

Tweehonderdjarig rijtuig vindt oude pracht en glorie terug.

Tekst : Johan Kips

Foto's : Michiel van Nieuwkerk en Brinkhuis

Piet Stolk, echtgenote Mar en hun zoon Jean-Louis, krijgen wel vaker aparte rijtuigen in hun restauratie-atelier binnen. Maar de reislandauer die zij onlangs konden afleveren aan zijn trotse eigenaar, is toch wel een heel bijzonder werkstuk. Het gaat om een "Traveling Landau" of "C-spring Landau" of nog, reislandauer met C-veren, die rond 1825 in Londen werd gebouwd door Adams & Hooper. Het is dus een Engels rijtuig dat via via in Amerika was beland en na vele jaren omzwerving terug in Europese handen kwam.

Mar herinnert zich nog als de dag van gisteren haar eerste aanblik van dit rijtuig.

"Bij aankomst in ons atelier bleek al snel dat de landauer niet gerestaureerd, maar eerder "opgeknapt" was. Nou ja, binnenin kussens met een stoffering van skai, uitgevuld met polyether. Aan de buitenzijde zeer sober en eenvoudig gelakt in donkere kleuren. Twee compleet nieuwe deuren van goedkoop hechthout en een eenvoudig gelast deurgreepje maakten het plaatje compleet. Verschillende onderdelen waren op zijn Amerikaans blinkend verchromd. Het was ons direct duidelijk dat dit geen alledaags rijtuig betrof, maar een zeldzaam rijtuig uit de allerhoogste adellijke kringen.

De wapens van de oorspronkelijke eigenaar ontbraken. De oorspronkelijke eigenaar moet vast zijn wapens op dit rijtuig laten aanbrengen hebben, maar van die wapenschildering was geen enkel spoor te

bespeuren".

Een zichzelf respecterend restaurateur kan niet zomaar een willekeurig stukje fantasieheraldiek als wapenschild op de panelen zetten. En evenmin het rijtuig lakken in de kleuren die hijzelf of zijn opdrachtgever mooi vinden. Dat kan hij misschien wel bij een leuke break of coach. Maar hier ging het om een kostbaar staatsierijtuig met een geschiedenis waarbij alle fantasie of eigen wensen misplaatst zijn".

Netwerk

In bijna 200 jaar kunnen vele veranderingen of aanpassingen aan een rijtuig gedaan worden. Soms vinden die reeds plaats tijdens de glorie tijd van het rijtuig, in andere gevallen pas veel later als het rijtuig ooit weer eens uit het koetshuis gehaald wordt. Een zoektocht begint naar gegevens over hoe het rijtuig er uitgezien zou kunnen hebben. Bij rijtuigen van dit caliber is de belangrijkste vraag: wie was de eerste eigenaar? Voor wie werd dit rijtuig gebouwd? Het netwerk wordt in werking gezet. Diverse rijtuigenkenners worden gebeld of aangeschreven.

Mar: "We wisten dat het rijtuig aangekocht is bij de verzamelaar Coson. Maar in de catalogus van zijn collectie staat geen informatie over de eerste eigenaar vermeld. Toch was het de auteur zelf, Tom Ryder, die ons zwart/wit foto's bracht van deze bijzondere landauer, hij stond verlaten in de orangerie van het Hannoveraanse Hof. Weliswaar was



Na de minutieuze schildering van het rijtuig, inclusief de wapenschilden, wachtte nog de ultieme afwerking met gouden kronen en lampen.
Foto: Michiel van Nieuwkerk

het rijtuig toen al niet meer in origineelstaat en ontbraken de deuren. Maar het was zonder enige twijfel deze landauer. Alhoewel het rijtuig een reiswagen lijkt, is de opstap aan de voorzijde opvallend. Het rijtuig heeft dus een voorzitting gehad. Dat zou een galabok geweest kunnen zijn, maar ook een koetsiersbok. Of beide, uitwisselbaar. De achterzitting verraadt dat het rijtuig ook met postiljons gereden is, à la d'Aumont. Er zijn afbeeldingen met rijtuigen van de koning van Hannover bekend, waarbij de achterpaarden, of zelfs vier paarden door een koetsier gemend wordt en de voorpaarden van het zesspan door een postiljon gereden worden.

De Amerikaanse kenner Kenneth Wheeling vertelde ons dat in 1967 acht à negen rijtuigen van het Hannoveraanse Hof verkocht zijn naar Texas. Waaronder galaberlines en galacoupés, maar ook enkele eenvoudige jachtwagens".

Misschien vindt u het onwaarschijnlijk dat de koning van Hannover destijds in Engeland een rijtuig liet bouwen. Bovendien zou dit statige rijtuig net zo zeer uit de koetshuizen van de Royal Mews in Engeland kunnen komen. En dat klopt. Van 1714 tot 1837 was de koning van Groot-Brittannië tevens koning van het kleine koninkrijk Hannover. Er is dus niets vreemds aan deze Duits-Engelse connectie voor wie de geschiedenis van de Europese vorstenhuizen een beetje kent.

In een nummer van het tijdschrift Carriage Journal van het jaar 1967, wordt uitgebreid

verslag uitgebracht over deze bijzondere verkoop. Ook vindt Kenneth Wheeling in zijn archief een pagina terug uit de veilingcatalogus van de collectie van J. Pabst. Op 1 november 1975 werd zijn verzameling geveild en de landauer wisselde weer van eigenaar. In die veilingcatalogus staat de landauer nog steeds afgebeeld zonder deuren. Wellicht ging het rijtuig toen al naar de collectie van Coson. Maar uiteindelijk vinden we de opvallende landauer geheel opgeknapt terug in de catalogus van de The Coson Carriage Collection at Beechdale, Pennsylvania 1989. Hij verkoopt hem begin jaren negentig aan een Nederlandse verzamelaar en zo komt het rijtuig bij Stolk terecht voor restauratie. Piet Stolk: "Al snel vonden we in de kaspanten de oude gaten van de steekwapens. Het enige detail wat ons erop wees dat het rijtuig ook voor grotere reisaf-



standen gebruikt werd, waren de krammen op het dak om enkele reiskoffers vast te zetten. Op de oude foto's van de wagen in de orangerie, zagen we leren "hulzen" bevestigd ter hoogte van het midden van de C-veren. Aan de onderzijde van de vloer was aan weerskanten langs de rand in de lengte richting een holle gleuf over de hele lengte gemaakt. Dit duidt op een extra beveiligingstouw. Mocht een van de leren C-riemen breken tijdens een rit over de destijds moeilijk begaanbare wegen, dan func-

Een machtig rijtuig van koninklijke klasse.
Foto: Brinkhuis



De restaurateursfamilie Stolk met staand v.l.n.r. zoon Jean-Louis, Piet Stolk en zittend, zijn echtgenote Mar.
Foto: Michiel van Nieuwkerk

tioneerde het touw als een soort vangnet. Zo bleef de koetskast toch in balans. Aanvankelijk dachten we dat een met leer omnaaid touw meer bij een reiswagen hoorde dan bij een landauer met galabok. Maar na studie blijkt dat de rijtuiggen van het Hannoveraanse Hof, uitgevoerd met galabok, bijna allemaal een dergelijk touw hebben gehad. Blijkbaar was dit een wens van de stalmeester die destijds de scepter zwaaide in de Hannoveraanse koninklijke stallen”.

Bij de demontage van het onderstel vinden de restaurateurs tussen het ijzer en hout, heel kleine fragmentjes van een felrode lak en puntjes bladgoud. Wanneer de skai-stoffering verwijderd wordt, komen oude spijkertjes te voorschijn van een vroegere stoffering waaraan nog blauwe draadjes vastzitten.

Dan krijgen zij een tip dat er in Amerika een oud paneel zou zijn met de originele wapens afkomstig van één van de andere destijds verkochte rijtuiggen. Al snel staat dit paneel bij Stolk in Balkbrug. Iets later vinden ze in Engeland bij de bekende Mr. Francis, laatste telg uit een geslacht van vooraanstaande schilders van heraldiek op rijtuiggen (o.a. van het Engelse hof en van vele Rolls Royce-bezitters), nog een paneel afkomstig van wederom één van de andere destijds verkochte rijtuiggen. Blijkbaar werd bij restauratie in Amerika gekozen om de originele panelen te verwijderen? In elk geval zijn ze gelukkig nog bewaard, al behoren ze niet meer bij het rijtuig of zijn huidige eigenaar.

In Frankrijk vinden ze een inmiddels weer naar Europa teruggekeerde en onaangetaste Dress Chariot (een galacoupé), waarvan ze de kleur en biezen kunnen kopiëren.

A la d'Aumont

Aan de hand van al deze informatie kan de restauratie aanvangen. In overleg met de opdrachtgever wordt het rijtuig teruggebracht in wat naar wat vermoedelijk zijn oorspronkelijke staat geweest is. Er wordt gekozen het rijtuig te behouden in zijn laatste uitvoering, namelijk à la d'Aumont. Er wordt ook beslist er vooralsnog geen galabok bij te maken.

Twee compleet nieuwe deuren met volledige sluitingen en deurgrepen worden aangemaakt. Ook de “Venetian blinds” (jaloezieën raampjes) voor de deuren moeten compleet worden bijgemaakt, inclusief de mechaniek om ze te kunnen openen en sluiten.



De reislandauer met half geopende kap. De kap van vroege landauers als deze, kon niet helemaal naar beneden gevouwen worden. Foto: Brinkhuis

Om de rijtuigdeuren te kunnen openen, moeten de Venetian blinds en glasramen naar beneden. Pas als het glasraam en de Venetian blind in de deur zitten, trekken twee ijzeren pennen uit het deurkozijn weg en kan de deur geopend worden. Men zit dus in feite opgesloten in het rijtuig. Dit zou bewust voorzien zijn als bescherming tegen “highway-men”, zeg maar drieste overvallers en andere struikrovers.

Voor de stoffering wordt samengewerkt met Rudolf Stief uit Duitsland. Een hele opgave, want er is niets meer als voorbeeld voorhanden. Alles wat geweten is, is dat er een blauwe zijden stof gebruikt werd. Stief's grote ervaring komt hierbij goed van pas en een nieuw interieur wordt door hem en zijn team gecreëerd. U moet zich realiseren dat een vroeg gebouwde landauer als deze, over een kapconstructie beschikt die niet zo ver open kan als de later gebouwde landauers.

Besloten wordt het rijtuig geheel compleet te maken met een bijpassend à la d'Aumont-tuig. De basis is een origineel tuig hetwelke ooit toebehoord heeft aan de koning van Hannover. Ontbrekende gespen worden bijgemaakt en nieuw gegoten. Al het lederwerk wordt vernieuwd. De ontbrekende veiligheidstouwen worden bijgemaakt en met leer omnaaid.

Het rijtuig wordt gelakt in de kleuren van het Hannoveraanse Hof. Ook de ontbrekende wapens worden weer aangebracht. Dit alleen al is een huzarenstuk. Allereerst worden de wapens getekend op de met

zorg gelakte panelen. Vervolgens worden die delen waarvan de basis in bladgoud uitgevoerd moet worden, met bladgoud olieverguld. Daarna volgt het minutieus heraldisch schilderwerk uitgevoerd in olieverf en met penseel op het reeds aangebrachte bladgoud. Een monnikenwerk, maar het eindresultaat is spectaculair! Tenslotte worden de brede bladgoudbiezen weer aangebracht, met aan weerszijden twee smalle zwarte lijntjes.

Wanneer de body en het onderstel helemaal klaar zijn, worden de twee gedeelten van het rijtuig weer op elkaar gemonteerd. De koetskast wordt opgetild door twee hefinrichtingen en zakt langzaam op het ondergereden onderstel. Een klusje dat makkelijk door één man uitgevoerd kan worden, maar soms wel zenuwlopend is. Mar: “Je hebt dan zo lang aan een object gewerkt en je wil dan niet dat er op het laatste moment nog iets fout gaat. Maar uiteindelijk blijkt het altijd weer een peulenschil bij al het voorgaande werk. En het is hét moment van genieten, waar je zo lang naar toe gewerkt hebt”.

Piet Stolk: “Ik denk dat ik voor ons hele restauratieteam spreek als ik zeg dat het fantastisch is dat wij aan zulke mooie opdrachten mogen werken. En ik bedank eenieder die meegewerkt of meegedacht heeft. Maar op de allereerste plaats dank ik natuurlijk onze opdrachtgever. Zonder zijn enthousiasme was deze bijzondere landauer langzaam maar zeker verloren gegaan”.

Johan Kips