az új, de kevésbé különleges készítésűek harminc scudiba kerülnek.⁵² Talán ezekre az egyszerűbb kivitelezésűekre lehet példa az inzagói Museo della Carozza e dei Viaggi dell'Ottocento kiállításán

43 Nemeitz (1726) p. 259. Johann Caspar Goethe a sedia helyett a gyaloglást választotta a via Flaminian. Goethe J. C. (1932) pp. 124–125.

44 Riggs Miller (1776) pp. 41–43.

45 Beckford (1783) Letter VIII. 1780. August 2nd.

46 Beckford (1783) Letter III. (Additional Letters 1782) Padua, June 14th.

47 Costa 1750–1762.

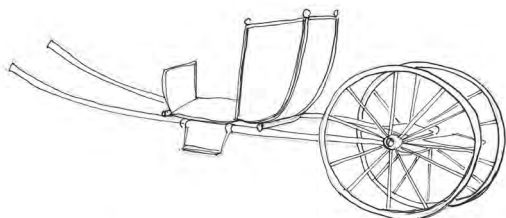
48 11–13. kép Costa (1750) pl. 43., pl. 56., pl. 60., 14. kép; Costa (1762) pl. 4.

49 Martyn (1791) pp. xvii–xviii.

50 Henry William Bunbury után James Bretherton 1774. Rézkarc, papír, 185 × 299 mm, British Museum. Forrás: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:\(An_Italian_Veturino\)_\(BM_J.6.8.1\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:(An_Italian_Veturino)_(BM_J.6.8.1).jpg) (2021. 05. 08.)

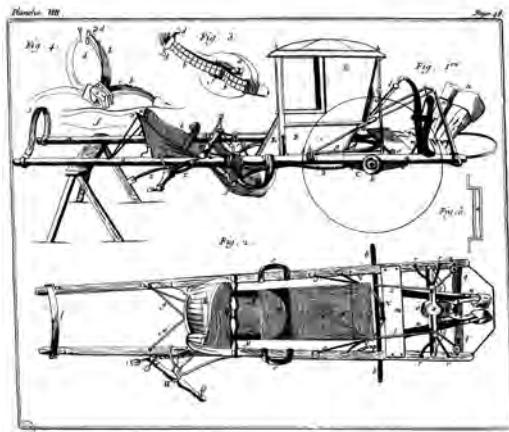
51 Nemeitz (1726) p. 316.

52 A Rómában kapható szédiák között voltak olcsóbb kivitelezésűek és különlegesen értékesek is. Nemeitz (1726) p. 315.



1. ábra. „Chaise à l’Italienne”
(a Museo della Carozza e dei
Viaggi dell’Ottocento fogata
alapján)

Diagram 1. ‘Chaise à l’Italienne’
(drawing after the gig
of the Museo della
Carozza e dei Viaggi
dell’ Ottocento, Inzago, Italy)



2. ábra. „Chaise de poste”
(Garsault [1756] Pl. VIII. p. 48.)

Diagram 2. ‘Post chaise’
(Garsault [1756] Pl. VIII. p. 48.)

látható kétszemélyes, az intézmény honlapján „Chaise à l’Italienne” vagy „Cabriolet da viaggio”-ként,⁵³ egy másik szakirodalomban 1730–1750 közöttre datált, észak-itáliai „sedia”-ként feltüntetett fogat⁵⁴ (1. ábra). A múzeum ismertetője szerint ez a feltehetően egykor lehajtható tetővel ellátott, két személy és csomagjaik szállítására alkalmas, 14 darabra bontható úti fogat a francia *chaise de poste* – melyet egyes olasz nyelvű források *sedia da postának* neveznek⁵⁵ – és az észak-itáliai *sediole* típusok csoportjába tartozik, de az előzőtől a felfüggesztés hiánya, a másiktól az ülés formája és a szerkezet stabilitása különbözteti meg.

F. A. P. de Garsault *Traité des voitures...* című munkájában a kétkerekű járművek között részletes leírást ad a *chaise de poste*-ről, a kocsiszekrény felfüggesztésének módjáról, és az, valamint az egyes alkatrészek a közölt metszeten nyomon követhetők (2. ábra).⁵⁶ Említést tesz a *chaise à l’Italienne*-ről vagy *soufflet*-ről is, azonban az erről készült ábrán az ülés rögzítési megoldását nem mutatja be (3. ábra). A fogatülés harmonikaszerűen leereszthető

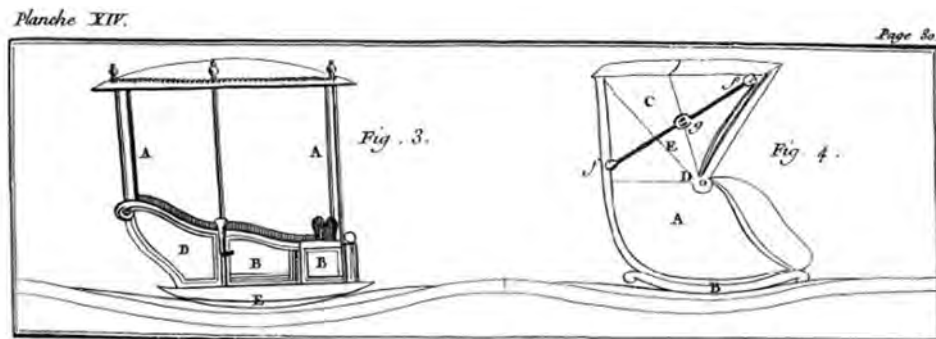
53 A Christie’s Bolognában tartott aukcióján vásárolták 1991-ben, provenienciája nem ismert. http://societa-milanese-redini-lunghe.it/chaise_a_litalienne.html (2021. 04. 29.)

54 Günther (1995–2019).

55 Belloni (1901) p. 56., ábra p. 57.

56 Garsault (1756) pp. 42–49., Pl. VIII. p. 48.

3. ábra. „Calèche” és „Soufflet” („Chaise à l’Italienne”) (Garsault [1756] Pl. XIV. fig. 3 és fig. 4)
Diagram 3. ‘Calèche’ and ‘Soufflet’ (‘Chaise à l’Italienne’) (Garsault [1756] Pl. XIV. fig 3, fig. 4)



tetejét (*soufflet*) itáliai találmánynak nevezi, melyet hátrahajtva az utazó egy nyitott karosszékben élvezheti a jó időt.⁵⁷ Egykor ilyen lehetett az inzagói múzeumban őrzött szédiáié is.

Goethe a két észak-itáliai város, Vicenza és Padova között 1786. szeptember 26-án általa igénybe vett járművet az eddig tőle idézettektől eltérően nem szédiaként, hanem *sediolaként* nevezi meg: „Négy óra alatt utaztam át ide minden holmimmal Vicenzából egy *sediolá*-nak nevezett együléses csészán (*Chaischen*). Három és félórányi kényelmes út; de mert szíves-örömet élveztem szabad ég alatt a gyönyörű napot, örültem neki, hogy a vetturino nem nagyon igyekezett megfelelni kötelességének.”⁵⁸

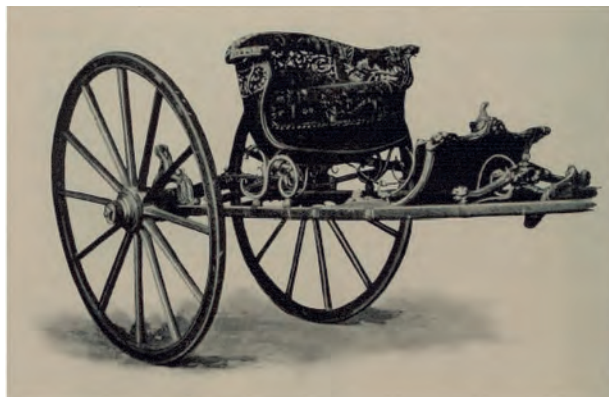
15. kép. 18. századi, veronai sedioló,
Belloni (1901) p. 63.

Fig. 2. ‘Sediolo’ (gig) ‘Veronese’
18th century published by
Belloni (1901) p. 63.



15. kép. 18. századi, feltehetően milánói fogat sedioló, Belloni (1901) p. 64.

Fig. 2. 18th century gig, probably Milanese, published by Belloni
(1901) p. 64.



57 Garsault (1756) pp. 80–81; Pl. XIV. p. 80. Roubo „chaise en soufflets”-ként említi és szintén itáliai eredetűnek tartja a Garsault által „Chaise à l’Italienne”-nek nevezett kocsitípust. Roubo (1771) p. 461.

58 Goethe (2012) p. 35., Goethe (2000) p. 36–37. A német nyelvű szövegekben a *sediolo* *Sediolaként* szerepel.

Az író nem ad bővebb leírást a kocsiról, de nem kizárt, hogy az inzagói múzeum által említett észak-itáliai *sediolók* egyik típusához tartozó fogattal tette meg ezt az utat.

Az észak-itáliai *sediolók* csoportjába tarthat az a két – díszítettségükben és ülésük formájában az inzagóitól eltérő – 18. századi itáliai fogat, melyeket Du Sommerard a Cluny Museum 1884-ben kiadott katalógusában 6955 és 6956 szám alatt közölt,⁵⁹ majd Belloni *La Carozza nella Storia della Locomozione* című munkájában képeken is bemutatott.⁶⁰ A ma már a Musée National de la Voiture et du Tourisme-ban⁶¹ őrzött fogatok egyikén olvasható felirat: *Dipinto. Da. Gia. Batta. Maretto. Vernicante. Premiato. per. Vernicie. Verona.* Pastiglia-technikával díszített és festett ülésének súlypontja magas, dobozszerű alsó részéből kihajló lábait közvetlenül a kocsirúdra erősítették (15. kép). A másik kocsi – feltehetően kétszemélyes – ülése alacsonyabb és szélesebb, és az ülés lábai más kiképzésűek, mint a veronaié, de szintén a két kocsirúdra rögzítettek. Belloni szerint ez a kocsi valószínűleg lombard, talán milánói készítésű (16. kép).

Du Sommerard a *sediolók* általános leírásánál megjegyzi, hogy nincs más felfüggesztő-rendszerük, mint maga a kocsirúd, amelynek hossza tompítja a lökések erejét, valamint, hogy e fogatokat Itália különböző területein eltérően nevezik, és Bergamo vidékén még használatban vannak.⁶²

A diplomamunkaként restaurált „gondolaszék” alakja hasonló a Du Sommerad által publikált veronai *sedioló*éhoz. Az eddig ismertettek alapján feltételeztük, hogy a „gondolaszékként” nyilvántartott tárgy egykor egy ilyen típusú itáliai fogat ülése lehetett. Feltételezésünket megerősítette a lovaskocsi-gyűjteményekkel folytatott levelezésünk során a piacenzai múzeumtól (Musei Civici di Palazzo Farnese, Museo delle Carrozze) kapott, Carlo Gnechi Ruscone írására hivatkozó információ, miszerint a „gondolaszék” egy 18. századi venetói *sediolo* ülése. A *sediolo* jellemzője az egyszemélyes ülés – *corbella* (*sedile*), amiről a nevét kapta –, amit közvetlenül két hosszú, egyenes és rugalmas támasztékul szolgáló – két, nagy átmérőjű, könnyű kerékre szerelt – kocsirúdra erősítenek.⁶³

59 Du Sommerard (1884) p. 556.

60 Belloni (1901) p. 63–64. Belloni először a Sommerard Nr. 6956, majd a Nr. 6955 tételt ismerteti.

61 Compiègne, Franciaország.

62 Du Sommerard (1884) p. 556.

63 „Gentile Signora Ferenczy, / abbiamo sentito uno studioso della materia, Dr. Carlo Gnechi Ruscone di Inzagó (MI) e lui ha risposto che questa «special chair» non è altro che la «corbella» (sedile) di un «sediolo» veneto del XVIII sec., dello stesso tipo del Carrozzino n 1 del vs. Catalogo. Esso è chiamato dagli inglesi «Italian Gig». (...) Simonetta Bricchi / Segreteria Musei Civici di Palazzo Farnese.” Gnechi Ruscone meghatározása alapján – amennyiben kétszemélyes – a Du Sommeradnál 6956. szám alatt közölt fogat nem sorolható a *sediolók* közé.

17. kép. 1675–1710 között készült, feltehetően nápolyi vagy szicíliai kocsi, Tyrwhitt-Drake Museum of Carriages, Maidstone
- Fig. 17. Italian Gig (probably Neapolitan or Sicilian), 1675–1710, Tyrwhitt-Drake Museum of Carriages, Maidstone



18. kép. A Long Island-i kocsigyűjteményben nyilvántartott fogat, 1665–1675
- Fig. 18. Italian gig, 1665–1675, Long Island Carriage Museum



A Victoria and Albert Museum kurátorának tájékoztatása szerint gyűjteményükben is van egy ilyen, a maidstoni Tyrwhitt-Drake Museum of Carriages-ban kiállított, 1675–1710 között készült, faragott, festett, feltehetően nápolyi vagy szicíliai kocsi (*gig*) (17. kép), a northamp-toni National Leather Collection-ban pedig egy bőrborítású fogatülés.⁶⁴ A Long Island-i Carriages Collection egyik legrégebbi darabja egy egyben megmaradt itáliai fogat – „Italian gig (sediolo)” –, a múzeum honlapja szerint 1665-1675-ből⁶⁵ (18. kép). Jelenlegi ismereteink szerint ez a két legkorábbi megőrződött példány.

A már említetteken túl olaszországi múzeumokban, illetve gyűjteményekben – Ca’Rezzonico – Museo del Settecento Veneziano (Velence), Museo Civico di Bassano del Grappa, Fondazione Mori – Museo Storico del Trotto (Civitanova Marche), Museo Civico di Modena, Museo delle Carrozze (Piacenza), Ippodromo Arcoveggio di Bologna, Fieracavalli Verona –, az Amerikai Egyesült Államokban – Florida Carriage Museum & Resort, Weirsdale⁶⁶ – és európai magán-gyűjteményekben – Scheidel (Manheim, Németország),⁶⁷ Baldisseri (Carmignano del Brenta,

64 Nick Humphrey, a múzeum kurátorának közlése: „Our collection includes an Italian (Neapolitan or Sicilian) carved and painted gig (museum number 7117-1860), 1675-1710 (image attached) which is on long loan to The Tyrwhitt-Drake Museum of Carriages in Maidstone, Kent. I have included an image of this piece and a similar image for a gondola chair for a Cardinal, attached. The Museum of Leathercraft in Northampton, England also have a leathercovered chair of this basic form (picture attached)...”. További adatok a fogatról: <http://collections.vam.ac.uk/item/O155860/gig/> (2019. 04. 02.)

65 <https://longislandmuseum.pastperfectonline.com/webobject/CA10D0AE-F87C-4B32-8E13-534833435820>. Egy, a múzeum kocsigyűjteményében készült felvétel mellett 1700 körüli datálás szerepel, lásd <http://travelphotobase.com/v/USNYL/NYXM301.HTM>.

66 Ugyanennek a fogatnak az őrzési helyeként Sallmann Nr. 4 alatt az olaszországi „Villa Arconati, Castellazzo Di Bollate, Austin Home of the Florida Carriage Museum”-ot közli. Sallmann (2020) pp. 40–44.

67 A Scheidel gyűjteményben lévő sediolo korábban Robert Sallmann tulajdonában (Amriswil, Svájc) volt, lásd a gyűjtemény történeténél 1962-es dátum alatti fekete-fehér felvételt, <https://www.kutschensammlung.ch/> (2021. 06. 13). Az eladás tényét Sallmann fia levélben megerősítette: „Sehr geehrte Frau Kovács Mravik / Danke für Ihre Anfrage. Ja das ist so. Meines Wissens wurde der Sediolo an Herrn Scheidel verkauft. (...) Andreas Sallmann / Inhaber” (2021. 06. 15.)

19. kép. Sediolo, 1744, Ca'Rezzonico, Vence
Fig. 19. 'Sediolo', 1744, Ca'Rezzonico, Venice



20. kép. Sediolo, 18. század utolsó negyede,
Ivo Baldisseri gyűjtemény

Fig. 20. 'Sediolo', last quarter of the 18th century,
Collection of Ivo Baldisseri



Olaszország) – szintén őriznek egy-egy, a 18–19. századból származó *sediolót*.⁶⁸

A Ca' Rezzonico-ban levő fogatot 1744-re datálják (19. kép), a Museo del Trotto-ban őrzött *padovanella* (1797) készítőinek a Collo fivérek, a 18–19. század fordulóján készült modenai *sediolo* mesterének Antonio Luigi del Buttero faragót és festőt tartják. A piacenzai múzeum 18. század végéről származó fogata a Simonazzi Remigio in Modena cég jelzését viseli. Ehhez nagyon hasonló az ugyanebből a műhelyből, a 18. század utolsó negyedéből való, a Baldisseri gyűjteményben lévő versenyfogat (20. kép).

A felsorolt fogatokat vizsgálva megállapítható, hogy a közvetlenül a kocsirúdra erősített ülés többségükön jóval a kerekeket összekötő tengely előtt helyezkedik el, egyes példányokon ahhoz közelebb, vagy részben felette, míg a két utolsóként említett kocsin a tengely fölött van. Ez utóbbiak ülése filigránabb, háttámlája áttört faragású, a középő „dobozrész” mérete kisebb, tároló funkciója megszűnt, szinte csak nyaktagot képez a hosszabb és vékonyabb lábakhoz. A tengely mögött nincs hajtó vagy szolga számára kialakított állóhely. Ezek a módosítások a fogat könnyebbé és gyorsabbá tételét, minden bizonnyal a versenycélú alkalmazást szolgálták. A modern ügetőverseny-fogatok ennek a típusnak a továbbfejlesztései. Az ülés, a kerekek mérete és felfüggesztése az elmúlt évszázadokban változott, az eredeti típus pedig a feledés homályába veszett.

Fogatokat hadi célokra, közlekedésre, reprezentációra és versenyekre az ókorban is egyaránt használtak. A kétkerekű – kelta előzményű – római kocsikról fennmaradt ábrázolások szerint azokat egy vagy két ló, illetve öszvér húzta.⁶⁹ Nehéz meghatározni, hol jelentek meg

68 A Ca' Rezzonico-ban levő fogatról lásd <https://www.carrozzecavalli.net/2019/06/dal-sediolo-al-sulky/> (2021. 02. 14.) A Museo del Trotto-ban őrzött sediolóról lásd <https://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Cultura/Ricerca-Musei/Id/124/CIVITANOVA-MARCHE-Fondazione-Mori-Museo-Storico-del-Trotto>.

A modenai sediolóról lásd <https://www.carrozzecavalli.net/2016/03/lantico-sediolo-era-da-corsa-o-da-passeggio/> (2021. 02. 14.) A piacenzai fogatról lásd <http://www.palazzofarnese.piacenza.it/collezioni/carrozze/immagini-carrozze> (2021. 05. 31.) A Baldisseri gyűjtemény versenyfogatáról lásd

http://www.redinilunghie.it/tradizione/tradizione%20sito%20web/museo_privato_baldisseri.html (2021. 02. 14.)

69 Mráv (2004) p. 52.; Pisani Sartorio (2015) p. 9., 1. kép.

az első újkori kétkerekű lovasfogatok, melyek távoli előképének a *cisiumot* tekintik,⁷⁰ s melyek igényét a 17. században a rossz útviszonyok és a megnövekedett városi forgalom váltotta ki. Addigra ugyanis az előbb az arisztokrata hölgyek közlekedését szolgáló, majd a 16. század végére távolsági közlekedési eszközzé és státusszimbólummá is vált hintó⁷¹ használata már a köznemesség körében is általánossá vált. Lassels 1670-ben megjelent írásában az itáliaiak jellemzésénél megemlíti: „Ami a ruházatukat vagy ruhájukat illeti, az általában fekete és szürény. Nem értékelik a pompát, csak a hintókét és a lovakét; és tömérdek sok kis élvezetről mondanak le azért az egy fontos dologért, hogy képesek legyenek tartani egy hintót... és azt a pénzt, amit mi a multságokban és a kocsmákban elköltünk, hintókra és berendezésre költik.”⁷² Számos útleírás ismerteti a sétakocsikázási szokásokat, a karneváli meneteket, lovasversenyeket.⁷³ A súlyos, többlovas, négykerekű hintókkal tömeges elterjedésük után nehezen lehetett közlekedni a városokban, rendszerezek voltak a balesetek, ezért az emberek által vitt gyaloghintók és azok két kerékre szerelt, szintén emberi erővel húzott változatai mellett megjelentek az egy- vagy kétszemélyes lovaskocsik, melyek a szűk városi utcákon és vidéken egyaránt könnyebben mozogtak. E könnyű fogatok változatai széles körben elterjedtek, a szakirodalmi hivatkozások Európa-szerte beszámolnak hasonló hintókról, azonban ugyanúgy használják a „kocsi/hintó” kifejezést az egy vagy két lóval húzott, egy- vagy kétszemélyes, nyitott, illetve tetővel ellátott típusokra.⁷⁴

Gozzadini 1863-ban megjelent *Dell'origine e dell'uso dei cocchi...* című munkájában⁷⁵ részleteket közöl Tommaso Rinuccininé,⁷⁶ a 17. században élt nemesnek a század során megváltozott firenzei szokásokról írt feljegyzéseiből. Rinuccini szerint 1672-ben Firenzében egy Párizsból származó, új formájú, hevederekkel alátámasztott kényelmes járművet vezettek be, amit *poltroncine*-nek neveztek. Írásával egy időben pedig – ez a szövegrész egyes kiadványokban a század közepe előttként szerepel⁷⁷ – szintén Párizsból egy két hosszú kocsirúdra helye-

70 Straus (1912) p. 140.

71 Hunt (2014) p. 178.; Hunt (2016) p. 71.

72 Lassels (1670) p. 12–13.

73 Például Lassels (1670) p. 152.

74 Gyakran az sem derül ki, két- vagy négykerekű közlekedési eszközről van-e szó.

75 Gozzadini (1863) p. 231. „Nel 1672 si e introdotta una foggia di carozze venuta da Parigi retta da lunghi cignoni che brandiscono assai, e si chiamano poltroncine perché vanno comodissime, e si sono dismessi gli archi per il rischio di rampersi. In questo medesimo tempo che scrivo pare s'introduca una comodità venuta da Parigi d' una tai sedia coperta, posta su due lunghe stanghe che brandiscono, posate dinanzi sulla groppa d'un cavallo e di dietro su due ruote. A questa tal sedia si é dato il nome calesso, e sono così presto moltiplicate che nell'anno 1667 si é trovato esserne nella citta in torno mille.”

Rinuccini feljegyzéseinek a kocsira vonatkozó fejezetéből Gozzadini előtt már idéztek részleteket, tudomásunk szerint először Bencivenni Pelli a naplójában, 1761 júliusában a *poltracinéről*: Bencivelli Pelli (1759–1808) V. Vol. p. 99. Majd a *poltracinéről* és a *calessóról*, ez utóbbit hol *calessónak*, hol *calessének* nevezve: Cambiagi (*calesse*) (1773) pp. 107–108., Lastri (*calesso*) (1776) p. 131., Targioni Tozzetti (*calesse*) (1780) p. 220. és Ainazzi (*calesse*) (1840) pp. 274–275.; míg végül közel kétszáz évvel a keletkezésük után, 1863-ban jelentették meg a feljegyzéseket önálló kiadványként. Ez utóbbit, valamint a Firenzében őrzött kéziratot nem állt módunkban olvasni. Ainazzinál a *poltracine* bevezetésének dátumaként 1672 helyett 1670 szerepel.

76 Rinucciniról bővebben lásd: Tomassetti (2016) pp. 623–624.

77 „Verso la metà del Secolo”, Cambiagi (1773) p. 108.; Targioni Tozzetti (1780) p. 220.; „In questo medesimo tempo che scrivo”, Lastri (1776) p. 131.; Ainazzi (1840) p. 275. A Bencivenni Pellinél (1759–1808) V. Vol., p. 97. és az Ainazzinál (1840) p. 270. közölt szöveg szerint Rinuccini 1665-ben kezdte el írni a feljegyzéseit.

zett, hátul két kerékkel ellátott, egy ló által húzott fedett szédiát, melyet *calessónak* nevezett, és melynek használata oly gyorsan terjedt, hogy 1667-ben már körülbelül ezer közlekedett a városban. Bencivenni Pelli naplójában 1761-ben megjegyzi: azt beszélik, hogy a *calesso* (*calesse*) használatát Flavio Chigi kardinális, VII. Sándor pápa unokaöccse vezette be

21. kép. Nápolyi sedioló, 1700. Ginzrot (1830) Tab. CVI. Fig. 3

Fig. 21. Neapolitan 'sediola', 1700. Ginzrot (1830) Tab. CVI. Fig. 3



Toszkánában, miután nagybátyja különösen kényes bíborosi misszióra küldte XIV. Lajoshoz Provence-be (ahol a király 1664-ben fogadta), és a kocsi első bemutatása Pisában történt.⁷⁸

Gozzadini művére több szerző is hivatkozott, azonban az általa Rinuccitól idézett dátumokat és a kocsik neveit (*poltroncine* és *calesso*) gyakran egyként (átfedéssel) kezelik. Thrupp például tetővel ellátott kétkerekű *cabriolet*ként vagy *gig*ként említi az 1672-ben Párizsból bevezetett új járművet, majd annak leírásánál a *calesso*-ra vonatkozó szöveget idézi – a kocsirúdra rögzített üléssel –, és megjegyzi, hogy pár éven belül közel ezer volt Firenzében, valamint hogy ezek az igen hosszú kocsirúddal rendelkező fogatok szolgálhattak többek között a norvég *carriole*, a nápolyi *calesso* és a kubai *volante* előképeként.⁷⁹ Straus az 1670-ben (!) bevezetett francia találmányt (*gig*) a *brouette* logikus folytatásának és a *cabriolet* előzményeként írja le.⁸⁰

78 Bencivenni Pelli naplóbejegyzése szerint (1761. július) a *calesso* (*calesse*) helyett már inkább a kétüléses *timonellát* használják. Bencivenni Pelli (1759–1808) pp. 100–101.

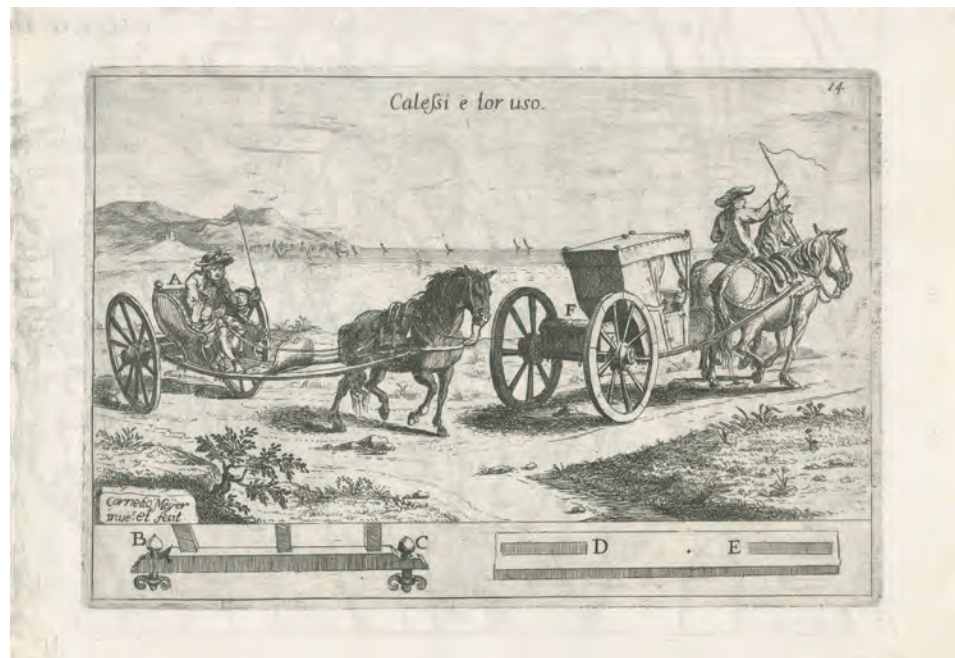
79 Thrupp (1877) Chapt. II. Thrupp ugyanitt ír egy kis méretű, kagylóülésű, le- és felhajtható tetejű, *cabriolet*nek nevezett járműről is, feltehetően a Diderot Enciklopédia (lásd Plates vol. 9 [1765] Sellier-carrossier Pl. XV. Chaise ou Cabriolet, https://artflsrv03.uchicago.edu/images/encyclopedie/V26/plate_26_3_15.jpeg [2021. 11. 12.]) és Roubo műve alapján, melyeket többször említ, megjegyezve, hogy azok 1770 körül jelentek meg, de bemutatnak olyan hintókat is, amelyeket már régóta használnak.

80 Straus (1912) p. 140. Hozzáteszi a gíggel kapcsolatban, hogy bizonyos kísérleteket a 17. században már korábban is végeztek kis kocsikra rögzített ülésekkel. A *brouette*-ről („De la roulette, autrement brouette ou vinaigrette”) lásd még Garsault (1756) pp. 49–51., IX. tábla, p. 54.

Thrupp megemlíti, hogy a gígek egy korai példányát a South Kensington Múzeumban⁸¹ őrzik, a Straussnál „Early Italian Gig” képaláírással, erről a kocsiról közölt fotón – a *sediolók* között általunk is bemutatott, ma a Drywitt Drake Museumban kiállított fogat látható (17. kép).⁸²

22. kép. Cornelio Meyer: *Calessi e lor uso*, 1696. Rézkarc

Fig. 22. Cornelio Meyer: *Calessi e lor uso*, 1696. Engraving



Ginzrot szerint az 1765-ben Párizsban igen népszerű kétkerekű *caberloiet* itáliai találmány, erre példaként a „Spatzier capriolet”-ábrázolás mellett egy nápolyi „Sediola” rajzát mutatja be (21. kép). Megjegyzi, hogy ez utóbbiak, melyeket „Padoana”-ként is nevez, szinte egész Itáliában használatban vannak még, némi módosítással, egyszemélyes üléssel.⁸³

Ramée, Israel Sylvestre 1667-ben készült metszetére hivatkozva – melyen több kocsi között egy általa kétlovas *caberloiet*-nek nevezett fogat látható – e típust 17. századi találmánynak tartja.⁸⁴ Sallmann vitatja a Firenzében 1667-ben nagy számban közlekedő *calessók* párizsi származását, mert véleménye szerint abban az időben Franciaországban csak az 1664-ben megjelent „chaise de poste”-ot használták mint kétkerekű kocsit, és a *calesso* elnevezést

81 Ma Victoria and Albert Museum, London.

82 Straus (1912) p. 143.

83 Ginzrot (1830) pp. 230–231: „ao 1765 Spatzier Capriolet”, Tab CIV. Fig 1., „ao 1700 Napolitan Sediola”, Tab. CVI. Fig. 3.

84 Ramée (1853) p. 147. Sylvestri műveit tanulmányozva feltételezésünk szerint Ramée a *Veüe de la Coür du Cheval blanc de Fontainebelleau* című, 1667-es datálású metszetre hivatkozik. Lásd <https://israel.silvestre.fr/israel-silvestre/gravure-216-28/veüe-de-la-cour-du-cheval-blanc-de-fontaine-belleau> (2021. 11. 10.)

sem tartja megfelelőnek⁸⁵ – jóllehet a 17. században élt Rinuccini feljegyzéseiben azt így nevezi. Valamint Rinuccini kortársa, a holland származású, Rómában tevékenykedett mérnök, Cornelio Meyer 1696-ban megjelent könyvében⁸⁶ két, fogatokat ábrázoló metszet feliratában is szerepel a *calessi* kifejezés: „moda di mutare la Sedia delli calessi con le viti” és „Calessi e lor uso” (22. kép).

Itt kívánjuk megjegyezni, hogy egyes források szerint a *caleche* (*calege*, *callesse*, *calesse*) az 1600-as évek közepén, a *cabriolet* kifejezés viszont csak az 1700-as évek derekán jelent meg a francia nyelvben,⁸⁷ továbbá míg a *caleche* szó a francia nyelv 1690-ben kiadott általános szótárában szerepel, addig a *cabriolet* nem.⁸⁸ Samuel Johnson 1755-ben megjelent *Dictionary of the English Language* című munkájában sem szerepel a *cabriolet*, míg a *calash* és *chaise* igen, ezek rövid leírását is adja, a szavakat francia eredetűnek tartja.⁸⁹ Cherubini 1814-ben kiadott milánói–olasz szótára pedig jó példa arra, hogy az Itáliában beszélt nyelvjárások között jelentős eltérések voltak, így a különböző közlekedési eszközök elnevezésében is.⁹⁰

Sorolhatnánk a fogatok történetét tárgyaló műveket, melyekben a nyelvi különbségeken túl előforduló számos ellentmondást – ahogy azt Straus is jelzi⁹¹ – az egykori járművek megjelenésének korából származó leírások hiánya okozza. Formájuk és díszítésük használati céljuk – utazás, sétakocsikázás vagy versenyzés – és megrendelőik igénye szerint, valamint a technikai újításokkal időről időre változott. Elnevezésük még egy típuson belül is különböző lehetett.⁹² Mindezek alapján nemcsak a *sediolók* előképeiként szolgáló fogatok származási helyét, hanem azok elnevezését is nehéz meghatározni. Azt azonban megállapíthatjuk, hogy a különböző gyűjteményekben lévő, teljes fogatként fennmaradt *sediolók*, valamint a külön megőrződött üléseik – a „gondolaszékek” – származási területének minden esetben Itáliát nevezik meg.

Ruscone szerint a *sedioło*, az angolok által „Italian gig”-nek nevezett egyszemélyes hínó a 18. század második felében vált népszerűvé Észak-Itáliában, legfőképpen Veneto

85 Sallmann (2020) p. 19.

86 Meyer (1696) pdf. pp. 54–55. A kép forrása: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Twee_rijtuigen_en_hun_gebruik_Calessi_%C3%A8_lor_uso_\(titel_op_object\)_Racolta_di_varii_segreti_come_si_vedono_nelle_segventifigure_\(serietitel\)_RP-P-OB-102.800.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Twee_rijtuigen_en_hun_gebruik_Calessi_%C3%A8_lor_uso_(titel_op_object)_Racolta_di_varii_segreti_come_si_vedono_nelle_segventifigure_(serietitel)_RP-P-OB-102.800.jpg)

87 Lásd <https://www.cnrtl.fr/etymologie/cal%C3%A8che>, valamint <https://www.cnrtl.fr/etymologie/cabriolet> (2021. 12. 06.)

88 Furetière (1690) p. 360.

89 Johnson (1755): „Calash = caleche Fr. A small carriage of pleasure. (...) The ancients used calas(s)ies (?), the figures of several of them being to be seen on ancient monuments. They are very simple, light and drove by the traveller himself. (...) Chaise FR. A carriage of pleasure drawn by one horse...”.

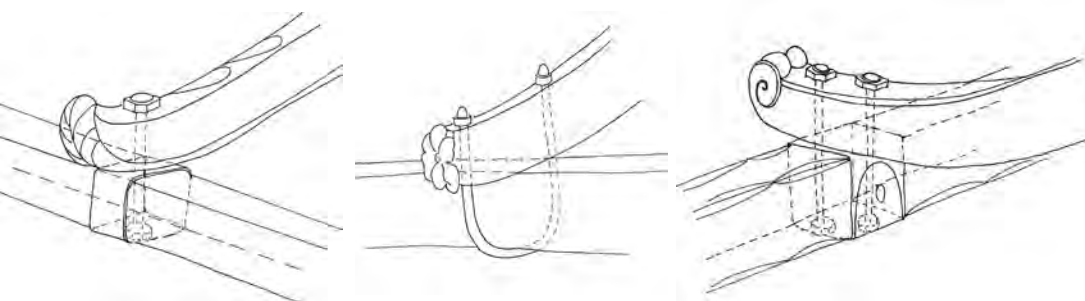
90 Lásd Italia – Viaggio alla scoperta dei termini dialettali usati per definire le carrozze nella Milano dell'800, Cherubini 1839-es kiadása alapján. <https://www.gohorse.it/alla-scoperta-dei-termini-dialettali-usati-per-le-carrozze-nella-milano-dell800/> (2021. 12. 06.). Említhetjük akár Olivieri (1851) genovai–olasz szótárát, és hasonlók jelennek meg napjainkban is.

91 Straus (1912) pp. 140–141.

92 Roubo (1771) p. 461.

tartományban.⁹³ Széles körben használták Velence környékén, különösen a Brenta folyó mentén – ahogy azt G. Costa már említett metszetes könyveiben is láthatjuk –, de különböző típusai Európa-szerte fellelhetők. A modern ügetőverseny-kocsi előfutárán, a nagyon

4. a–c ábra. A fogatülés lábainak különböző rögzítési módjai
Diagram 4 a–c. Different ways of attaching the legs of the sediola



könnyű, gyors hintón a hajtó 40–50 cm széles ülésben ül, ami a tengelyhez képest előrébb helyezkedik el. A lábtartó gazdagon faragott vagy festett, a kiváló mesteremberek által megmunkált fémrészek sokszor aranyozottak. A kocsirudak nagyon hosszúak és rugalmasak, hogy jobban tompítsák a föld egyenetlenségeit.⁹⁴ A rudakat nagyon magasan rögzítették a lóhoz, aminek a háttára így kevés súly nehezedett, a húzást pedig egy mell-lemez segítette. A rúdtartó nyergek is gazdagon díszítettek.⁹⁵ A gyors járművek a fiatal piperkőcök magamutogatásának eszközeivé váltak, akik bámulatot akartak kiváltani e csodálatos fogatokkal.

A diplomamunka tárgyát képező „gondolaszék” és több analóg darab lábait is két párhuzamos talpra erősítették. Funkcióját felismerve felmerült a kérdés, hogy a fogatülést milyen módon rögzítették a kocsirudakhoz, ezekkel az elemekkel együtt, vagy nélkülük. Az általunk tanulmányozott, a 17–18. századból fennmaradt *sediolók* mindegyikén az ülés közvetlenül, talpak nélkül kapcsolódik a kocsirudakhoz. Az ismertetett egykorú ábrázolások, valamint a szakirodalmi források is erre a rögzítési módra utalnak.⁹⁶ A felerősítésre több megoldást alkalmaztak; az ülések kocsirúdra felfekvő lábait egy, a rudat körbefogó fémlemez-alátétten keresztül egy vagy két csavarral (4. a–b ábra), vagy a rudat U alakban átfogó bilincsbe

93 A velencei nemesek nyáron késő őszig, a Terra fermán vagy a köztársaság északibb területein lévő vidéki házaikban nyaralókban töltötték az időt. Ezek a helyek kiváló lehetőséget adtak a kocsikázásra, fogathajtásra, hiszen magában Velence városában az tilos volt. Nemeitz (1726) p. 1.

94 Ruscone (2012).

95 Sallmann (2020) p. 64.

96 Egyedül Meyer már említett könyvében két metszeten láthatók hasonló talpak az ülés kocsirúdra erősítéséhez, az ülés formája azonban nem azonos a *sediolókéval*, nincsenek lábai. Az egyik ábrázoláson (12. számú metszet) elő- és hátoldalával illeszkedik a talpakba, amik a kocsirudakon keresztbe fektetve csavarokkal vannak rögzítve, míg a másik ábrázoláson úgy tűnik, mintha az ülés jobb és bal oldala illeszkedne a talpakba, és azok a kocsirúdra azzal párhuzamosan lennének csavarokkal felszerelve (14. számú metszet). Meyer (1696) pdf. pp. 54–55.

csavarokkal rögzítették (4. c ábra).⁹⁷ A restaurált fogatülés lábain két furathely van kialakítva, melyek közül mind a négy lábon az egyiket már a restaurálás előtt fatiplivel lezárták, míg a másikon keresztül fémcsavarral erősítették a talphoz. A két-két lyuk alapján feltételezhető a kétcsavaros rögzítés, azonban ma már nem állapítható meg, hogy mindkét lyukat használták-e a kocsirúdra erősítéshez, vagy csak az egyik szolgált erre a célra, míg a másik esetleg későbbi beavatkozás eredménye. A talpakon csak a négy láb rögzítésének megfelelő csavarhely van, más, a kocsirúdra való erősítésnek nincs nyoma.

Az ismertetettek alapján vélelmezzük, hogy a „gondolaszéken” és az analóg darabokon megőrződött, stílusjegyeik szerint – formájukban és díszítési módjukban – a tárgyakhoz tartozó talpak nem a kocsirúdra való rögzítést szolgálták. A *sediolók* könnyen szétszerelhető fogatok, lehetséges, hogy a talpak a leemelt ülések tárolása során játszottak szerepet, azonban ennek eldöntése, illetve eredeti funkciójuk meghatározása még kutatást igényel.

Az eddig ismertetettek alapján a tárgyat a tárgyat a továbbiakban fogatülésként említjük, azonban nem szabad elfeledkeznünk arról, hogy bár bizonyítottan látszik, hogy az Iparművészeti Múzeum „gondolaszéke” egy *sedioló* ülése lehetett, a leltári kartonja szerint először szánkószékként tartották nyilván. Az Isabella Stuart Gardner Museumban őrzött fogat- vagy gondolaülés leírásánál a fent említett talpakat szánkótalpakként említik.⁹⁸ Az Ermitázs internetes oldalán szerepel egy, a Téli Palotában kiállított 18. századi, orosz eredetűnek feltüntetett szánkószék,⁹⁹ ami formailag és stílusában beleillik az általunk múzeumokban és aukciók házak hirdetéseiben fellelt „gondolaszékek” sorába, ahogy a Sotheby’s aukciósház archív



23. kép. Velencei „japánzott gondolaszék”, 18. század közepe, később készült szántalpakon

Fig. 23. A Venetian japanned 'gondola chair', mid-18th century, on later made sleigh runners

97 Egycsavaros *a)* megoldást alkalmaztak a Long Island-i múzeumban, a Ca' Rezzonico-ban, a Compiègne-i, Civita di Marche-i és a Bassano di Grappa-i múzeumban(?) őrzött fogatokon. Kétcsavaros *b)* rögzítésre példa a floridai Carriage Museum darabja, míg a kengyeles *c)* típusú felerősítés a Museo Civico di Modenában lévő kocsin figyelhető meg. A fogatokról rendelkezésre álló fotók alapján nem lehet meghatározni, hogy a többi ülés rögzítési módja a három közül melyik típusba tartozik.

98 Calderai–Chong (2011) p. 99.

99 Szánkószék, 18. század közepe, Oroszország. Fa és selyem, faragott, aranyozott és festett, mérete: 99 × 90 × 51 cm. Leltári száma: 3PM6-34.

<https://www.hermitagemuseum.org/wps/portal/hermitage/digital-collection/13.+furniture/1150574> (2021. 12. 10.)

24. kép. „Gondolaszék” (calesse vagy gondolaülés),
Velence, 18. század eleje, Isabella Stewart
Gardner Museum, Boston

Fig. 24. ‘Gondola chair’, seat from a gig (sedia per
calesse o gondola) Venice, early
18th century, Isabella Stewart Gardner
Museum, Boston



anyagaiban található, a 18. század végéről való, feltehetően velencei szánülés, valamint egy 18. század közepére datált velencei „japánozott gondolaszék”, a leírás szerint az ülésnél későbbi szántalpakon (23. kép).¹⁰⁰ Ez utóbbinál a két szántalp között a fogatokon is alkalmazotthoz hasonló lábtartó foglal helyet. A szék lábai a talp e célra kialakított vájataiba illeszkednek, a lábtartó elem csavarokkal rögzül a talphoz. Nem tudhatjuk, hogy a tárgyat ebben az összeállításban valóban használták-e szánként, de Furger szerint szokás volt a régebbi kocsiszekrények, kocsiülések újabb szánvázakon való másodlagos alkalmazása.¹⁰¹ Krünitz pedig utal arra, hogy az eredetileg is szánnak épített közlekedési eszközökön kívül az arra alkalmas kocsik, fogatok ülését (*Chaisenkasten*) télen szántalpakra, szánvázakra helyezték.¹⁰² Nem lehet kizárni, hogy a *sediolók* ülését hasonlóképpen szánokon is használták a téli időszakokban havon és jégen való „kocsikázáshoz”, versenyzéshez, vagy karneváli és más ünnepi felvonulásokon, az ülés áthelyezésével egykorú, vagy akár későbbi szántalpakra.

¹⁰⁰ A szánülésről lásd <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2010/collection-violette-de-talleyran-duchesse-de-sagan-former-collection-gaston-palewski-pf1010/lot.22.html?locale=en>. (2021. 12. 10.). A „gondolaszék” szántalpakról lásd <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2011/property-from-the-collection-of-dodie-rosekrans-n08818/lot.391.html> (2021. 12. 10.)

¹⁰¹ Furger (2009) p. 25.

¹⁰² Krünitz (1773–1858) Schlitten, Schlittenfahrt.

A velencei lakkművészet

Kutatásunk során nemcsak a tárgy egykori funkciójának meghatározása volt a cél, hanem díszítésének technikája is kérdéseket vetett fel, mert készítésének idején, a 18. századi Velencében bútorokon és egyéb fatárgyakon többféle díszítőeljárást alkalmaztak.

A 13. században kereskedelmi utak nyíltak Velencén keresztül Európa és Kína között. A keleti termékek hatással voltak az európai tárgykultúrára. A kínai motívumok megjelennek a 14. századi, Lucca selyemgyáraiban készített textileken, majd a kínai porcelán mintájára az 1570-es években Firenzében előállítják a kék-fehér, ún. Medici porcelánt, anyaga és készíttéstechnikája azonban nem volt azonos az előképekével. A Japánt is elérő portugál kereskedelem, majd az 1600-as évektől a Holland Kelet-indiai és a Brit Kelet-indiai Társaság által egyre több távol-keleti tárgy került Európába. A lakktárgyak iránti igény olyan nagy volt, hogy a kínaiak és a japánok kifejezetten exportra szánt lakkozott tárgyakat, bútorokat is készítettek a nyugati ízlésnek megfelelő formában és stílusban.¹⁰³ A távol-keleti lakktárgyak megismerésének hatására a 17. században megindult azok utánzása is Európában, ami virágkorát a 18. században érte el. Az Európában készült lakktárgyak és bútorok egy részénél importált elemeket is beépítettek, de ugyanakkor létrejött a keleti motívumokat – tájképeket (fákat, virágokat), sárkányokat, madarakat, pagodákat, kínai alakokat – alkalmazó európai lakkművészet is, melyhez a technikát és a keleti lakkok hiányában alkalmazható alapanyagokból összeállított recepteket ismertető könyveket és mintákat tartalmazó kiadványokat adtak ki.¹⁰⁴ A keleti motívumok megjelentek a velencei „gondolaszékeken” is (24. kép).¹⁰⁵

A *chinoiserie* bútorok gyártása mellett a 18. századi Velencében a század közepe táján jellegzetes lakkbútor-ipar jött létre, amelyre a festői, a rokokó virág, táj és figurális elemeit alkalmazó önálló helyi stílus jellemző.¹⁰⁶ A velencei lakkozott bútorokat többféle technikával állították elő. Ezek egyike a *laccato veneziano*,¹⁰⁷ melynek kivitelezése során a festett, lakkozott felületek előkészítéséhez tartozott, hogy a vetemedés megakadályozása, illetve az illesztések összefogása és eltakarása céljából lencvászon csíkokat ragasztottak a fára, ami hozzájárult ahhoz is, hogy az enyv és az alapozásként alkalmazott gipszréteg jobban rásimuljon. Erre a rétegre további meleg alapozórégeket hordtak fel, mindig megvárva az egyes rétegek szaradását. Ha ezt nem tartották be, akkor festés előtt a fényezőnek gondosan le kellett csiszolnia a felületet.¹⁰⁸ A motívumokat, ábrázolásokat festéssel, pastiglia-technikával, benyomással vagy ezek kombinálásával alakították ki, majd a felületre több

103 N. N. The Influence of East Asian Lacquer on European Furniture. <https://www.vam.ac.uk/articles/east-asian-lacquer-influence>; Watson (1981) pp. 157–166.

104 Például John Stalker – George Parker: *A Treatise of Japaning [sic] and Varnishing*. London and Oxford, 1688; Jean-Antoine Fraisse: *Livre de desseins chinois, tirés d'après des originaux de Perse, des Indes, de la Chine et du Japon*. Paris, 1735; Filippo Bonanni: *Trattato sopra la Vernice detta comunemente Cinese*. Rome, 1720, secondo edizione 1731. A mintakönyvekről bővebben lásd Bellemare (2014).

105 A kép forrása: <https://www.gardnarmuseum.org/experience/collection/12093#object-details>.

106 Kaesz (1978) p. 135.

107 Miller (2006) p. 83.

108 Morazzoni (é. n.) p. 45.

réteg lakkot vittek fel. A velenceiek a lakkozáshoz a kemény és áttetsző szandarakgyantát alkalmazták, aminek előnye, hogy rendkívül ellenálló. Már a 12. század második felétől folyamatosan használták, azonban széles körben a 16. század második és a 17. század első felében a könyvkötőknek köszönhetően terjedt el. A szandarakból készült lakk kemény, fényes és tartós felületet biztosít, ami az időjárás viszontagságainak kitett eszközök¹⁰⁹ – mint például a fogatülések – esetében elengedhetetlen. Több rétegben felhordva érintésre és látványra is megközelíti a keleti fényezéseket.

A másik egy új – gyakran *decoupage*-nak nevezett –, aránylag olcsó eljárás volt, a *lacca povera* (szegények lakkja), *arte povera* (szegények művészete) vagy *lacca contrafatta* (hamis lakk).¹¹⁰ A mesterek a motívumok és ábrázolások megfestése helyett az arra specializálódott cégektől rendelt nyomtatottakat ragasztották a bútor felületére, majd kiszínezték és több rétegben belakkozták. Itáliában például a Remondini nyomdában készültek kifejezetten e célra különböző témájú nyomatok, melyekről katalógusokat adtak ki, és amelyek a kereskedelem révén más országokba is eljutottak.¹¹¹ A mivesebb daraboknál az applikálás során a papír széleit elvékonyították, hogy még megtévesztőbb legyen az eredmény. A technika Európa-szerte elterjedt, kivitelezéséről számos leírás jelent meg, melyek alapján kisebb tárgyak, például dobozok e módon történő díszítése házilag is megoldható volt, divattá vált. Ugyanakkor az igényesebb, nagyobb *lacca povera*-bútorok továbbra is mesterek műhelyeiben készültek, áruk esetenként – elnevezésükkel ellentétben – egyáltalán nem volt alacsony.

Munkánk során célunk volt meghatározni, hogy a „gondolaszék” díszítése *lacca povera* technikával, nyomatok felhasználásával készült-e, vagy ügyes kezű mester – *depentore* – festette a tárgyon lévő zsánerképeket.

Állapotfelmérés

A fogatülés szerkezete jó megtartású volt, bár az illesztések több helyen látszottak, mert a faanyag nedvességtartalmának csökkenése miatt a szerkezeti elemek méretváltozáson mentek keresztül, ami a festékréteg megrepedését is okozta (25–26. kép).

A bal oldali karfa csigavonalas külső része hiányos volt, lehasadt belőle egy darab. A jobb oldali karfa végén keletkezett sérülést valamilyen masszával javították. Az ülőfelület felhajtható eleme jó állapotban maradt meg, a fémzsanér hibátlanul működött (27. kép). A lábak stabilan rögzültek a széktesthez, azonban kettő közülük eltört, ezeket még a tárgy múzeumba kerülése előtt összeragasztották. A talpához fatiplivel rögzített lábakat

¹⁰⁹ Morazzoni (é. n.) p. 19.

¹¹⁰ Miller (2006) p. 83. Kisluk-Grosheide (1996) p. 96. szerint lehetséges, hogy a *lacca povera* kifejezés 1938-ban keletkezett, amikor Giulio Lorenzetti a decoupage művészetét „industria povera” és „lacca contrafacta” néven említette a velencei lakkozott bútorok és egyéb tárgyakat bemutató, a Ca’ Rezzonico-ban, 1938. április 25. – október 31. között rendezett kiállítás *Lacche Veneziane del Settecento* című katalógusában. Lorenzetti (1938) pp. 15–16.

¹¹¹ A katalógusokban témák szerint csoportosították a nyomtatottakat, árukat velencei pénznemben is feltüntették. Lásd Remondini (1797).

később csavarokkal megerősítették, melyek közül az egyik elengedett. A talpak leszerelése után láthatóvá vált a lábak alján a festett díszítés – a kocsirúdhoz, illetve a talphoz való rögzítéséből adódó – kopása.

Az alapozás-, festék- és bevonatréteg a fa mozgása miatt több helyen, de elsősorban a szerkezeti elemek illesztései mentén megrepedt, az alapfáig felvált és pergett. A lakkréteg megsötétedett, barnás tónust adott az egyébként élénk festésnek. A bevonat repedéseinél szinte világítottak a virágfüzerek és figurális ábrázolások. A kagylós kitöréseknél láthatóvá vált az alapozás. A festés a szék elein, a karfán és a lábakon, valamint a talpelemeken sérült, megkopott, hiányos volt. Korábbi javítások voltak megfigyelhetők a festett felületen, hiányait vagy egyszerűen lefestették vörösre, vagy a mélyebb sérüléseknél valamilyen maszával kikenték (25–26. kép). Rovarkárosítás nyomai mellett – sok kirepülőnyílás volt látható a lábakon és a talpakon – aktív rovarfertőzést is észleltünk. A tárgy felületét és a doboz belsejét egyaránt nagy mennyiségű, lazán kötött légköri és humán eredetű zsíros szennyeződés fedte.

Anyagvizsgálatok

A felsorolt, szabad szemmel látható sérüléseken és javításokon túl fontosnak tartottuk meghatározni a lakkbevonat károsodásának mértékét és feltérképezni az esetleges további javításokat, ezért UV-sugárzásban vizsgáltuk a tárgyat. Megállapítottuk, hogy a bevonat

25. kép. Az alapozó réteg kagylós kitörése az illesztések mentén és annak javítása

Fig. 25. Shell-shaped outbreak of the painted ground layer along the joints and its repair



26. kép. Repedések, kopások és korábbi javítások a homloklapon

Fig. 26. Cracks, abrasions, and earlier repairs on the front side



27. kép. A fogatülés felhajtott doboz tetővel. A karfa szélén festékhányok, legömbölyített végén javítás

Fig. 27. The seat with the lid of the box folded up. Lack of paint on the edge of the armrest, and repair at the rounded end of it



a fogatülés felületének nagy részén egységes, a javítások, valamint a fémtartalmú díszítőmotívumok sötétén jelentkeztek az UV-lumineszcens felvételeken (28. kép).

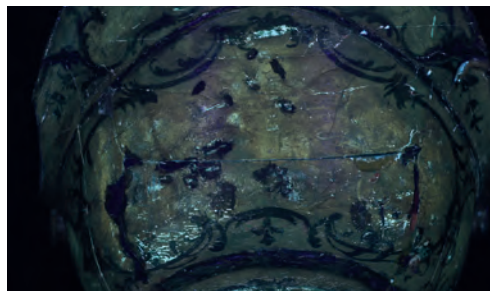
Infravörös felvételek készítésével arra kerestünk választ, hogy – bár a lakk és festékrétegek repedéseinél nem láttunk a *lacca povera* technikára sérülések esetén jellemző papírszakadásokat és felválásokat – kimutathatók-e a műtárgyon felragasztott nyomatokra utaló jelek. A felvételeken ezek egyike sem mutatkozott, amiből arra következettünk, hogy nem

28. kép. UV-lumineszcens felvétel a háttámláról.

A javítások sötétén mutatkoztak, továbbá a képek körül sötétén megjelenő keret fémtartalomra utalt

Fig. 28. UV-fluorescent photograph of the backrest.

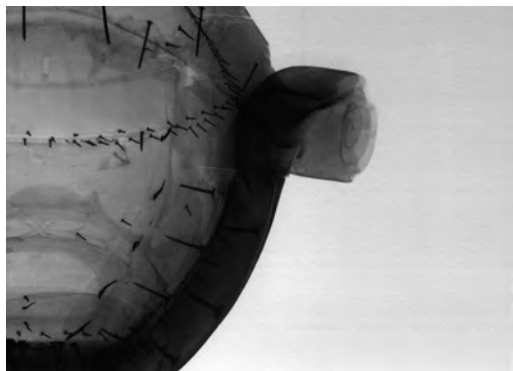
Dark areas indicated earlier repairs to the surface, while the framing around the images denoted metallic content



29. kép. Infravörös-reflexiós felvétel a háttámláról

Fig. 29. Infrared reflection photograph of the backrest





30. a–c. kép. Röntgen-radiográfias felvételek a fogatülés szerkezetéről:

- a) dobozrész, b) a háttámla és ülés részlete,
- c) a lábák rögzítése a taphoz

Fig. 30.a–c. X-ray radiograph images of the structure of the 'gondola chair':
a) structure of the box part,
b) detail of the seat and the backrest,
c) the bonding of the leg to the base

ezt a 18. századi divatos, „olcsóbb” technikát alkalmazták a tárgy készítése során, hanem a képeket magas szaktudással rendelkező mester festette előrajzolás nélkül (29. kép).

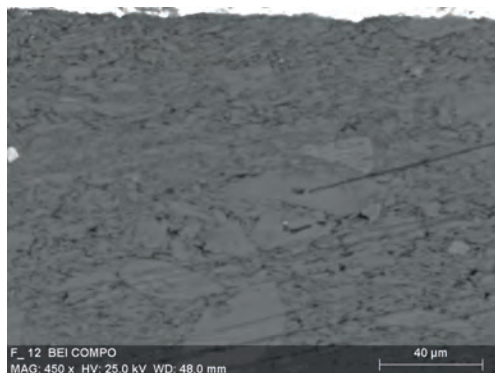
Röntgen-radiográfias vizsgálattal információt kaptunk a tárgy szerkezeti felépítéséről, amire az esetleg sorra kerülő bontás miatt volt szükség. A felvételeken kitűnően látszottak a szögek és rögzítő vaskampók, az ülés kárpitozásának szögei, valamint kirajzolódott a háttámla e tárgy típusra jellemző, több deszkából álló szerkezete (30. a–c kép).¹¹²

A fogatülés teljes felülete festett, ezért faanyagát makroszkópos jegyek alapján nem lehetett meghatározni. A mikroszkópos vizsgálathoz a sérült karfarészből vettünk mintát, és a három anatómiai irányból készített metszetek alapján megállapítottuk, hogy diófából készült.¹¹³

A fa hordozóra felvitt rétegekből mintákat vettünk a tárgy több pontján – a medailonokból, a vörösen festett, valamint a fémszínezett területekből, hogy megállapítsuk az alapozás, a festékrétegek, illetve a lakkréteg felépítését.

112 A vizsgálatot Horváth Mátyás és Balázs József restaurátorok végezték, melynek során Flatscan 30 detektortáblát használtak, amit CP160B sugárcsővel lőttek meg. A fotók egyik részét 60 kV, 0,5 mA, 60 sec-mal, a másik részét 90 kV, 0,5 mA, 20 sec-mal készítették.

113 A vizsgálatokat Balázs Józseffel végezte Ferenczy Noémi.



31. kép. Scanning elektronmikroszkópos felvétel az alapozásrétegek szemcseeloszlásáról

Fig. 31. Scanning electronmicroscopic image of the particles of the ground layers

A hasonló itáliai tárgyak alapozása a szakirodalmi adatok szerint gipszből készült, melyet több rétegben vittek fel. Általános gyakorlat volt a fa felületére először durvább szemcsézetű *gesso grosso*, majd erre a finomabb szemcsézetű *gesso sottile*-rétegek alkalmazása.¹¹⁴ Az alapozásból vett kaparékminták mikro-kémiai teszttel és a mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatok pásztázó elektronmikroszkópos elemanalízissel (SEM-EDX) végzett vizsgálata igazolta, hogy a *sedilo*-ülés alapozásrétegei gipszből készültek.¹¹⁵ A mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatokon megfigyelhető volt a több rétegben felvitt alapozás, a SEM felvételeken pedig a *gesso grosso* és *gesso sottile* rétegek szemcseméretbeli különbsége (31. kép).

A vörös felületek kialakítása előtt az alapozáson feltehetően nem használtak izoláló anyagot, mert mind az ülés, mind a talp mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatain megfigyelhető volt, hogy a vörös festék beszívárgott, és narancssárgásra színezte az alapozás felső rétegét (32–33. kép). A láb, a talp és egyéb felületek vörös festékrétegét a szemcsepreparátumok polarizációs mikroszkópos (PLM) vizsgálatának eredménye szerint egyaránt minium és bárium-szulfátra kicsapatott szerves színezék keveréke alkotja.¹¹⁶ A háttámla felső harmadában a kék színű háttérből vett porminta pigmentje nagyon aprószemcsés, homogén, ami a poroszkék jellemző megjelenési formája.¹¹⁷ A festékrétegekből vett minták beágyazott mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatain végzett pásztázó elektronmikroszkópos elemanalízis alátámasztotta a PLM vizsgálataink eredményeit.

114 Cennino Cennini *Trattato della pittura* című művében tárgyalja a két alapozástípus készítésének mikéntjét. Lásd Heitler (2012) pdf. CXV. fejezet p. 213., CXVI. fejezet p. 25.

115 A mikro-kémiai teszt bárium-acetáttal történt, melynek során a desztillált vízben feloldott minta a reagenssel való megcseppentés után opálössá vált, bárium-szulfát (BaSO_4) keletkezett. A SEM-EDX vizsgálat ként (S) és kalciumot (Ca) mutatott ki a mintákban. A mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatok és a pigmentek vizsgálatánál Vihart Anna DLA, festményrestaurátor, az MKE oktatója működött közre. A SEM-EDX vizsgálatokat Dr. Tóth Attila Lajos végezte a Műszaki Fizikai és Anyagtudományi Intézetben.

116 A szemcsepreparátumokat polarizációs mikroszkóppal vizsgálva átmenő fényben alacsony törésmutatójú szerves vörös színezéket és sötétnek látszó, aprószemcsés pigmentet, miniumot lehetett megkülönböztetni, melynek kesztesített polarizátor állásban megjelent a jellemző zöld interferencia színe. A szerves vörös színezék hordozója színtelen, kettőtörő anyag, törésmutatója $\sim 1,63$, ami baritfehér (BaSO_4) alkalmazására utalt. A SEM-EDX vizsgálat a vörös rétegben nagy mennyiségű báriumot és ólmot mutatott ki, ez megerősítette a mikroszkópos megfigyeléseinket.

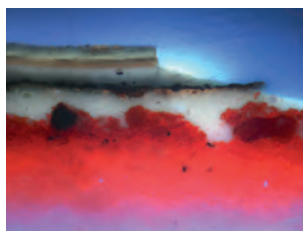
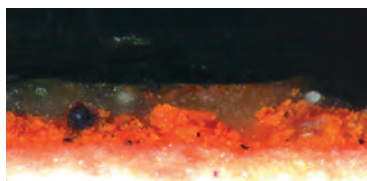
117 A poroszkék használatát mikro-kémiai teszt segítségével támasztottuk alá. A szemcsepreparátumokat 10% nátrium-hidroxiddal (NaOH) cseppentettük meg, aminek következtében a kék szín elhalványodott, elfehéredett. Majd 10% sósavval (HCl) való megcseppentés hatására a minta pezsegni kezdett és újra kék színe lett.

A lábakon végigfutó faragás mikroszkópos keresztmetszet-csiszolat mintáin (32. a–c kép) polarizált fényben megmutatkozott, hogy fémfóliát alkalmaztak díszítésükre. Ezeken a területeken a fa hordozón többretegű fehér alapozás, vörös festékréteg, felette sárgás-barnás, UV-gerjesztésben világoskékén lumineszkáló szemcsés réteg látszik, a tetején pedig nagyon vékony narancsszínű réteg, arra vitték fel a fémfóliát, majd arra a bevonatokat (32. c kép). Mikro-kémiai teszttel megállapítottuk, hogy a fémfólia nem arany, amit a SEM-EDX vizsgálat igazolt, rezet (Cu) és cinket (Zn) mutatott ki.

A talp vörös festéséből vett minta rétegfelépítése (33. a–c kép) megegyezett a láb és az ülés többi részén hasonló területről vett, nem fémszínezett mintákéval.

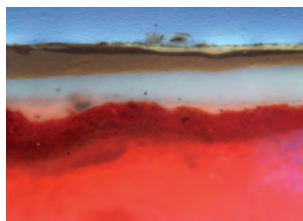
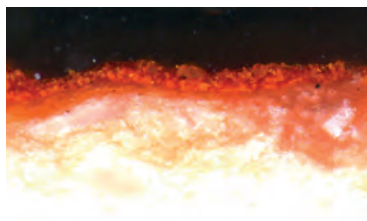
32. a–c kép. a) Mintavételi hely a láb fémszínezett részén. b) A minta mikroszkópos keresztmetszet-csiszolata normál fényben. A vörös festék beszivárgott az alapozás felső rétegébe és narancssárgásra színezte azt. c) A minta UV-lumineszcens felvétele (50× obj.)

Fig. 32 a–c. a) The sample was taken from red painted area of the leg. b) Microscopic cross section of the sample, normal light. The red paint seeped into the top layer of the ground, tinting it orange. c) UV-fluorescent photograph of the same sample (50× objective)



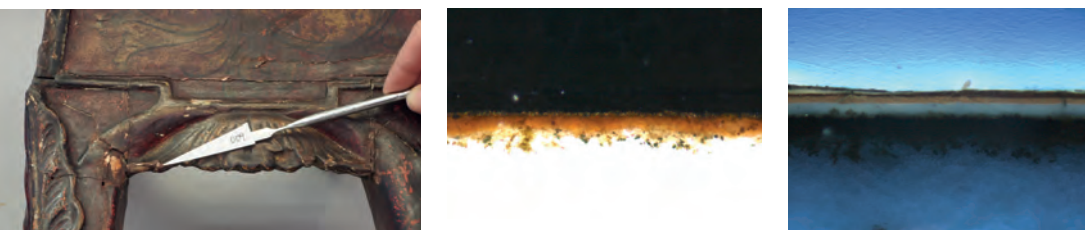
33. a–c kép. a) Mintavételi hely a talp vörös festésű területén. b) A minta mikroszkópos keresztmetszet-csiszolata normál fényben. A vörös festék beszivárgott az alapozás felső rétegébe és narancssárgásra színezte azt. c) A minta UV-lumineszcens felvétele (50× obj.)

Fig. 33. a–c a) The sample was taken from the red painted area of the base. b) Microscopic cross section of the sample, normal light. The red paint seeped into the top layer of the ground, tinting it orange. c) UV-fluorescent photograph of the same sample (50× objective)



34. a–c kép. a) Mintavételi hely; b) a minta mikroszkópos keresztmetszete normál fényben; c) a minta UV-lumineszcens felvétele (50× obj.)

Fig. 34 a–c. a) The sample was taken from the carving decorated only with metal foil without red paint, b) the microscopic cross section of the sample, c) UV-fluorescent photograph of the same sample (50× objective)

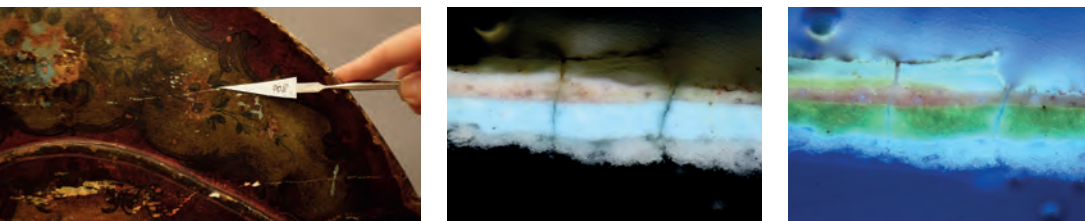


A tárgy egyes részein, például a lábak közötti faragott díszítvényeken nincs vörös festés, az alapozást sárgás-barnás színű, feltehetően a fémfólia tapadását szolgáló réteg követi tetején a fémfóliával és a bevonatokkal (34. a–c kép). A normál fényben sárgásbarnásnak látszó réteg azonban ezeken a mintákon UV-sugárzásban nem lumineszkált, a fémszínhez hasonlóan sötétben jelent meg (34. c kép), ami arra utalhat, hogy a fóliából rézionok hatoltak be a rétegbe, vagy nem ugyanazt az anyagot alkalmazták a fémfólia alatt.

A zsánerképekből és a virágmotívumokból vett minták mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatain az alapozáson szintén nem látszott izolálóréteg, az ábrázolásokat közvetlenül az alapozásra festették. A legfelső festékrétegen pedig csak egy, UV-gerjesztésben világoskékén lumineszkáló bevonatréteg van, tetején szennyeződéssel (35. c kép).

35. a–c kép. a) Mintavételi hely a virágos medallionon; b) a minta mikroszkópos felvétele normál fényben; c) a minta UV-lumineszcens felvétele (50× obj.)

Fig. 35 a–c. a) The sample was taken from the medallion decorated with floral motifs, b) the microscopic cross section of the sample, c) UV-fluorescent photograph of the same sample (50× objective)



A többi, különböző helyekről vett, már ismertetett minta mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatán UV-sugárzásban a felső festékrétegen, illetve ahol volt ott a fémszínezésen, többrétegű bevonat volt megfigyelhető: alulról felfelé egy világoskékén lumineszkáló, azon egy világosabb barna, majd egy sötétebb barna, végül egy sárgásfehéren lumineszkáló réteg. Szennyeződés csak a legfelső bevonat tetején látszott (32–34. kép). A bevonatokban a SEM-EDX vizsgálat ólomtartalmat mutatott ki, ami szikkatív használatára utalt.

A bevonatok anyagának meghatározására három különböző helyről vett minta mikroszkópos keresztmetszet-csiszolatain Fourier-transzformációs infravörös spektroszkópiás (FTIR) vizsgálat történt.¹¹⁸ A felvett spektrumokhoz a számítógépes spektrum-adatbázisból a program a legközelebb állóként a borostyánlakk, a szandarak és a kopálgyanta IR spektrumait rendelte.

Filippo Bonanni jezsuita szerzetes 1720-ban megjelent, *Trattato sopra la vernice detta comunemente Cinese* című munkájában a kínai lakk utánzásához Európában használt alapanyagok között említi a szandarakot¹¹⁹ és több lakkrecept egyik összetevőjeként is megadja. A velencei lakkmunkákat ismertető írásokban a szandarak szerepel a lakkozás fő alapanyagaként. A FTIR vizsgálat során nem történt meg a bevonatrétegek szétválasztása, ezért eredménye alapján csak azt állapíthatjuk meg, hogy a többrétegű bevonat szandarakot tartalmaz, más összetevőkről, illetve az egyes rétegekről nem kaptunk információt. Pontosabb meghatározásukhoz más, például valamely gázkromatográfiás (GC-MS vagy Py-GC/MS) vizsgálati módszer szükséges, ennek elvégzésére azonban nem volt lehetőség.

A minták fent ismertetett értelmezése alapján feltételezésünk szerint a fogatülés festése az alábbi lépések szerint történhetett. Az egész felületre felhordott alapozásra először megfestették a medalionokba a zsánerképeket és a virágmotívumokat, valamint kialakították a medalionokon kívüli vörös területeket. A medalionokat valamilyen fémtartalmú festékekkel keretezték. A fémszínezni kívánt vörös felületekre a fémfólia felragasztásához szükséges anyag felvitele után felhelyezték a fémfóliát, majd lelakkozták a tárgy teljes felületét. Ez a bevonat jelentkezik a medalionok motívumaiból, valamint a vörösre festett és esetenként fémszínezett területekből vett minták mikroszkópos keresztmetszet csiszolatain UV-gerjesztésben világoskékén lumineszkáló réteggént. Ezen túl a vörös és a fémszínezett felületekre sötétebb tónus vagy a keleti lakkok hatását elérendő további három – az UV-felvételeken világosbarna, barna és a sárgás színben jelentkező – bevonatréteget vittek fel.

118 A FTIR vizsgálatokat a Bűnügyi Kutató Intézetben Sándorné Kovács Judit okl. műszeres analitikai szakmérnök végezte.

119 Bonanni (1731) p. 10., p. 54.

36. kép. Bolognai krétás tömítések, illetve alapozások a széken
Fig. 36. Bologna chalk repairs, and Bologna chalk grounding, on the chair



Restaurálás

A tárgyat a lazán kötődő, felvált rétegek miatt mozgatni se igen lehetett, ezért azok megkötése a tisztítás, valamint a mintavétel és a nagyműszeres vizsgálatok elvégzése előtt megtörtént halenyvoldattal. Az anyagvizsgálati eredmények kiértékelése és oldódási próbák után, valamint mivel fontosnak tartottuk a tárgy legfelső bevonatrétegének megőrzését is, a tisztításhoz Prenol 10¹²⁰ 1%-os vizes oldatát alkalmaztuk.

A rovarfertőzés megszüntetése céljából Wolmanol® Holzbau PBI oldatot¹²¹ injektáltunk a kirepülőnyílásokba.

120 Nonil-fenol-poliglikol-éter, nem ionos felületaktív anyag.

121 Alifás szénhidrogéneket tartalmazó, halogénmentes, szerves oldószeres faanyagvédőszer, forgalmazza: Pannon Protect Kft.

A két első láb korábbi ragasztása nem volt esztétikailag megfelelő, ezért úgy döntöttünk, hogy szétbontjuk és újra összeragasztjuk a darabokat. A ragasztóból vett minta égetéssel próbájával megállapítottuk, hogy poli(vinil-acetát) alapú ragasztót használtak a javítás során. A kötés megbontása céljából injektálással duzzasztó anyagként meleg vizet juttattunk be az elemek közé, majd a szétválasztásuk után törésfelületeikről a ragasztómaradványokat vizes CMC (karboxi-metil-cellulóz) gél és szike segítségével eltávolítottuk. Száradás után meleg bőr- és csontenyv keverékével ragasztottuk a két láb darabjait.

A karfa kiegészítéséhez balsafát használtunk, amit formára alakítás után szintén meleg enyvvel ragasztottunk a törésfelülethez.

A háttámla és a dobozrész illesztéseinél keletkezett keresztirányú réseket nem töltöttük ki sem faanyaggal, sem tömítőmasszával, az alapozás hiányait itt csak a deszkák széléig pótoltuk. A többi helyen a rések kitöltéséhez bolognai kréta alapú kittet¹²² használtunk. Ugyanezt alkalmaztuk a kitört és mélyebben roncsolódott részek hiányzó alapozórétegének pótlására, míg vékonyabb réteghiány esetén és a fa kiegészítésekre hígabb alapozót hordtunk fel¹²³ (36. kép).

A lakkozott tárgy felületéhez esztétikai szempontból a beilleszkedő retust tartottuk a legmegfelelőbbnek. Retusálás előtt a tömítéseket és alapozásokat Paraloid B72 aceton-toluol 10%-os oldatával vontuk be.¹²⁴ A retusáláshoz Schminke akvarellfestéket használtunk (37. kép).



37. kép. A szék háttámláján lévő jelenet retusálás közben

Fig. 37. The scene on the backrest as it was during the retouching process

122 A tömítőmasszát bolognai krétából és enyvoldatból készítettünk, pár csepp lenolaj és kevés dammárlakk hozzáadásával.

123 A fa kiegészítésekre és az alapozás hiányainál egyaránt először egy híg nyúlenyves réteget vittünk fel. A retusálás során merült fel, hogy mind a tömítőmassza, mind az alapozás színét lehetett volna az adott területek festéséhez közelállóra színezni, megkönnyítve ezzel a retusálást.

124 Aceton és toluol 1:9 arányú keverékét alkalmaztuk a Paraloid B72 oldószereként, mert ugyan az acetont oldotta a tárgy bevonatát, az oldószerkeverék azonban nem, így el lehetett kerülni az alapozások és tömítések izolálásakor a környező területek bevonatának esetleges oldódását.

Az arany színű, magas réztartalmú fóliával készült díszítés nagyobb hiányait metállappal pótoltuk, melyet halenyvvel ragasztottunk fel, a kisebb sérüléseket aranyakvarellal retusáltuk.

A retusált, valamint a csak lakkihiányos festett területeket lakkretussal integráltuk a környezetükhöz. A lakkretust a festményrestaurálásban és bútorestaurálásban egyaránt alkalmazott Regalrez® 1097¹²⁵ 20%-os lakkbenzines oldatával kívántuk végezni. Ez fényes felületet ad, ezért készítettünk egy matt hatást biztosító oldatot is Cosmoloid H80 mikrokristályos viasz¹²⁶ hozzáadásával. Száradás után azonban a pigmentekkel színezett, viasz nélküli oldat is matt felületet eredményezett. Kezelése is nagyon nehézkes volt, csak nagyon vékony rétegben lehetett felhordani. A nagyobb lakkihiányoknál nem, viszont a lakk apró sérüléseinél jól lehetett alkalmazni. A fenti tapasztalatok alapján a nagyobb területek lakkretusához Paraloid B72 15%-os toluolos oldatát használtuk, mert porpigmenttel keverve ez adta vissza legjobban a tárgyon lévő bevonat hatását. Száradás közben ecsettel nyomogatva tompítottuk, hogy a felület ne kapjon a tárgytól idegen, magas fényű csillogást (38–41. kép).

A fogatülés eredeti kárpitja nem maradt fenn, helyette molinót alkalmaztak bevonásra. Ez igen poros volt, mert a tárgyat letakarás nélkül tárolták a raktárban. A háttámla kárpitozásának lebontását a röntgenfelvételek alapján veszélyesnek ítéltük, ezért csak helyi száraz tisztítást alkalmaztunk. Először porszívóval, majd szivacsradírral távolítottuk el a felületről a szennyeződést. A háttámlán lévő apró szakadást varrókonzerválással javítottuk.¹²⁷ A kivehető ülepárna tisztítását nedvesen végeztük Genapol UD 80 mosószer desztillált vizes oldatában¹²⁸ 15 peces áztatással, és többszöri desztillált vizes öblítéssel. A maradék szennyeződést vizes-porszívóval szívtuk ki, majd a párnát poliuretán fóliával bevont Nikecell lapra rovartüvel kitűztük, és a foltosodás elkerülése érdekében molinót tettünk rá, hogy az esetleg még hátramaradt szennyeződés száradás közben arra szívódjon fel. A szárítás alacsony fokozatra beállított hőszugárzók mellett történt.

A fogatülés restaurálása kapcsán végzett kutatás során, ha nem is egy *sediolón*, de a 17–18. századi források olvasása közben a szerzők is bejárták a Grand Tour-t, és újfent bebizonyosodott, ami már oly gyakran, hogy egy adott tárgy megértéséhez szükséges előéletének feltérképezése vagy egykori funkciójának meghatározása gyakran a restaurátorokra hárul.

125 A Regalrez™ 1094 világos színű, alacsony molekulatömegű, nem poláris szénhidrogén gyanta, rendkívül stabil, időjárással és a hődegradációval szemben ellenálló, alifás és aromás szénhidrogénekben oldódik. Gyártó: Eastman (<https://www.eastman.com/Company/Pages/Home.aspx>) (2022.02.06.). A receptet – 20g Regalrez, 3g Cosmoloid H80, 9 csepp Tinuvin 292, 100 ml lakkbenzin – Bóna István festményrestaurátor, egyetemi docens ajánlotta. A Tinuvin® 292 (gyártó: BASF) folyékony bisz (1, 2, 2, 6, 6-pentametil-4-piperidil)-szebacát és metil-1,2,2,6,6-pentametil-4-piperidil-szobacát. Gátolt amin-fénysztabilizátorként (HALS) hat. A Regalrez alkalmazásáról a festményrestaurálásban lásd <https://cool.culturalheritage.org/byform/mailling-lists/cdl/2007/1249.html>: „20 grams Regalrez 1094, 100 ml Shellsol D40, 0.4 gms Tinuvin 292, 1 gms (less than 5%) Cosmoloid 80H” (2021. 12. 10.), a bútorestaurátori gyakorlatban Piena (2001).

126 Cosmoloid H 80 savmentes mikrokristályos viasz, alifás és aromás szénhidrogénekben oldódik.

127 Várfalvi Andrea textil-restaurátorművész, az MKE-MNM Textilrestaurátor specializáció vezetője segítette a textílek kezelésének munkafolyamatát, a varrókonzerválást ő végezte.

128 Genapol UD 80 – nem ionos detergens, zsíralkohol-poliglikoléter. Gyártó: Clariant Produkte (Deutschland) GmbH. <https://www.clariant.com/en/Solutions/Products/2014/01/16/15/30/Genapol-UD-080>. A tisztításhoz 0,5 g/l töménységű oldat került felhasználásra.

38–41. kép. A fogatülés restaurálás után
Fig. 38–41. The sedilo seat after conservation



A fotókat Nyíri Gábor (1–4., 9., 25–27., 36–41. kép), Szepsy-Szücs Levente (6. kép), Bóna István (28–29. kép), Horváth Mátyás (30. kép), Tóth Attila (31. kép) és Ferenczy Noémi (32–35. kép) készítette. A 17. képet a Victoria and Albert Museum, a 18. képet a Long Island Carriages Collection, a 19. képet a Ca' Rezzonico, Museo del Settecento Veneto bocsátotta rendelkezésre. Az 1. és 4. ábra Ferenczy Noémi munkája. A többi kép, illetve ábra forrását a képaláírásban vagy lábjegyzetben adjuk meg.

Irodalom

Aiazzi, Giuseppe (1840): *Ricordi Storici di Filippo di Cino Rinuccini dal 1282 al 1460 colla continuazione di Aleamanno e Neri suoi Figli fino al 1506. Seguiti da altra monumenti inediti di storia patria Estratti dai codici originali...*, Firenze.

<https://ia600504.us.archive.org/15/items/ricordistoricidi00rinu/ricordistoricidi00rinu.pdf> (2021. 11. 13.)

Beckford, William (1783): *Dreams, Waking Thoughts, and Incidents*. Ed. by G. T. Bettany. E-book, <https://www.gutenberg.org/files/7258/7258-h/7258-h.htm> (2021. 03. 07.)

Bellemare, Julie (2014): Design Books in the Chinese Taste: Marketing the Orient in England and France, 1688–1735. *Journal of Design History* 27/1, pp. 1–16. <https://doi.org/10.1093/jdh/ept032>

Bellin, Jacques-Nicolas (1757): Gondole. In: *Encyclopédie, ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers* (ed. Diderot, Denis – d'Alembert, Jean Le Rond), Vol. VII. p. 739.

<http://enccre.academie-sciences.fr/encyclopedie/article/v7-1239-0/> (2021. 02. 18.)

Belloni, Luigi (1901): *La carrozza nella storia della locomozione*. Fratelli Bocca, Milano, Torino, Roma.

https://openlibrary.org/books/OL24780917M/La_carrozza_nella_storia_della_locomozione (2021. 01. 12.)

Bencivenni Pelli, Giuseppe (1759–1808): Efemeridi. Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, 2021. <https://pelli.bncf.firenze.sbn.it/> (2021. 11. 27.)

Bonanni, Filippo (1731): *Trattato sopra la Vernice detta comunemente Cinese*. Rome, 1720. Secondo edizione, <https://archive.org/details/trattatosopralav00buon/mode/2up>

Calderai, Fausto – Chong, Alan (2011): *Furnishing a Museum. Isabella Stewart Gardner's Collection of Italian Furniture*. Isabella Stewart Gardner Museum, Boston. https://www.academia.edu/40016398/Furnishing_a_Museum_Isabella_Stewart_Gardner_s_Collection_of_Italian_Furniture (2021. 11. 12.)

Cambiagi, Gaetano (1773): *Nuovo Lunario storico sacro e profano per uso della Toscana per l'anno 1773*. Firenze.

https://books.google.hu/books?id=miKT8k7tWhcC&dq=Nuovo+Lunario+istorico+sacro+e+profano+per+uso+della+Toscana+per+l%E2%80%99anno+1773&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 10. 10.)

Casanova (1797a/b): *Memories de ma vie (Histoire de ma vie)*. Manuscrit autographe.

a) https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/23/Casanova_-_M%C3%A9moires_de_ma_vie%2C_Tome_1.pdf (2021.01.27.)

b) https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ab/Casanova_-_M%C3%A9moires_de_ma_vie%2C_Tome_3.pdf (2021. 01. 27.)

Casanova (2013): *Histoire de ma vie*. Ed. J-Ch. Igalens – E. Robert Leborgne, Laffont, S.A., Paris.

<https://ia800709.us.archive.org/14/items/CasanovaHistoireDeMaVie2013/Casanova%20-%20Histoire-de-ma-vie%20%5B2013%5D.pdf> (2021. 01. 27.)

Cherubini, Francesco (1814): *Vocabolario milanese-italiano*. Tomo I. Stamperia Reale, Milano. <https://archive.org/details/vocabolariomila01chergoog> (2021. 12. 06.)

Costa, Gianfrancesco (1750): *Delle delizie del fiume Brenta. Espresse ne' Palazzi e Casini situati sopra le sue sponda dalla sboccatura nella Laguna di Venezia fino alla città di Padova*. Tomo primo. Venezia. <https://www.doaks.org/resources/rare-books/delle-delizie-del-fiume-brenta> (2021. 05. 01.)

Costa, Gianfrancesco (1762): *Delle delizie del fiume Brenta. Espresse ne' Palazzi e Casini situati sopra le sue sponda*. Tomo secondo. Venezia. <https://www.doaks.org/resources/rare-books/delle-delizie-del-fiume-brenta> (2021. 05. 01.)

Felton, William (1794): *A Treatise on Carriages. Comprehending Coaches, Chariots, Phaetons, Curricles, Whiskeys, &c. Togerther Whit Their Proper Harness*. London. https://books.google.hu/books?id=1-gNAAAYAAJ&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 10. 26.)

Ferenczy Noémi (2014): *18. századi fogatülés restaurálása*. Diplomadolgozat, Magyar Képzőművészeti Egyetem.

Furetière, Antoine (1690): *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots François, tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts, divisé en trois tomes*. Tome premier. Arnout et Reinier Leers, La Haye et Rotterdam. https://books.google.hu/books?id=M6lmYK5WSPoC&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 12. 04.)

Furger, Andres (2009): Paraden, Maskeraden, Promenaden: die Schlitten des Schweizerischen Landesmuseums im europäischen Kontext. In: *Zeitschrift für*

schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte = *Revue suisse d'art et d'archéologie*
= *Rivista svizzera d'arte e d'archeologia* = *Journal of Swiss Archeology and Art History*.
E-Periodica, 66. 1. pp. 1–44. <http://doi.org/10.5169/seals-169824> (2022. 01. 28.)

Garsault, François-Alexandre-Pierre de (1756): *Traité des voitures pour servir de supplément au « Nouveau parfait maréchal »*. Avec la construction d'une berline nouvelle nommée l'inversable. Leclerc, Paris.

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5530463x.texteImage> (2021. 10. 12.)

Ginzrot, Johann Christian (1830): *Die Wagen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschenbau neuester Zeiten nebst der Bespannung, Zäumung & Verzierung ihrer Zug-Reit- & Lasttiere*. Dritter Band. München.

Goethe, Johann Caspar (1932): *Viaggio in Italia* (1740). Volume primo. Reale Accademia d'Italia, Roma.

<https://archive.org/details/goethecasparviaggioinitaliavoluno/mode/2up?q=>
(2021. 01. 12.)

Goethe, Johann Wolfgang (2012): *Utazás Itáliában*. E-pub a Magyar Helikon 1961-ben megjelent kiadása alapján, fapadoskonyv.hu, Budapest.

Gozzadini, Giovanni (1863): *Dell'origine e dell'uso dei cocchi e di due veronesi in particolare*. Forni.

https://books.google.hu/books?id=r6Ri1oFBf_YC&hl=hu&source=gbs_navlinks_s
(2021. 09. 20.)

Günther, Hartmut Pablo (1995–2019): *Die Casanova Tour. Ein Handbuch für den Gebrauch des Privaten Reisewagens im Europa und im Amerika des 18. Jahrhunderts*. <https://giacomo-casanova.de/index.htm>. (2021. 01. 05.)

Heitler András (2012): *Szavak és képek. A festés művészete Cennino Cennini Il libro dell'arte című értekezésében és az itáliai festészeti tárgyú írásművekben a 14. századtól a 16. század közepéig*. DLA értekezés, Magyar Képzőművészeti Egyetem Doktori Iskola.
http://www.mke.hu/sites/default/files/attachment/Heitler%20Andr%C3%A1s,%20DLA%20%C3%A9rtekez%C3%A9s%20%C3%A9s%20mestermunka_1.pdf (2021. 05. 10.)

Hunt, John M. (2014): Carriages, Violence, and Masculinity in Early Modern Rome. In: *I Tatti Studies in the Italian Renaissance* Vol. 17, no. 1., pp. 175–196. https://www.researchgate.net/publication/275297792_Carriages_Violence_and_Masculinity_in_Early_Modern_Rome
(2021. 06. 26.)

Hunt, John M. (2016): The Ceremonial Possession of a City: Ambassadors and their Carriages in Early Modern Rome. In: *Royal Studies Journal (RSJ)* Vol. 3, no. 2, Winchester University Press, pp. 69–89. https://www.researchgate.net/publication/317271508_The_

Ceremonial_Possession_of_a_City_Ambassadors_and_their_Carriages_in_Early_Modern_Rome (2021. 06. 27.)

Johnson, Samuel (1755): *A dictionary of the English language: in which the words are deduced from their originals, and illustrated in their different significations by examples from the best writers: to which are prefixed, a history of the language, and an English grammar*. In two volumes. Vol. I. London. <https://publicdomainreview.org/collection/samuel-johnson-s-dictionary-of-the-english-language-1785> (2022. 02. 02.)

Kaeszy Gyula (1978): *Ismerjük meg a bútorstílusokat*. 4. kiadás. Gondolat, Budapest.

Kisluk-Grosheide, Daniëlle O. (1996): 'Cutting up Berchems, Watteaus, and Audrans': A Lacca Povera Secretary at The Metropolitan Museum of Art. In: *Metropolitan Museum Journal* Vol. 31. pp. 81–97.

Krünitz, Johann Georg (1773–1858): *Oekonomische Encyklopädie oder allgemeines System der Staats- Stadt- Haus- und Landwirthschaft ist der Titel einer der umfangreichsten Enzyklopädien des deutschen Sprachraums*. <http://www.kruenitz1.uni-trier.de/> (2021. 01. 28.)

Lassels, Richard (1670): *The Voyage Of Italy, Or A Compleat Journey Through Italy: In Two Parts...* Paris. Sold by Starkey, London, 1. kötet. https://books.google.hu/books?id=65FCAAACAAJ&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 05. 25.)

Lassels, Richard (1697): *An Italian Voyage, Or, a Compleat Journey Through Italy*. In Two Parts... The Second Edition with Large Additions, by a Modern Hand. 1. kötet. https://books.google.hu/books?id=BvJM2ZsEvsgC&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 06. 26.)

Lastri, Marco (1798): *L'osservatore fiorentino sugli edifiizi della sua patria per servire alla storia della Medesima*. Tom. I. Part. II. Celli e Ricci, Firenze. https://books.google.hu/books?id=u gw4QAAMAAJ&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 07. 16.)

Martyn, Thomas (1791): *The Gentleman's Guide in His Tour Through Italy: With a Correct Map, and Directions for Travelling in that Country*. A new edition. Printed for, and sold by, G. Kearsley, London. https://books.google.hu/books?id=HxAIAAAQAAJ&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 03. 08.)

Meyer, Cornelio: *L'Arte Di Rendere I Fiumi Navigabili In varii modi, con altre nuove inventioni, e varii altri segreti Divisa In Tre Parti Con trè Tavole in lingua Latina, Francese, e Ollandese per la commodità de gl'Oltromontani*. Nella Stamperia di Gio, Roma. <https://www.e-rara.ch/zut/content/titleinfo/2666389> (2022. 02. 22.)

Miller, Judith (2006): *Képes bútor enciklopédia*. Geopen Kiadó, Budapest.

Miselli, Giuseppe (1682/4): *Il Burattino veridico*. /Michel 'Ercole/N. L' Huillié https://books.google.hu/books/about/IL_Burattino_veridico.html?id=7xtPaHFslQoC&redir_esc=y (2021. 01. 18.)

Morazzoni, Giuseppe (é. n.): *Mobili Veneziani Laccati*. Luigi Alfieri, Milano.

Moroni, Gaetano (1846): *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*. Vol. XXXVIII. Velence. https://books.google.hu/books?id=tmM9AAAAYAAJ&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2022. 01. 28.)

Mráv Zsolt (2004): Fogatos kocsik a Római Birodalomban. In: *Ókor* 3. évf. 1. sz. (Utazás), pp. 49–53.

Nemeitz, Joachim Christoph (1726): *Nachlese besonderer Nachrichten von Italien*. Gleditsch, Leipzig. http://digital.bib-bvb.de/view/bvbmets/viewer.0.6.4.jsp?folder_id=0&dvs=1613681810059~288&pid=9955000&locale=hu&usePid1=true&usePid2=true (2021. 02. 18.).

Nugent, Thomas (1749): *The Grand Tour, – containing an exact description of most of the cities, towns and remarkable places of Europe*. https://books.google.hu/books?id=gYAUc2g2HGkC&printsec=frontcover&hl=hu&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (2021. 01. 15.)

Nugent, Thomas (1778): *The Grand Tour, or, a Journey through the Netherlands, Germany, Italy and France*. The third edition. To which is now added, The European Itinerary. Volum the Third. J. Rivington and sons, B. Law, T. Caslon and T. Evans, London (2021. 03. 11.)

Olivieri, Giuseppe (1851): *Dizionario Genovese-Italiano*. Genova. http://www.zeneize.net/media/libbri/pdf/1851_olivieri.pdf (2022. 01. 10.)

Piena, Hans (2001): Regalrez in Furniture Conservation. In: *Journal of the American Institute for Conservation* Vol. 40, No. 1 (Spring, 2001), pp. 59–68. <https://www.jstor.org/stable/3180013> (2021. 12. 10.)

Pisani Sartorio, Giuseppina (2015): *Mezzi di trasporto e traffic. Vita e costumi dei romani antichi 6*. Terza edizione, maggio 2015 (© Roma 1988). Edizioni Quasar di Severino Tognon, Roma.

Ramée, Daniel (1856): *La Locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres*. Amyot, Paris. <https://books.google.co.zm/books?id=ZHkCAAAIAAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false> (2021. 04. 24.)

Remondini, Giuseppe e figli (1797): *Catalogo delle stampe in rame e in legno, e delle varie carte che si lavorano in Bassano presso la Dita Giuseppe Remondini e figli con i prezzi fissati a moneta veneta*. Bassano. https://books.google.hu/books?id=2t71JCLuu34C&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2022. 01. 28.)

Lady Riggs Miller, Anna (1776): *Letters from Italy, Describing the Manners, Customs, Antiquities, Paintings, &c. of that Country, in the Years MDCCLXX and MDCCLXXI, to a Friend Residing in France: By an English Woman*. In Three Volumes. Edward and Charles Dilly, London. https://books.google.it/books?id=TVoUAAAAQAAJ&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 04. 24.)

Roubo, André Jacob (1771): *L'art du menuisier-carroissier, Première section de la troisième partie de l'art du menuisier*. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62781043/f1.item> (2021. 04. 24.)

Sallmann, Robert (2020): *Antiche Vetture a due ruote, con speciale riguardo al Sediolo o Calesso*. Traduzione di Dorigo Ferrari. Elvezia.

Sándor István (1793): *Egy külföldön utazó magyarnak jóbarátjához küldetett levelei*. Győrött, Streibig. https://books.google.hu/books?id=xBFUAAAcAAJ&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2020. 12. 13.)

Sommerard, Edmond du (1884): *Catalogue et description des objets d'art de l'antiquité, du moyen âge et de la Renaissance exposés au musée / [Musée des Thermes et de l'hôtel de Cluny]*. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k141339s.textImage> (2021. 01. 07.)

Straus, Ralph (1912): *Carriages & Coaches: Their History & Their Evolution*. Martin Secker, London. <https://www.gutenberg.org/files/46216/46216-h/46216-h.htm> (2021. 09. 11.)

Targioni Tozzetti, Giovanni (1780): *Notizie degli aggrandimenti delle scienze fisiche accaduti in Toscana nel corso di anni LX del secolo XVII*. Raccolte dal dottor Gio. Targioni Tozzetti. Tomo primo [-terzo]. https://books.google.hu/books?id=TPM0s6kke2cC&hl=hu&source=gbs_navlinks_s (2021. 11. 25.)

Tomassetti, Stefano (2016): Rinuccini, Tommaso. In: *Dizionario biografico degli italiani*. Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, Volume 87, Roma. [https://www.treccani.it/enciclopedia/tommaso-rinuccini_\(Dizionario-Biografico\)](https://www.treccani.it/enciclopedia/tommaso-rinuccini_(Dizionario-Biografico)) (2021. 04. 12.)

Thrupp, George Athelstane (1877): *History of Coaches*. Kerby & Endean, London; The "Hub" Publishing Company, New York alapján, The Project Gutenberg eBook, Release Date: June 11, 2015 [EBook #49194], https://www.gutenberg.org/files/49194/49194-h/49194-h.htm#plt_31 (2021. 06. 08.)

Vadászi Erzsébet (1987): *A bútor története*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

Vadászi Erzsébet – Batáry Ferenc (2000): *Búterművészet a gótikától a biedermeierig*. Iparművészeti Múzeum, Budapest.

Vidari, Giovanni Maria (1720): *Il viaggio in pratica o sia corriere veridico*. Francesco Ricciardi, Napoli. https://books.google.hu/books/about/Il_viaggio_in_pratica_o_sia_corriere_ver.html?id=FyWfvOjgpYcC&redir_esc=y (2021. 03. 15.)

Watson, Sir Francis (1981): A Note on French Marquetry and Oriental Lacquer. In: *The J. Paul Getty Museum Journal* Vol. 9, pp. 157–166.

Wortley Montague, Lady Mary (2006): *Letters of the Right Honourable Lady M–y W–y M–e Written during Her Travels in Europe, Asia and Africa to Persons of Distinction, Men of Letters, &c. in Different Parts of Europe*. A New Edition, Complete in One Volume. Printed for Thomas

Martin, London alapján, The Project Gutenberg eBook, release date: January 15, 2006 [eBook #17520]. <http://www.gutenberg.org/cache/epub/17520/pg17520.html> (2021. 04. 24.)

Yates, Simon (1988): *An Encyclopedia of Chairs*. Grange Books, London.

Art Historical and Technological Research and the Conservation of a Painted 'Gondola Chair' from the 18th Century

Noémi Ferenczy – Petronella Kovács

The richly painted and lacquered 18th-century seat was from the chair storage of the Museum of Applied Arts in Budapest. At the time of its acquisition by the Museum (as a purchase), its original application was unclear. No conservation work had been performed on the artefact since its arrival there. Earlier repairs and damage were visible on it.

Investigation of microscopic cross sections taken from the painted parts confirmed that the chair, its 'lacca veneziana' decoration, and its brown lacquer coating all dated from the same time. The ground was gypsum; the red paint was a mixture of minium red and a natural pigment precipitated on a mineral of barium. Investigations proved that the decoration thought to be gold was in fact non-gold metal foil.

The artefact was soiled; and parts of the ground were missing because of movement by the wooden elements. The lacquer coating was damaged in many places. Worn parts had been overpainted during earlier repairs. An element running downwards from one of the arms was cracked; the legs at the front had been glued.

The goal was the conservation and aesthetic restoration of the parts remaining, to make the artefact displayable. Both conservation and historical research were needed, along with clarification of the name and function of artefacts of this type. It emerged that the seat's earlier identification was mistaken: it had belonged to a carriage, not to a gondola, in the 18th century. The presence on the backrest of a scene showing a horse-drawn carriage race pointed to this.

The affixing of the peeling paint layer was effected using gelatine solution. After mechanical cleaning, the removal of remaining soiling and overpainting was performed with 1% Prenol 10 non-ionic surfactant in aqueous solution. Loosened wooden elements were strengthened using 10% Paraloid B72 in acetone. The earlier gluing on one of the legs was removed following hydration with water, after which the leg was glued correctly with animal glue. Cracks in the wood were repaired with balsawood glued in with a mixture of hide glue and bone glue. The ground was made good using Bologna chalk. Watercolour paint was used to retouch the colours. Missing areas of original lacquer were restored with 15% Paraloid B72 in toluene and 20% Regalrez in white spirit, employing the lacquer-retouching technique.

Szerzők / Authors

Noémi Ferenczy

Fa-bútorrestaurátor művész / Wood and furniture conservator MA

E-mail: czy.noemi@gmail.com

Petronella Kovács DLA

Fa-bútorrestaurátor művész / Wood and furniture conservator MA

C. egyetemi tanár / Hon. university professor

E-mail: kovacs.petronella@gmail.com