

Možnosti čerpání pramenných informací z historické fotografie

Marie FOLTÝNOVÁ

ANOTACE: Dílčí část probíhajícího vědecko-výzkumného úkolu zpracování rozsáhlých sbírek fotografií v objektech ve správě NPÚ. Prvotní fáze úkolu spočívala primárně ve vyhledání fotografií s dopravními prostředky, kočáry a v návrhu metodického zpracování informací obsažených v historické fotografii. Z vybraného souboru fotografií byly nejprve čerpány poznatky o typech vozů a kočárů používaných na panských a šlechtických sídlech v 19. a na počátku 20. století. Tyto informace jsou cenným pramenem ke studiu každodenního života aristokracie tam, kde listinné materiály jsou nedostupné nebo zcela ztracené.

*Panské kočáry ve fotografii – cestování, zába-
va i životní styl šlechty mezi 19. a 20. stoletím*

Ve sborníku *Co je to fotografie* sestaveném českým filozofem a teoretikem umění Karlem Císařem se řada autorů snaží tuto otázku zodpovědět v jednotlivých statích a výběrově nabízí průřez dějinami fotografie 19. a 20. století. André Bazin ve svém článku *Ontologie fotografického obrazu* říká, že fotografie uspokojuje jednu ze základních lidských tužeb: obranu proti času. „Zachovat uměle tělesnou podobu bytosti znamená vyrvat tuto bytost z toku času.“¹ Samozřejmě se v zorném úhlu editora Karla Císaře ocitají úvahy směřující hlavně k fenoménu umělecké fotografie, přesto mohou výsledky badatelského úsilí teoretiků umění v lecčems pomoci při nalezení optimálních způsobů metodického přístupu k ohromnému konvolutu fotografií ve správě Národního památkového ústavu nalézajícího se většinou v archívech zámeckých objektů.² Průzkum rozsáhlé databáze a evidence sbírkových předmětů v digitální evidenci Castls není dosud ukončen, jeho pokračování je součástí vědecko-výzkumného úkolu, který bude pokračovat i v dalších letech. Dílčím badatelským úkolem bylo v roce 2014 vyhledání fotografií dopravních prostředků, pokus o jejich kategorizaci, přípravu metodického postupu a prozkoumání všech aspektů a informací, které nám mohou přinést. Pojem dopravní prostředky je i tak příliš široký, aby výsledky dílčího výzkumu mohly vést k žádoucímu zhodnocení určitého souboru a přinesly relevantní záměr. Proto jsem svůj výzkum a výběr mezi obrovským množstvím snímků dopravních prostředků dále omezila na nemotorové dopravní prostředky, přesněji na panské a šlechtické kočáry. Očekávala jsem doplnění poznatků o životě šlechtických rodů žijících na zámcích spravovaných v současnosti Národním památkovým ústavem. Považovala jsem to za vhodný příspěvek ke studiím každodennosti v životě aristokracie, které jsou recentně v ohnisku zájmu českých i moravských historiků.



1

Ve své studii jsem se primárně zaměřila na sledování typu zachyceného kočáru v dobové společnosti, určení společenského statusu kočárů na fotografiích a porovnání se zachovanými kusy dobových kočárů ve sbírkách českých paměťových institucí. Z fotografie jsem čerpala v prvním plánu informace o fotografovaném voze, jeho typu, funkci, vzhledu, konstrukci a způsobu či okolnostech jeho použití. Sledování dalších aspektů snímku, především určení autora a přesná datace či lokalizace, zejména pokud nejsou tyto informace připojeny k předmětu, by již přesáhlo rámec této krátké statě a bude předmětem dalšího studia.

Jak přečíst fotografii?

Fotografie je vnímána nejčastěji buď jako umělecké vyjádření, nebo přehled či dokumentace nejrůznějších lidských aktivit a okolního světa. Fotografie poskytuje vizuální přesnost a záznam minulosti pro další interpretaci his-

Obr. 1. Kočár typu landauer. Obě poloviny stahovací střechy jsou složené nad sedadly za zády dam. Středové dveřní nástavce s oknem jsou vyjmuté. Dámy sedí v ekvipáži hraběte Waldsteina-Wartenberga, na jiném, méně ostrém snímku v souboru sbírky zámku Duchcov jsou poznamenána dvě jména – Anna Marie a Gabriella. Podle zdvojených sloupů v pozadí můžeme určit i místo, kde byl snímek pořízen. S největší pravděpodobností jsou dámy na vyjíždce v zámeckém parku Valdštejnského paláce v Praze. Foto: Jindřich Eckert, kolem roku 1900, Státní zámek (SZ) Duchcov, DH 11169-02.

■ Poznámky

1 André Bazin, *Ontologie fotografického obrazu*, in: Karel Císař (ed.), *Co je to fotografie?*, Praha 2004, s. 23.

2 Základní literatura k filosofii fotografie použitá k formulaci metodického přístupu pro zpracování fondu NPÚ: Roland Barthes, *Světla komora: poznámka k fotografii*, Praha 2005; Vilém Flusser, *Za filosofií fotografie*, Praha 1994; Karel Císař (ed.), *Co je to fotografie?*, Praha 2004.

torických souvislostí. Fotografie z cest přináší divákovi možnost vidět cizí kulturu se všemi detaily v její komplexnosti, kterou nemůže poskytnout literární popis, většinou subjektivně zabarvený a omezený autorovými vyjadřovacími schopnostmi, pozorovacím talentem, hloubkou autopsie a prostudovaných reálií. Rodinné fotografie zase přinášejí informace o vazbách členů rodiny a jejich známých, o reáliích z každodenního života i o významných událostech, které rodinu i její široké okolí ovlivňovaly, o jejím společenském postavení.

Zatímco pojem obraz nejčastěji odkazuje k záznamu na papíře či plátně a vzniká pod rukou malíře či grafika, který své osobité vnímání reality obdaří svou zručností a technikou a podle svého záměru a mínění upravuje okolní viděný svět do dvou rozměrů plochého média, je *fotografie* technický obraz vytvořený přístrojem, vzniká v momentu stisku spouště a fotograf má omezenou kontrolu nad jeho vznikem. Proces *přeměny reality v obraz* se mění na proces *zaznamenávání reality*. Výsledek a podoba výsledného snímku jsou podmíněny mechanickým zpracováním okamžiku strojem – fotoaparátem. Skutečná vypovídací hodnota fotografického obrazu nesouvisí s kvalitou jeho provedení či zobrazenou skutečností, ale se statusem očitého svědectví. Na rozdíl od jiných vizuálních technologií je fotoaparát chápán jako instrument, který jednoduše zaznamená to, co se nachází před jeho objektivem ve chvíli stisku spouště. Záznam momentu skutečnosti skrze fotoaparát je vytržen z toku času, je pouze fragmentárním útržkem skutečnosti, je chápán jako svědectví a stopa právě a navždy uplynulého času. Fotografie byla od počátku své existence vnímána jako pravdivé médium, ačkoliv manipulace zachycovaného výjevu byla používána již v dobách jeho vzniku. Pravdivost fotografie vychází z přímé a nezpochybnitelné závislosti na čase, okolním ději, aktérech scény v okamžiku zachycení snímku a jejím mechanickým zpracování. Každý snímek je ale zatížen také subjektivním výběrem námětu, výběrem výseku skutečnosti, přestože je výsledně zobrazením zaznamenaným mechanickým, a proto objektivním přístrojem. Fotografie je médium zprostředkovávající informace, a přestože poskytuje vizuálně přesný záznam viděné skutečnosti, vždy obsahuje ještě další informace, vkládané osobností fotografa, aktérů na snímku i hodnocením diváka.

Informace obsažené ve fotografii jsou čitelné v první řadě autorovi a statujícím osobám, současníkům. V průběhu času se obsah informací obsažených v tomtéž snímku mění. „Přečtení“ snímku budoucím divákem, množství vyčerpaných informací je přímo úměrně závislé na pozitivní identifikaci zachycených reálií a osob, př-

padně znalosti autora fotografií a okolnostech pořízení snímků. To je u historických, písemně neoznačených, často náhodně objevených nebo bez kontextu uložených fotografií největší badatelský úkol a jeho zvládnutí je přímo úměrné míře dosavadního studia a množství badatelem zpracovaných fotografií.

Badatel si proto nad každým snímkem musí položit řadu otázek. Při analýze autorského aspektu snímku je nezbytné začít u motivace autora při pořízení snímku. Jaký je druh fotografie, k němuž snímek náleží, zdali je to fotografie na zakázku, či vlastní tvorba, je-li fotografie portrétní, rodinná, reportážní, dokumentární, turistická nebo umělecká, zda je to snímek osamělý, nebo je součástí série (fotografického dokumentu, reportáže, rodinné kroniky). Pro historickou interpretaci hledáme také odpovědi na otázky, kdo jsou lidé na fotografii, v jakém jsou vztahu k autorovi snímku? Jaké je jejich sociální postavení a role? Co dělají? Na co se dívají? Jaké jsou jejich záměry a motivace? Uvědomují si přítomnost fotografa a fakt, že jsou fotografováni? Chovají se přirozeně, nebo pózuji? Co nám chtějí o sobě sdělit?

Metoda popisu historické fotografie

Formální metodou interpretace vizuálních materiálů je obsahová analýza, jež je založena na striktních metodických základech. Pro analýzu obsahu fotografie, kde nemáme oporu v pozitivní identifikaci zachycených osob ani prostředí, lze použít metodu třídění vizuálních detailů na jednotlivé kategorie, které by měly zajistit dostatek použitelných výsledků. Jelikož obsahová analýza často pracuje s velkým množstvím fotografií k rozboru, je nezbytné vyvinout určitý systematický přehled a řadit fotografie do různých kategorií podle druhu sledovaného jevu.

Samotný proces interpretačního postupu by měl obsahovat důkladnou analýzu každé fotografie a označení všech možných kategorií, které s fotografií souvisejí. Je to nejzdlouhavější procedura a vyžaduje důkladnost a pozornost ke všem aspektům fotografie a jejím detailům.

Roztřídění fotografií ze zámeckých sbírek a jejich vkládání do databáze Castls předcházelo vytvoření třídníků a kategorií, které by měly při řádném vyplnění umožnit filtrování a vyhledávání fotografií podle jednotlivých kritérií napříč celou databází. Bohužel jen malá část fotografického fondu NPÚ je takto zpracována, statisíce evidenčních položek nebyli odborní pracovníci schopni během překotné digitalizace a naplňování databáze Castls zpracovat tímto náročným způsobem. Jen velmi těžko se tak dá jednoduše vytřídit soubor fotografií pro badatelský výzkum zaměřený na úzce specializo-

vané téma. Proto bylo nutné procházet digitalizované fotografie deponované v jednotlivých objektech NPÚ kus po kusu. Bohužel v některých objektech (například Kroměříž, Slatiňany, Jaroměřice nad Rokytou) nejsou dosud naplněny ani tyto elementární položky, případně jsou fotografie – evidenční položky vloženy pouze pod názvem bez doprovodného digitálního náhledu fotografie. Tyto sbírky bude nutné navštívit přímo v objektech a doplnit výzkum.

Kočáry ve fotografii

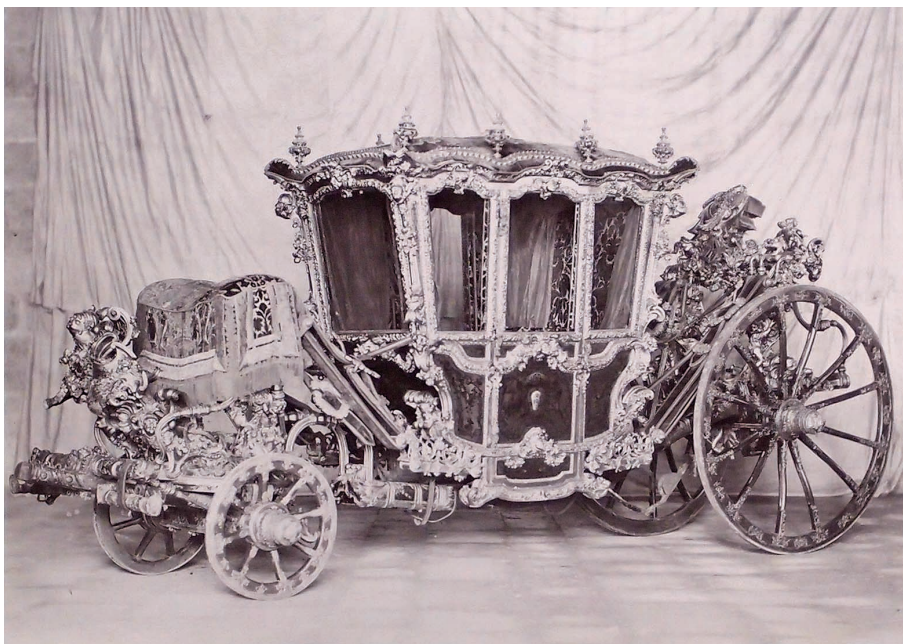
Dopravní prostředky se na fotografiích objevují v roli fotografovaného objektu, jako objekty dokumentující prostředí zachycované události či jako náhodně zachycená stafáž v pozadí. Pokud se zaměříme pouze na specifický dopravní prostředek, kterým bezpochyby kočár určený pro přepravu osob tažený koňmi je, dostaneme poměrně přesně vymezený časový rámec, kdy se kočáry v dobových fotografiích objevují. Prvním mezníkem je vynález fotografie, respektive zjednodušení technických postupů výroby fotografie i poměrně rychlý vývoj vlastních fotografických přístrojů, který umožnil vyjít s fotografickou výzbrojí mimo ateliér a zachytit reálný svět industriálního věku. V počátcích fotografování nebylo možné zachytit pohyb, proto jsou i exteriérové fotografie nejprve aranžované a strnulé.³

S rychlým rozmachem fotografie a zjednodušením technologie přenosu obrazu na suché desky se rozšiřuje množství fotografů profesionálů, ale hlavně amatérů, kteří byli nadšeni neuvěřitelnými možnostmi, které fotografie přinášela. Zachycení okamžiku, pohybu, běhu času bylo do té doby zprostředkováno pouze grafickými a výtvarnými metodami nebo slovním popisem, kde ale vždy vstupoval do procesu záznamu reality v čase člověk, který viděnou událost zpracovával až poté, co se viděný objekt už v zaznamenávané pozici nenacházel. Musel se

■ Poznámky

3 „Délka expozice nedovolovala v počátcích fotografování zachytit pohyb, ten musel být nahanán a pečlivě zrežimovaný. Snímky lidí ustrnulých v nastavené pozici simulovaly momentní fotografii. Manipulace se světelnými zdroji byla velmi pracná a byla dokladem profesionality fotografa. I když se ke snímkům v interiérech již někdy využívalo magnetického, „bleskového“ světla, uměle zastavený čas v práci působí zvláštním dojmem umocněným někdy nepřirozeným rozvržením světelných zdrojů. Aranžování strojů či lidí při práci vyplývalo nejen z možností fotografické techniky, neumožňující krátké expozice, ale souviselo i s celkovou atmosférou ve společnosti, prostoupené divadelností a touhou předvádět se.“ Pavel Scheufler, Fotografický dokument rozmachu průmyslu v českých zemích, Antiqua II, 1994, č. 8, s. 19.

Obr. 2. Historická ceremoniální karosa portugalského krále Josefa I., vyrobená v Lisabonu po polovině 18. století. Královská karosa je dodnes součástí Muzea kočárů v Lisabonu, které bylo založeno královnou Amélií Orleánskou. Fotografie patrně vznikla ještě před dobudováním expozice muzea, o čemž svědčí improvizované závěsy za kočárem. Na konci 18. století se karosy dostávají do pozadí, vytlačeny lehčími a modernějšími berlinami. Využívaly byly pouze pro nejvýznamnější ceremoniální příležitosti. Foto: Pravděpodobně před rokem 1905, SZ Český Krumlov, CK 05846-032.



2

spolehnout na svou paměť, do procesu tvorby navíc zapojil své osobní názory, zkušenosti, schopnosti – to vše posunulo výsledný grafický záznam do roviny komentáře, nutně také obsahoval i informace o svém tvůrci, nejen o komentovaném nebo reprodukováném objektu či události. Fotografický snímek ve své době znamenal totéž, co v dnešní době představuje elektronický podpis. Verifikaci okamžiku, dokumentu, podoby nebo stavu.

Jestliže kočáry zažily svůj největší rozmach v 19. století, kdy se neuvěřitelnou rychlostí počaly šířit nové modifikace tvarů a specializovaných typů kočárů reagujících na dobové módní výstřelky, nové konstrukční a technické vynálezy se téměř okamžitě dostávaly do výroby a vzápětí se objevily v mnoha variantách, jak na starém kontinentě, tak v oceánských centrech, pak ve 20. století podobně rychle kočáry mizí, nahrazovány moderními automobily. Po 2. světové válce se již kočáry používají jen při ceremoniálních příležitostech, jako jsou svatby, státnické ceremonie či pohřební průvody, stávají se předmětem sběratelských aktivit nebo přehlídkových či sportovních událostí.

V našem prostředí se na urychlení likvidace osobní dopravy v kočárech po 2. světové válce podepsaly také odsun německého obyvatelstva z pohraničí a nucená kolektivizace venkova v 50. letech, v jejímž důsledku byl zničen do té doby ještě stále rozšířený chov speciálních plemen koní vhodných k záprahu a výcviku jízdy ve spřežení. Tento vývoj fotografické dokumenty sledovaného konvolutu poměrně přesně reflektují. Slavnostní ceremoniální karosy z 18. století se objevují pouze na fotografiích nebo pohlednicích, které byly distribuovány profesionálními fotografickými ateliéry jako suvenýry. V albech a sbírkách šlechtických rodin jsou chovány jako památka na zahraniční cesty a návštěvy výstavních expozic ve vídeňském Wagenburgu nebo lisabonském Museo dos Coches. Bez překvapení je asi zjištění, že pohlednice historických slavnostních kočárů z Lisabonu se nacházejí především v Českém Krumlově.⁴ Kníže Adolf Josef ze Schwarzenbergu se živě zajímal o rodové památky a his-

torii umění. To on se zasloužil o přesun dochovaného konvolutu saní a kočárů do zimní jízdárny na zámku Hluboká a vytvoření historické expozice hipomobilií a hipomobilních doplňků. Slavnostní kočár Josefa I. Adama knížete ze Schwarzenbergu pro účast v korunovačním průvodu při korunovaci Marie Terezie českou královnou zůstal v místě své původní deponie na zámku Český Krumlov, kam se nakonec vrátil i zlatý eggenberský vůz z legační obediencie Jana Antonína z Eggenbergu z roku 1638.

Sbírký fotografií a negativů ve správě Národního památkového ústavu

Ve sledovaném konvolutu fotografií ve sbírkách dochovaných na státních zámcích ve správě Národního památkového ústavu se kočáry objevují nejvíce v časovém období mezi 80. lety 19. století a 40. lety 20. století. Mezi desetitisíci položkami archivovaných fotografických médií byly přednostně vyhledávány pouze ty snímky, které umožnily určení a sledování typu zachyceného kočáru, okolností jeho použití, proměny dobových zvyklostí a každodenního života aristokracie na jejích panstvích. V prvním výběru bylo vytipováno přes 500 reprodukovatelných snímků, na kterých je kočár zachycen v takové pozici, že je možné určit, o jaký typ kočáru se jedná, a postupně „přečíst“ i další informace.

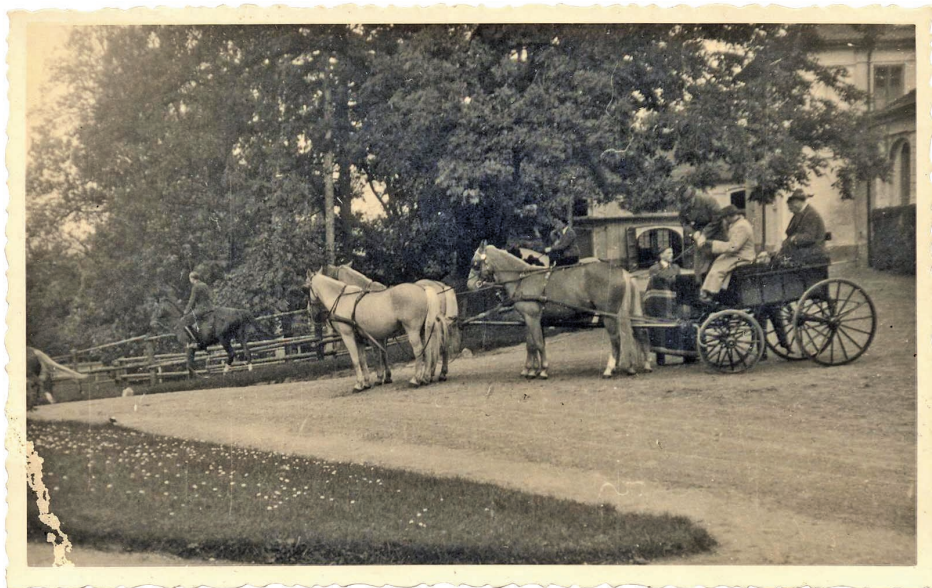
V depozitářích a knihovnách státních zámků nalezneme historické doklady života původně zde sídlících rodin, ale často jsou na zámecích objektech také fondy svezené z menších panských sídel.⁵ Pečlivě vedená alba nebo sbírký fotografií ale neobsahují jen fotografie členů rodiny nebo jejich přátel, okolí sídla či

dokumentární fotografie interiéru a důležitých společenských i rodinných událostí, jsou v nich zároveň obsaženy sbírký fotografií od profesionálních fotografů a fotografických ateliérů, které byly jako pohlednice či oblíbené vizitky několikrát násobně multiplikovány a distribuovány napříč evropskými sídly spřízněných šlechtických rodů. Na těchto pohlednicích se setkáme s reprodukcemi světových uměleckých děl, s architektonickými památkami z exotických i domácích destinací i edicemi fotografií týkajícími se života panovnických rodů, dokumenty z mimoevropských cest do Asie, Afriky i Ameriky. Fotografie jako paměťové médium zde hraje důležitou didaktickou roli, stává se součástí obecného vzdělávání a širokého kulturního rozhledu, v neposlední řadě se fotografická alba stávají společensky prestižním dokladem ús-

■ Poznámky

4 Hrabě Adolf Josef ze Schwarzenbergu zadal řediteli centrálního archivu v Českém Krumlově A. Möratherovi, aby zjistil o schwarzenberských historických kočárech co nejvíce. V třeboňském archivu se dochovala korespondence mezi Möratherem a správcem zámku Hluboká Scheichem, jenž žádal o pomoc při dohledávání archivních záznamů. SOA Třeboň, pracoviště Český Krumlov, FPh, RA Schwarzenberg – Hluboká nad Vltavou, kart. 49, J.

5 Tyto fondy jsou pokladnicí dosud nezveřejněných pramenných informací o životě nižší šlechty, které ale na své „objevení“ teprve čekají. Zpracovat takové množství materiálu se zatím jeví jako nekonečný úkol. Správně interpretovat fotografii s sebou nese i nutnost prostudovat související listiny, deníky, grafické listy nebo výstřižky z dobového tisku, což obnáší hodiny mravenčí práce armády badatelů.



3



4

Obr. 3. Break – spíše užitkový vůz než kočár, používaný k různým účelům v každodenním životě, k parforsním honům i při objížďkách hospodářství. Velké množství úprav těchto vozů vedlo k různorodému názvosloví. Variantám s lavicemi zády k sobě se říkalo dos-a-dos, prodloužená verze s lavicemi po bočních stranách byla známá jako omnibus. Fotografie byla poslána jako pohlednice od L. Kinského z Chlumce nad Cidlinou hraběti Karlu Podstatskému – Clam Gallasovi na zámek Grabštejn. Foto: 15. 7. 1940, SZ Grabštejn, GR01218-01.

Obr. 4. Kočár typu mylord. Snímek v krajině, pravděpodobně na podzim v době honiteb, zachycuje kočár i koně v pohybu. Krásné počasí umožnilo jízdu se sklopenou střechou. Korba kočáru je elegantní, z lakovaného dřeva, s předními tabulovými výplněmi. Boční lucerny, stejně jako ocelové plátové pérování na obou nápravách, patřily ke standardní výbavě vozů. Foto: kolem 1910, SZ Grabštejn, GR03408-01.

pěšnosti členů rodu či úrovně jejich vědomostí a šíře pěstovaných zálib.

Od druhé třetiny 19. století působila v našich zemích řada profesionálních fotografů, jejichž snímky jsme schopni autorsky určit a zařadit. Někteří profesionální fotografové se těšili přízni vysoce postavených osob a příslušníků významných aristokratických rodin, či se dokonce stali jejich dvorními fotografy. Takovým úspěšným fotografem a podnikatelem byl například Rudolf Bruner-Dvořák,⁶ který doprovázel rodinu Františka Ferdinanda d'Este při všech významných státnických i rodinných příležitostech. Konvolut jeho fotografií se nachází v bývalém rodinném sídle na zámku Konopiště. Na rodovém panství Buquoyů, nyní Státním zámku Nové Hradky, zase najdeme práce Franze Polaka, který byl aktivně činný v Českém Krumlově, kde zároveň zastával post poštmistra.

Také fotografičtí amatéři z řad aristokracie zanechali ve sbírkách svých rodových sídel obdivuhodný konvolut dokumentárních, portrétních i žánrových fotografií. Namátkou jmenujme alespoň Žofii Chotkovou, vévodkyni z Hohenbergu, manželku zmiňovaného následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este, jejíž snímky se také nalézají v albech na zámku Konopiště, či hraběte Johanna Nepomuka Pálffyho, který kromě záliby ve fotografii našel své hlavní poslání v chovu koní a vybudoval na svém sídle v Březnici hipologické muzeum.

Typy kočárů – od kolesky po landauer

Od počátku 18. století, kdy se osobní doprava kočárem rychle rozšířila mezi všechny vyšší vrstvy společnosti, a od počátku 19. století, kdy se používání kočárů i na kratší vzdálenosti stalo normou nejen pro příslušníky aristokracie, ale i měšťanstva, se v rychlém sledu objevují nové typy podvozků, pérování a pružin, brzdných mechanismů a dalších technických vylepšení, které přinesly větší komfort cestujícím, nové tvarové modifikace, specializované typy kočárů pro jednoúčelová použití, snížení pořizovacích nákladů a v neposlední řadě i ekonomizaci cestování zavedením nájemních kočárů a regulací těchto služeb.⁷

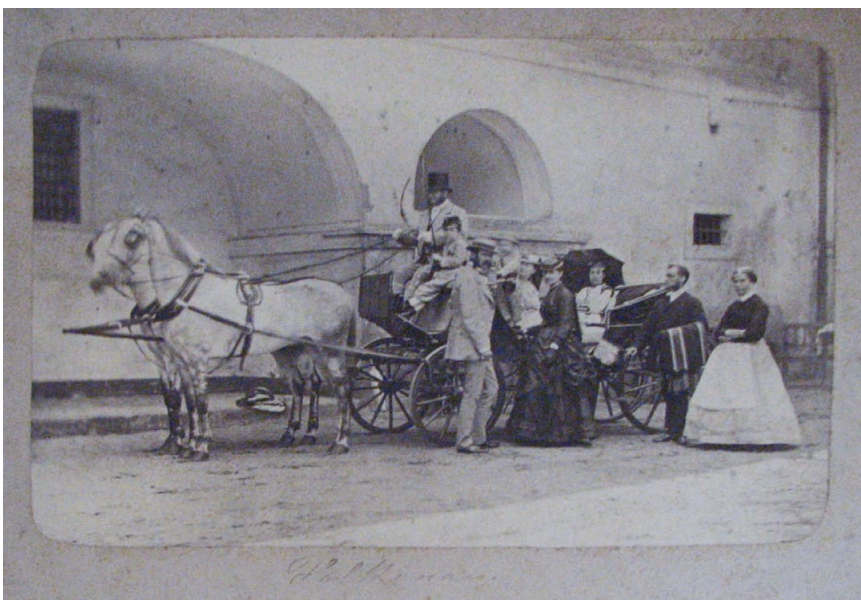
■ Poznámky

6 „Z jara 1890 pořídil nám dnes neznámé momentní snímky a věnoval je Ferdinandovi d'Este. Ten si je dle výše uvedeného listu ‚milostivě ponechal‘ a poslal zároveň ‚odškodnění za použitý materiál‘. Byl to jistě šikovný tah a Rudolfovi se podařilo nepochybně na sebe budoucího následníka trůnu upozornit. Dopis ze 16. 4. 1890 je také nejstarším známým dokladem o kontaktu Rudolfa s Františkem Ferdinandem, kontaktu, který brzy měl pro Rudolfa klíčový význam. [...] Z jara roku 1891 pochází další doklad o kontaktu s Ferdinandem d'Este, který zároveň svědčí o tom, že se Rudolf nehodlal věnovat pouze ‚zpravodajství z událostí‘, ale zajímal se o fotografování mimo ateliér v celém širokém tematickém rejstříku, včetně technicky velmi náročného fotografování interiérů.“ Pavel Scheufler – Jan Hozák, *Krásné časy. Rudolf Bruner-Dvořák, Momentní fotograf*, Praha 1995. Dostupné on-line na <http://www.scheufler.cz/cs-CZ/ke-stazeni/z-dejin-fotografie.html>, vyhledáno 20. 2. 2014.

7 Cechovní organizace znaly regulaci dopravy již od 16. století. Radou Starého Města pražského byl vydán cechovní řád a pořádek pro cech kočích roku 1576. Každý člen měl povoleno vlastnit pouze tři vozy a pro ně potřebný počet koní do zápřahu. Na prodej mohl člen cechu chovat neomezený počet koní, takže si tím mohl doplňovat skromnější výdělky z přepravy osob. Tento cechovní pořádek byl v Praze ještě zpřesněn a podrobně rozveden Rudolfem II. roku 1598 a podle něho se pravidla provozování nájemní přepravy řídila bezmála sto let. Landkutschei – nájemní kočí – a jejich vozy však nebyli primárně určeni



5



6

Obr. 5. *Caleche, parkwagen. Aranžovaná fotografie zachycuje lehký kočár určený k parkovým vyjížděm, tažený jedním koněm, stojící před okny blíže neidentifikovaného panského sídla. Oblá skořepina kolesky je doplněna zadní korbou pro spolujezdc. Opratě drží dáma ve světlých vycházkových šatech, vzadu sedí muž v žaketu, s cylindrem. Totožnost osob není spolehlivě určena, snad jde o členy rodu Lichnovských, kterým zámek v Hradci nad Moravicí patřil až do konfiskace ve 20. století. Foto: před 1880?, SZ Hradec nad Moravicí, HM10371-01.*

Obr. 6. *Dvojsprężní s kočárem a větší společností s dětmi a služebnictvem na nádvoří zámku v dnešním Sokolově (Falkenau). Otevřený kočár pro čtyři cestující s pohodlnými polstrovanými sedadly naproti sobě odpovídá oblíbenému vyjížděkovému typu kočáru tzv. sociable. Na snímku pózuji pravděpodobně členové rodiny Nosticů. Fotografie byla součástí souboru v koši s rodinnými památkami Ährenthalů. Foto: kolem 1880, SZ Hrubý Rohozec, HR15508/018.*

Názvy jednotlivých typů kočárů se liší podle územních zvyklostí, pro jeden typ se často užívá i několik přízvisek, což může být pro laika silně zavádějící. Hlavním kritériem pro určení typu a názvu kočáru je nejprve počet kol, případně typ koňského spřežení a jeho řízení, dalším hlavním rozpoznávacím znakem je tvar kabiny či korby, dále se jednotlivé typy odlišují počtem sedadel pro pasažéry a jejich umístěním.⁸ I v dobových nabídkových listech kočárnických firem se můžeme setkat s rozličným názvem kočárů s identickým tvarem korby, nicméně jen změna dispozice sedadel mění například kočáry typu break na *dos-a-dos*, *vis-a-vis*, *char a banc* či *break de chasse*.

Dobové a módní zvyklosti, potřeby společnosti, klimatické podmínky i změny ve společenské struktuře se významně promítaly do tvarů a oblíbenosti typů jednotlivých kočárů v celé Evropě.

Berlina (berline, berlinda)

Na sklonku 17. století se berlina, údajně v Berlíně, odtud její pojmenování, objevila jako zcela unikátní typ slavnostního kočáru, který na rozdíl od mohutné a bohatě zdobené starší karosy má dvě nosné osy v podvozku. Tím se kočár odlehčil a celá konstrukce se stala stabilnější, méně náchylnou k převrácení kočáru za rychlé jízdy nebo v zatáčkách. Berlina tak záhy zcela vytlačila těžkopádnou karosu a stala se ceremoniálním typem kočáru, používaným až do počátku 20. století. Může být tažena šesti i čtyřmi koňmi. Uzavřená pevná kabina se stahovacími prosklenými okny je zavěšena na řemenech, teprve od poloviny 18. století se objevuje pérování na ocelových pružinách. Vnitřek kabiny je nákladně polstrován, sedadla pro čtyři cestující jsou umístěna proti sobě. Poloviční model se nazývá coupé či berlingot, verze pro delší cesty s lůžkovou úpravou dormeuse.

Bryčka (jagwagen, landskutsche)

Název bryčka byl užíván na území českých a polských zemí Rakouska-Uherska, v Rusku se podobný kočár zapřahal za trojsprężí a nazýval se trojka (stejně jako typ zápřahu) nebo

■ Poznámky

k přepravě nobility, zprostředkovávali spíše delší cesty na venkov a kromě osob převáželi i zboží a další náklad. Ve větších městech se vyšší vrstvy obyvatelstva pohybovaly na kratší vzdálenosti pěšky, případně nosítky, a pouze při slavnostních příležitostech nechávaly zapřáhnout celou vlastní ekvipáž. Dle vídeňského vzoru se v Praze od roku 1712 začala zavádět i veřejná nosítka, která měla zajistit přepravu osob na kratší vzdálenosti mezi pražskými městy. Službu pravděpodobně využívali buď cizinci pobývající v Praze kratší dobu, či zámožnější měšťané. Přestože se dochovaly záznamy o přetrvání veřejné nosítkové dopravy až do konce 80. let 18. století, její definitivní konec přineslo masové zavádění nového nájemního vozu, konstrukčně upraveného pro jízdu v úzkých ulicích a skýtajícího v neposlední řadě cestujícím luxus anonymity, fiakru. Lehké dvojsprężné kočáry pro dva, nanejvýše čtyři cestující s pevně určeným stanovištěm a fixní taxou za jízdu na objednanou vzdálenost se v Praze objevily v roce 1781, krátce poté, co byla fiaková doprava úspěšně zavedena ve Vídni. Rychle se rozšířily fiakry i do menších, především lázeňských měst, kde se spolu s otevřenými kočáry typu viktorie nebo mylord staly symbolem městského provozu v 19. století.

⁸ Přehledy jednotlivých druhů kočárů a vozů, jejich názvů a třídění shrnují například tyto odborné publikace: *Ottův slovník naučný*, Praha 1888–1909; Philip Sumner, *Carriages: to the end of the 19th century*, London 1970; Laszlo Tarr – Karren Kutsche, *Karosse. Eine Geschichte des Wagens*, München – Basel – Wien 1970; Joseph Jobé, *Au temps des cochers. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée*, Lausanne 1976.



7



8

později drožka. Termín drožka se v Čechách ujal pro nájemní vozy.

Venkovský vůz na čtyřech kolech je tažený obvykle dvouspřežím. Korba je otevřená, její tvar je jednoduchý a prostý bez dvířek. Kozlík je širší, mohou na něm sedět dva lidé. Zadní sedadla pro dva bývají polstrovaná, ale mohou být i ve formě prostých lavic. Bryčka nemá ochranu proti nepřízní počasí, je to vůz ke krátkým cestám, spíše utilitární, používaný k více účelům. Bryčky vyráběli i drobní truhláři a koláři ve všech regionech, existuje proto nepřeberné množství variant i lokálních názvů podle místní tradice. V německých zemích se názvy bryčka a drožka nepoužívají.

Break

Čtyřkolový pevný a těžký otevřený vůz pro záprah dvou nebo čtyř koní. Korba je vybavena většinou lavicemi bez potahů, rozmístění sedadel i počet míst je u breaku velmi individuální. Break pro čtyři osoby se dvěma lavicemi proti sobě se nazýval vis-a-vis („z očí do očí“), pokud jsou lavice pro pasažéry zády k sobě, pak to byl dos-a-dos; break pro dvě osoby se nazýval buggy, menší break s lavicemi proti sobě umístěnými podélně po délce korby je wagonnet. Zvětšená a prodloužená varianta s lavicemi za sebou, proti sobě i zády k sobě pro šest i více osob se zase uvádí jako omnibus.

Obr. 7. Bryčka v průjezdu blíže neidentifikovaného domu. Aranžovaný snímek z dílny litoměřického fotografa Franze Mangera. Dřevěná korba s vyššími bočnicemi a lavicemi s polstrovanými sedáky má jednoduché opěrky z ohybaných kovových prutů, vzadu navíc s polstrovaným opěradlem. Bryčka je vybavena úsporně a jednoduše, sloužila jako cestovní vůz na krátké vzdálenosti. Foto: Franz Manger, před 1900, SZ Libochovice, LB048670-01.

Obr. 8. Kabriolet, lehký sportovní kočár na dvou kolech, obvykle tažený pouze jedním koněm. Ke snímku nejsou připojeny žádné písemné poznámky. Datace je ztížena malým množstvím detailů, které by pomohly ji upřesnit – identifikované osoby, oděv, umístění. Snad jen formát a statické pojetí snímku nasvědčuje tomu, že fotografie mohla být pořízena před rokem 1890, kdy zachycení pohybu bylo obtížné. Foto: nedatováno, SZ Lysice, LS13131-01.

Break i jeho varianty se používaly pro přepravu služebnictva, svázeli se jím lovci na revírní a parforsní hony pořádané panstvem. Na vybraných snímcích jsme zaznamenali také dětské varianty pro zábavu v parku a výuku řízení spřežení. Do malých vozíků typu break mohla být zapřažena i jiná domácí zvířata – poníci, muly, osli, psi, kozy, je dokonce zaznamenán i záprah berana.

Caleche (calesche, calèche)

Po druhé třetině 18. století oblíbený vyjíždkový kočár aristokracie. Obvykle je tažen dvouspřežím, které je řízeno kočím z předsazeného kozlíku. Korba je posazena na čtyřech kolech, kabina je polouzavřená, dvě polstrovaná sedadla ve směru jízdy jsou kryta stahovací střechou. Žády ke kočímu mohou být umístěna další dvě sedadla, někdy pouze dvě sklápěcí sedátka určená pro náhodný doprovod nebo děti. Elegantní lodičkovitý tvar kočáru typu caleche korespondoval s módou krinolíň. Je také typickým poznávacím znakem tohoto kočáru, stejně jako nízká otevírací dvířka na obou stranách korby.

V 19. století se hlavně v Anglii, později v USA vžilo pojmenování barouche, německy barutsche, italsky baroccio či biroccio, z latinského výrazu birotus, což paradoxně v překladu znamenalo „na dvou kolech“. Ve střední Evropě se pro kočáry tohoto typu také užíval název koleska, polsky kolaska.

V námi sledovaném souboru fotografií se caleche vyskytuje na snímcích z volnočasových aktivit vyšší společnosti, byl využíván hlavně při vyjíždkách v zámeckém parku. Často se na snímcích objevují zmenšené varianty k záprahům menších poníků, oslů či mezků, které byly určeny k zábavě šlechtických dětí. Malé dětské vozíky také děti samy kočírují a kopírují tak dovednosti dospělých.



9

Obr. 9. *Panstvo sedící ve variaci kočáru viktorie-duc na nádvoří bludovského zámku. Stejně jako typ mylord i tato varianta kočáru vychází z lehkých skořepinových vozů – faetonů. Označení duc se používá pro kočáry bez kozlíku pro kočího. V různých mutacích se rozdíly stírají a prolínají, názvosloví podléhá krajovým a dobovým zvyklostem. Na fotografii upoutá kromě konstrukce kabiny lesklý kovový kruh, kterým se ovládaly pákové ruční brzdy a skleněná lucerna pro večerní vyjížďky. Vpředu sedící žena je Zdenka von Zierotin, dívka vzadu by mohla být Helene nebo Gabriella von Zierotin. Foto: okolo 1910, SZ Velké Losiny, VL11887-01.*

Dostavník (*diligence, malle-poste, mail poste, mail coach, road coach*)

Kočár určený na přepravu osob i zavazadel na delší vzdálenosti. Kromě pevné kabiny s dvěma a okny, kde byla sedadla pro čtyři až šest cestujících umístěných proti sobě, býval vybaven ještě vnějšími sedátky pro cestující na kratší vzdálenosti. Taktéž pro dostavníky existovala celá řada přídatných modulů pro uložení zavazadel, případně lůžková úprava.

O síť dostavníků a poštovních vozů se v Rakousku-Uhersku dědičně starali příslušníci rodu Thun-Taxisů.

Kabriolet (*cabriolet*)

Kočár na dvou kolech s přídatnou stahovací střechou pro zápřah dvou koní. Pohodlně polstrované sedadlo pro dva, umístěné přímo nad dvojicí velkých kol, mohlo mít také zezadu připojenou sedačku pro kočího. Oblíbený kočár pro vyjížďky v parku. V Anglii se roku 1834 objevil vůz Josepha Handsoma, po kterém byl také pojmenován. Handsomy byly ještě více uzavřené po stranách, po zatažení střechy poskytovaly ochranu proti nepřízni počasí i intimitu pro

cestující. Byly oblíbené ve větších městech po celém světě.

Dvoukolky byly v 19. století populární také jako závodní a sportovní vozy, protože jsou lehké, rychlé, mrštné a ovladatelné, některé varianty se ve sportovním jezdeckém a vozatajství používají dosud. Koně se mohou zapřahat za sebou či do dvouspřeží, u nejlhčích variant je kočár tažen pouze jedním koněm. Podle varianty korby rozeznáváme různé typy gigů, cab, charette, sulky, tilbury, currick, dogcart apod.

Faeton (*phaeton, féton, damen phaeton*)

Název vozu je odvozen z řecké mytologie. Phaeton, syn boha slunce Héliá, který chtěl dokázat svůj božský původ řízením slunečního chariotu, nezvládl bujně čtyřspřeží a byl za to sežehnut bleskem.

Lehký čtyřkolový kočár pro zápřah dvou koní je konstruován bez kozlíku, protože je řízen majitelem z předního polstrovaného sedadla pro dvě osoby. Tato hlavní sedadla jsou větší, vybavena skládací střechou. Na zadní části korby je další jednoduchá sedačka či lavice pro služebníka, který ovládá koně, zatímco panstvo se od kočáru vzdálí.

Tento lehký, snadno ovladatelný otevřený kočár se objevil na konci 18. století, byl velmi oblíbený a rozšířený nejen v Evropě. Jeho oblibu dokládají četné modifikace, v našem prostředí zejména dámský faeton či park faeton se zápřahem na jednoho koně, mail faeton, break faeton a mnohé další.

Landauer (*landaur, landau*)

Název kočáru se odvozuje od německého města Landau, kde byl údajně poprvé představen na počátku 18. století. Jiné zdroje uvádějí

anglického vynálezce Landowa a dobu vzniku upřesňují na rok 1702.⁹ Landauer, který svým tvarem vycházel z typu kočáru berlina, je určen spíše pro slavnostní příležitosti či ceremonie. Velká kabina se dvěma dveřmi, ve kterých jsou vsazena stahovací okna, je posazena na čtyřech kolech, vpředu má vyvýšený kozlík pro kočího. Oproti berlíně má landauer dvě protilehlé skládací střechy, které lze při pěkném počasí sklopit a vychutnat si jízdu v otevřeném voze. Pro landauer je také typické elegantní a nápadné odpružení ve tvaru S, na kterém je korba zavěšena na popruzích a poskytuje tak velký komfort pro cestování po nerovném terénu. Vnitřek kabiny je uzpůsoben pro čtyři cestující, kteří sedí na sedadlech umístěných proti sobě, proto se také někdy otevřený landauer označuje termínem vis-a-vis. Pro krátké cesty se může zapřáhnout dvouspřeží, pro slavnostní příležitosti či delší cesty čtyřspřeží. Kočí řídící landauer musí být také náležitě vybaven livřejí a slavnostní pokrývkou hlavy (cylindr či čepice s chocholem), stejně jako další služebnictvo doprovázející kočár. Gala landauer také mohl být řízen postiliony, kteří jeli na koních ve čtyřspřeží.

V 19. a na počátku 20. století byl v Evropě landauer používán příslušníky císařského dvora při většině ceremoniálních cest, v konvolutu fotografií ze sbírek NPÚ se velmi často objevuje na dokumentárních i oficiálních záběrech z cest a návštěv příslušníků vídeňského dvora či v rodinné sbírce z konopištského panství Františka Ferdinanda d'Este.

Zkrácená verze pro dva cestující se nazývá landaulet nebo také coupé landauer. Verze s pěti okny, třemi v přední části kabiny a dvěma ve dveřích, se nazývá glass landauer.

Mylord (*milord*)

Otevřený dvoumístný lehký kočár vycházející z anglické viktorie. Na rozdíl od viktorie patří k mylordu pevný kozlík, protože byl vždy řízen kočím. V našich zemích byl mylord oblíbenější než viktorie, kočár tohoto typu patřil k mobilitě většiny panství, dosud se dochoval jeden původní exemplář například na zámku v Mnichově Hradišti. Mylord se také vyskytuje na více než polovině vyhledaných snímků z konvolutu fotografických sbírek NPÚ z 19. i 20. století, kde je zachycen koněm tažený dopravní prostředek.

Sociable (*park wagen, vis-a-vis*)

Otevřená korba bez dveří, většinou pro čtyři cestující na polstrovaných sedadlech proti sobě, tedy vis-a-vis. Vpředu korby je vždy pevný

■ Poznámky

⁹ Vladimír Teyssler – Václav Kotýška, *Technický slovník naučný*, Praha 1931, s. 701.



10

Obr. 10. Obě pohlednice byly pořízeny profesionálním fotografickým ateliérem z Oest Gesellschaft Wien III během konání 23. eucharistického kongresu ve Vídni.

Na horní pohlednici je kočár typu mylord, u kterého garda zdraví císaře Františka Josefa I. Císař patrně právě přijel z vyjížďky, kočár i oděv kočátoho jsou zablácené.

Spodní pohlednice zachycuje císaře s následníkem trůnu Františkem Ferdinandem v parádním uzavřeném kočáru, ve zkrácené dvoumístné verzi berlíny zvané coupé nebo berlingot. Zástupy věřících podle různých stavů, organizací, spolků, včetně císaře a jeho dvora, se nejprve shromažďovaly na Heldenplatz v areálu Hofburgu, aby v určeném pořadí projely městem v parádním průvodu. Foto: 1912, SZ Grabštejn, GR02254052-01.

kozlík pro kočího, sociable není nikdy řízen z vnitřku kočáru. K záprahu bylo preferováno dvouspřeží, pro významné příležitosti mohli být zapřaženi i čtyři koně. Používan byl panstvem za pěkného počasí na výlety či pro doprovod na hony. Kočár tohoto typu se objevuje v albech fotografií na mnoha objektech ve správě NPÚ. Jeho variabilita byla ještě umocněna množstvím možných doplňků, které mohly být ke kočáru přidávány – různé sluneční stříšky, přídavná sedátka a stupátka.

Spider (araignée, aranha)

Spider je lehký a snadno ovladatelný vůz pro jednoho až dva pasažéry. K zadní části korby mohlo být také připojeno ještě přídavné sedátko na kovových vzpěrách. Podvozek spočívá na velmi vysokých kolech, svým tvarem připomíná pavouka a jeho dlouhé nohy; odtud také pochází název tohoto sportovního vozu, do kterého se zapřahal pouze jeden závodní kůň. Spider byl využíván k závodům nebo k tréninkovým jíždám. Jeho modifikace se v průběhu 19. století často prolínaly s kočáry typu phaeton, v Americe a Austrálii byly oblíbené velmi podobné sportovní kočáry zvané buggy.

Viktorie (viktorie)

Otevřený lehký kočár určený pro kratší výjízdky v panství. Originál pochází z Anglie, kde byl sestaven kolem roku 1840 na popud prince z Walesu, Edwarda VII. a pojmenován byl na počest anglické královny Viktorie. Otevřená korba se sklápěcí střechou je usazena na čtyřech kolech s polstrovanými sedadly pro dva pasažéry, případně s přídavnými sklápovacími sedátky proti směru jízdy pro děti či doprovod. Nemá dveře, nízko položená stupátka umožňují snadné nastupování dámám v nákladných róbach. Kočár typu viktorie může mít kozlík pro kočího, který je ale demontovatelný, protože tento vůz je určen především pro řízení panstvem. K tomuto lehkému a snadno ovladatelnému kočáru se běžně zapřahal jeden kůň. Ke standardnímu technickému vybavení viktorie patří brzdy, zvonek a lucerny.

Komparace historické fotografie s dochovanými památkami

Variabilita dopravních prostředků tažených koňmi v 19. a na počátku 20. století byla podmíněna rozmachem industriální výroby, zvyšováním životní úrovně všech vrstev obyvatelstva i změnou životního stylu – svět se zrychlil, bylo třeba reagovat na dosud nebývalé množství nových, rychle se přenášejících informací a poznatků. Sbírky fotografií v objektech státních zámků ve správě NPÚ dokládají rozmanitost používaných kočárů na území českých zemí i mimo ně. Přesto se kočárů, vozů i jiných historických dopravních prostředků dochoval do dnešní



11

doby pouhý zlomek. Ve správě hradů a zámků NPÚ jsou uloženy panské kočáry na zámku Opočno, Hradci nad Moravicí, Lysicích a Mnichově Hradišti. V kočárovně Mnichova Hradiště se kromě panských kočárů zachovaly celé vozy i fragmenty hospodářských a hasičských vozů.

Pokud se ke kočárům nedochovaly podrobnější archivní dokumenty, přináší nám fotografie cenné svědectví o těchto památkách a upřesňují naše znalosti o provozu panského sídla a životu panské a aristokratické společnosti. Ve sledovaném souboru se objevují nejvíce kočáry typu mylord, poté celá řada variant dámských a parkových kočárů, často jsou zachycovány lovecké breaky při dokumentování majitelů panství a jejich hostů na parforsních honech. Samostatnou kapitolou jsou pak snímky a pohlednice z významných státnických událostí a návštěv členů císařské rodiny či samotného císaře, kteří se přepravovali většinou gala landauery, parádními mylordy či uzavřenými berlinami. Císařské návštěvy evropských měst byly hojně dokumentovány a fotografie distribuovány na pohlednicích oficiálních císařských a královských dvorních fotografů.

Typy kočárů, které už v 19. století nebyly běžně používány – slavnostní a ceremoniální karosy a berlíny bohatě zdobené řezbami, zlatem i malbami – byly vnímány jako umělecká díla a stávaly se proto chloubou vídeňského, pařížského nebo lisabonského královského dvora, dodnes zůstaly ve sbírkách institucí pečujících o tyto skvosty z dvorských jízdáren.¹⁰

Soubory fotografií ve sbírkách NPÚ jsou cenným pramenem k poznání historie a podnětem k dalšímu studiu a badatelskému zájmu. Vybraná skupina zkoumaných historických fotografií dopravních prostředků potvrzuje, že je nepřehlédnutelným zdrojem autentických informací a reálií o životě v minulých stoletích. Na památkových objektech, kde se většinou žádné kočá-

Obr. 11. *Faeton – spider byl lehký sportovní kočár na vysokých kolech. Zapřahal se do něj většinou jeden kůň. Na statické aranžované fotografii jsou zachyceni dva muži v buřinkách s loveckým psem. Vůz stojí v exteriéru na blíže neurčeném místě. Signatura fotografa je připojena v dolním rohu, jeho působení a další práce se bohužel zatím nepodařilo upřesnit. Foto: A. Skene, kolem 1890, SZ Velké Losiny, VL06089-01.*

ry panského vozového parku nedochovaly, doplňují historické fotografie poznatky o množství již zaniklých dopravních prostředků, o nichž ani nemusejí existovat záznamy v dobových dokumentech. Historická fotografie tak nahrazuje listinný materiál a stává se pramenem k podrobnějšímu studiu sídla i historie aristokratického či panského rodu, každodenního života obyvatelstva panství. Množství informací, které dokáže badatel z historické fotografie vyčíst a využít, je závislé na míře dosavadního poznání, na metodě popisu, třídění a správné identifikaci fotografie.

Článek vznikl v rámci výzkumného projektu Historický fotografický materiál – identifikace, dokumentace, interpretace, prezentace, aplikace, péče a ochrana v kontextu základních typů paměťových institucí (kód projektu DF13P010VV007), financovaného z Programu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI).

■ Poznámky

10 Dnes jsou kočáry z 16.–18. století základem sbírek historických kočárů ve vídeňském Schönbrunu, v Petrohradě a Moskvě, v lisabonském Museo des coches i ve versailleských sbírkách – můžeme tedy porovnat jejich stav z 80. a 90. let 19. století s dnešní prezentací v muzejní expozici.