

VIRTUS

30 | 2023



Henri Cosemans, Andrea Marchetti, Emile van Binnebeke en Gerrit Verhoeven

Arenbergs reiscoupé

Hippomobiel erfgoed in de Koninklijke Musea voor Kunst & Geschiedenis

145

Op 28 januari 1927 stuurde conservator Jules Bommer (1872-1950) van de Brusselse *Musées royaux du Cinquantenaire* (thans de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis) een korte nota aan brigadier Biron, waarin hij toestemming gaf om de collectie koetsen en sleeën op te halen die in het Egmontpaleis stonden te verstoffen. Naast een aantal luxueuze rijtuigen van de adellijke familie Arenberg, waaronder een *voitur* de voyage (een reiscoupé), een *carosse* (een koets), een *corbillard* (een lijkwagen) en een *voiture de campagne* (een koets voor korte ritjes op het platteland) bevatte de collectie ook een handjevol sleeën. In 1927 werd die verzameling door het Brusselse stadsmuseum geschonken aan de *Musea van het Jubelpark*, waar ze de kern zouden gaan vormen van een nagelnieuwe afdeling historische koetsen en rijtuigen.¹

Deze bijdrage richt zich op één van de topstukken in de collectie, namelijk Arenbergs reiscoupé of *dormeuse*, die ook nu nog in de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis staat opgesteld (afb.1). Die koets werd in de jaren '60 van de negentiende eeuw op speciaal verzoek van de hertog ontworpen en gebouwd door de Parijse *carrossier* Binder: één van de meest prestigieuze koetsenbouwers in Europa. Firma's zoals Binder bouwden aan de lopende band luxerijtuigen voor een aristocratisch *clientèle* dat verre reizen maakte door Europa. Tegenwoordig zijn er nog maar een handjevol *dormeuses* over.² Dit unieke 'object in context'

1 Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis [voortaan KMKG], Directiearchief [D] 77/2, *Don de voitures et traîneaux d'Arenberg, se trouvant au palais d'Egmont (ville de Bruxelles)* (1927).

2 Eentje die sprekend op de koets van Arenberg lijkt, is de *Dormeuse* die in het derde kwart van de negen-



Afb. 1. De reiscoupé/dormeuse van de familie Arenberg (© KIK-IRPA, Brussel, cliché Boo8530, 1929)

biedt een inzicht in de materiële en technische vereisten waaraan een premium reiskoets, bestemd voor een steenrijke, hoogadellijke familie, moest voldoen. Daarbij gaan we zowel dieper in op de hoogtechnologische snufjes als de materialen die werden gebruikt om dit staaltje vakmanschap af te leveren. Uiteraard wordt die materiaaltechnische analyse ook gekoppeld aan de bredere context van reizen en toerisme in de negentiende eeuw.

Meer duiding wordt ook gegeven over de firma Binder, terwijl ook de oorspronkelijke eigenaars, de hertogen van Arenberg, voor het voetlicht komen. Tevens zoomen we uit en wordt de genese van het *Musée historique de voiture* binnen de Musea van het Jubelpark besproken. Op basis van nieuw historisch onderzoek in de archieven wordt uitgezocht waarom de afdeling precies in het interbellum hoge toppen scheerde, maar vervolgens ook al gauw weer aan populariteit verloor.

tiende eeuw gebouwd werd door de Parijse firma Berlioz en Gouillon, zie: *Voiture hippomobile: coupé de poste dit dormouse* on 'POP: la plateforme ouverte du patrimoine', <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/palissy/PM61000554>, geraadpleegd op 5 september 2023. Meer achtergrondliteratuur over reiskoetsen en *dormeuses*: H. McCausland, *The English carriage* (Londen, 2022), 86-9.

Comfortabel, stijlvol en toch sober: het ontwerp

Reizen in stijl, dat vergde in de negentiende eeuw een uitgebreide voorbereiding en uitrusting. Wie niet afhankelijk wilde zijn van openbaar vervoer per trein, koets of veerboot had nood aan een gespecialiseerd voertuig, een optie die enkel binnen bereik lag van de welgestelde adellijke en burgerlijke topklasse.³ Een dergelijk rijtuig moest niet alleen bestand zijn tegen de hobbelige wegen en over voldoende bagageruimte beschikken, maar moest ook voorzien zijn van alle moderne gemakken. In een eeuw waarin de roep naar comfort steeds luider klonk en het ontwerp van huizen, meubels en allerlei accessoires beïnvloedde, kon de koetsindustrie uiteraard niet achterblijven.⁴ Het *Journal des Dames*, een toonaangevend Frans modetijdschrift beweerde in 1819 nog dat een ruime en comfortabele koets toeliet om de wereld rond te reizen zonder moe te worden.⁵ Vooraanstaande edellieden zoals de hertog van Arenberg konden zich het neusje van de zalm veroorloven. Brussel stond weliswaar in de achttiende en negentiende eeuw bekend om zijn ervaren wagenmakers, maar toch koos de hertog bewust voor een nog exclusievere optie. Koetsenbouwer Binder uit Parijs mocht de opdracht uitvoeren. Die firma, die zich als internationaal luxemerk profileerde, stond garant voor de hoogste graad van afwerking, waarbij de koetsen doorgaans van de meest exclusieve materialen en de nieuwste technologische snufjes voorzien werden om het comfort van de reiziger te garanderen.⁶

147

Hoewel Arenbergs *dormeuse* er modieus uitziet, is ze ook opvallend sober. Louter een klein, be kroond monogram op de portieren verraadt dat de koets eigendom is van de adellijke familie Arenberg. De koets is allerminst opzichtig, maar vooral erg praktisch. Comfort staat dan ook centraal in het ontwerp en de uitvoering. Mogelijk liet de sobere uitvoering ook een zekere mate van anonimiteit toe. Vorsten, prinses, hertogen en graven kozen er wel vaker voor om hun opzichtige galarijtuigen thuis te laten als ze op reis gingen, omdat ze eens herkend op elke nieuwe plek met allerlei egards ontvangen moesten worden. Om dat soort (eindeloze) sociale verplichtingen te omzeilen, was anoniem reizen in sobere kledij, met een minder opzichtige koets en een handjevol bedienden een aantrekkelijke optie.⁷

3 J. Vandenberghen, *Histoire des chars, carrosses, voitures, et de leur suspension* (Brussel, 1985), 98; McCausland, *The English carriage*, 86-8.

4 Over de opkomst van comfort: J. Stobart, *The comforts of home in Western Europe, 1700-1900* (London, 2021); J. Dejean, *The age of comfort. When Paris discovered casual and the modern home began* (London, 2009); C. Edwards, *Turning houses into homes. A history of retailing and consumption of domestic furnishings* (Aldershot, 2005); J. Crowley, *The invention of comfort. Sensibilities & design in early modern Britain & early America* (Baltimore, 2001).

5 Zo wordt beweerd in *Journal des Dames* (1819). Geciteerd in: J. Jobé, *Au Temps des Cochers* (Lausanne, 1976), 144.

6 Lees over die achtergrond van het huis Binder: L. D'Affnay, *A luxurious and comfortable journal in the travel coupé of the dukes of d'Arenberg* (Antwerpen: Ongepubliceerde masterscriptie conservatiere restauratie, 2022), 1-25.

7 A. Tossi, *Language and the Grand Tour: Linguistic experiences of travelling in early modern Europe* (Cambridge, 2020), 107.

Koetsen waren in de negentiende eeuw in allerlei vormen, maten en gewichten te krijgen. Een eeuwenlange evolutie had tot een waaier aan typologieën geleid.⁸ Arenbergs rijtuig was een *voiture de voyage* (een reiskoets of reiscoupé), maar ook een *dormeuse* (een voertuig om in te slapen). De term coupé verwijst naar de wagenkast: het deel van de koets waar de passagiers plaatsnemen. Vanouds was die symmetrisch met zitbanken aan elke kant. Omdat die kast op een bepaald moment letterlijk in twee gezaagd werd (vandaar coupé), was er nog maar plaats voor twee personen. Dat maakte de koets niet alleen een stuk lichter en wendbaarder, maar de passagiers kregen door de voorruit ook zicht op de weg en het landschap. Vooral in de negentiende eeuw, toen reizigers onder invloed van de romantiek steeds meer oog kregen voor landschappelijke schoonheid, was daar allicht veel vraag naar.⁹

148 De term *dormeuse* verwijst ook naar de slaapfunctie. Door allerlei ingenieuze compartimenten open te klappen, kon immers een slaapplaats gecreëerd worden in de koets. Dat maakte dat het voertuig niet alleen overdag, maar ook in het holst van de nacht kon blijven rijden en lange afstanden kon afleggen, terwijl de passagiers in alle comfort een dutje deden. Soms was dat ook noodzaak, omdat hotels en herbergen zelfs in de negentiende eeuw in sommige regio's nog steeds dun gezaaid waren of niet aan de hooggestemde verwachtingen van een elitepubliek voldeden.¹⁰ De specifieke vormgeving vertelt ook iets over het bijzondere besturingssysteem, want Arenbergs koets werd *à la d'Aumont* bereiden. Terwijl de koets door een twee- of vierspan getrokken werd, nam de postiljon plaats op een aangepast zadel op één van de linkerpaarden. Eigenlijk moest er dan ook geen bok voorzien worden, hoewel er voor noodgevallen wel een uitklapbare koetsierszitting aanwezig was.

Het comfort van de reiziger werd ook verhoogd door de ellipsveren (of bladveren) waarmee de wagenkast op de assen en de solide wielen steunde. Dat was een knap staaltje spits-technologie, want traditioneel bestonden koetsen uit een apart onderstel en wagenkast, verbonden door c-vormige, stalen veren (of Polignacveren) en lederen riemen, wat al een aanzienlijke verbetering was ten aanzien van oudere systemen, maar nog steeds geen optimaal comfort bood. Door de ellipsveren konden de onderdelen verenigd worden. Bovendien worden de achterwielen van Arenbergs reiscoupé extra geveerd door een lat die kruislings langs de as gaat.¹¹ Tevens wordt de wagenkast beschermd door twee spatborden, gemaakt van hoogglanzend patent leder, die ervoor moesten zorgen dat stof, modder en opspattende regenwater niet in de cabine belandden. Dergelijke innovaties pasten in een bredere golf aan

8 McCausland, *The English carriage*, 21-5.

9 Onder meer: E. Bohls, 'Picturesque travel: the aesthetics and politics of landscape', in: C. Thompson, red., *The Routledge companion to travel writing* (London, 2015).

10 Over het toenemend comfort in de hotelsector: D. Maudlin, 'Inns and elite mobility in late Georgian Britain', *Past & Present* 247 (2020), 37-76. *Dormeuses* waren een speciaal type binnen de reiskoetsen die vooral in de late achttiende en vroege negentiende eeuw populair waren: McCausland, *The English carriage*, 86-7.

11 De elipsvormige veer, bestaande uit een gekoppelde onder en bovenveer wordt voor het eerst toegepast omstreeks 1760 en is een Engelse vinding die echter pas in 1804 werd gepatenteerd door de Brit Obasiah Elliot zie: F. van Solt, 'Obadiah Elliott & the elliptic spring', *The Carriage Journal* 53 (2015), 80-4.

waterafstotende materialen die in de late achttiende en vroege negentiende eeuw werden ontwikkeld en een toepassing vonden in mantels, regenschermen en laarzen om reizigers zo goed en kwaad als kon droog te houden.¹²

Omdat de koets in alle weersomstandigheden moest kunnen rijden, werd ook voor de la-keien een comfortabele plaats voorzien achteraan de koets, waar ze door een openklapbare, lederen kap beschermd waren tegen de elementen. De zetels zijn gevuld met paardenhaar en overtrokken met een dikke wollen, gecaptioneerde lakenstof. Dergelijke banken waren een belangrijke stap voorwaarts, want in de klassieke configuratie was er voor de knechten hooguit een plank voorzien om recht te staan achter de wagenkast en enkele leidsels om zich aan vast te houden. Hoewel de bedienden zich vooral over het welzijn van de hertog moesten bekommeren, hadden ze ook een taak in het besturen van de koets. Bij steile afdalingen of een noodstop bedienden ze immers de remhendel die binnen handbereik was. Doormiddel van een cardanas werden dan houten remblokken op de metalen wielvelgen geperst. Mocht dat niet volstaan dan konden aan kettingen bevestigde, ijzeren remschoenen neergelaten worden die zich klemzetten tussen de wielen en de grond.¹³

Typerend voor een reiswagen zijn de ook grote bagagecompartimenten die zich voor-, achter- en onderaan de koets bevonden.¹⁴ Daardoor kon een ontzagwekkende hoeveelheid bagage meegezeuld worden. Lange paklijsten met kledij – inclusief mantels, broeken, hemden, vesten, laarzen, hoeden en handschoenen, maar ook neusdoeken, snuifdozen, wandelstokken, horloges, degens en tal van accessoires – verraden immers dat negentiende-eeuwse reizigers zelden of nooit onvoorbereid op pad gingen. Onderweg werden bovendien vaak tal van souvenirs gekocht.¹⁵ Bagage werd in Arenbergs reiscoupé opgeborgen in grote compartimenten in de voor- en achterkant van de koets die met luiken en sloten vergrendeld werden. De ‘kelder’ was bereikbaar via een verwijderbaar paneel langs de binnenzijde van de cabine. Op het dak kon ook een uitgebreide set aan koffers worden aangebracht die op maat gemaakt waren en met een bolling die perfect op het dak aansloot. Flappen die de naden af-dichten, beschermden hun inhoud optimaal tegen vocht en stof. De koffers zijn aan de binnenzijde met linnen bekleed en bevatten talloze compartimenten. Linten hielden de bagage op haar plaats.¹⁶ Tijdens het rijden werden de koffers goed afgesloten en op de koets bevestigd met lederen riemen en gespen. Achteraan de koets bevinden zich twee ijzeren beugels waarin telkens een lederen hoedendoos wordt bewaard. Deze werden later door koetsenbou-

12 Onder meer: A. Geurts, ‘Clothing For/Against Walking’, in: L. Plate, L. Muntéan & A. Farhmand, red., *Materials of culture* (Bielefeld, 2023), 197-206.

13 Dat was ook standaard uitrusting bij andere reiskoetsen en *dormeuses* die vaak heuvel- en bergachtige wegen moesten trotseren: McCausland, *The English carriage*, 88.

14 McCausland, *The English carriage*, 86.

15 Lees over die materialiteit van het reizen: G. Verhoeven, *Europe within reach. Netherlandish travellers on the Grand Tour and beyond* (Leiden, 2015), 208-39.

16 Koffers werden in de loop van de negentiende eeuw steeds stijlvoller uitgevoerd: D. Gross, ‘The History of the Humble Suitcase’, *Smithsonian Magazine*, <https://www.smithsonianmag.com/history/history-humble-suitcase-180951376/> geraadpleegd op 5 september 2023. Koffers op het dak behoorden tot de standaarduitrusting van reiskoetsen: McCausland, *The English carriage*, 86.

wer d'leteren uit Brussel vervaardigd die de koets ook meteen een volledige opfrisbeurt gaf in de late negentiende eeuw.¹⁷

Uit al die technologische snufjes blijkt dat de *dormeuse* tot in de puntjes werd afgewerkt. Dat was uiteraard ook het geval voor het interieur. Binnenin kon de hertog plaatsnemen op een comfortabele, gecaptioneerde zitbank met kussens van brokaatzijde en fluweel die rusten op een gevlochten, biezen zitting. Die kussens zorgden voor een extra verend effect, wat met de hobbelige wegen geen overbodige luxe was. Naast een centrale armsteun is de bank ook voorzien van een zetelschort, die extra warmte biedt bij koud weer. Aan de wanden zijn gevoerde armsteunen en diverse opbergvakken aangebracht. Twee brede en lange brokaatzijde linten zijn verbonden met de vensters, waardoor de hertog ze ook van binnenuit kon openen. Eens neergelaten kon men er ook voor kiezen om een stel jaloezieën met fijne lamellen naar boven te trekken, zodat de passagier beschermd werd tegen felle zon, maar tegelijk ook van een aangenaam briesje kon genieten.¹⁸

150 In de deuren bevinden zich eveneens opbergvakken en er is ook een uitklapbaar tafelblad voorzien, dat met behulp van twee messing schuifsloten en een centraal handvatje kon worden geopend en gesloten. In de negentiende eeuw werd steeds meer aandacht besteed aan draagbare etuis en ander schrijfgerei zodat werken ook een mobiele aangelegenheid werd.¹⁹ Aan de achterzijde van de cabine van Arenbergs *dormeuse*, boven de zitbank, bevinden zich nog twee kleine vensters, die kunnen afgesloten worden doormiddel van een gecaptioneerde kussenflap. Door die te openen kon de hertog met zijn lakeien communiceren. Via het luikje kon niet alleen drank en voedsel aangereikt worden, maar de bedienden zorgden tevens voor de lamp die de cabine van de hertog verlichtte.²⁰ Op donkere dagen kon die dan aan zijn uitklapbaar bureautje aan het werk blijven. Met zijden rolgordijntjes kon de hertog zich eventueel tegen de zon beschermen die door de voorruit binnenviel of zich enige privacy gunnen. Aan de buitenkant van het raam is nog een zon- en regenluifel aangebracht, vervaardigd uit geolied doek, waarvan de stand naar believen kon aangepast worden. Binnenin het rijtuig is de vloer bedekt met een oliedoek dat met een verfijnd geometrisch motiefje is bedrukt (de voorloper van linoleum), terwijl op de chassisdelen van de kast een luxueus tapijt werd aangebracht. Het interieur werd volledig afgebiesd met een geweven passement.

Luxueuze materialen: textiel, hout en verf

Hoewel Arenbergs *dormeuse* er in een eerste oogopslag dus bijzonder eenvoudig uitziet, verraden allerlei vernuftige technische details, zoals de comfortabele zetels, het klaptafeltje, de blinden, het nachtlampje en de schier eindeloze mogelijkheden om bagage op te bergen dat

¹⁷ Vandenberghen, *Histoire des chars*, 98.

¹⁸ Dat was natuurlijk vooral van belang als de passagiers op Grand Tour of andere reizen afzakten naar Zuid-Europa: McCausland, *The English carriage*, 87.

¹⁹ G. Bernasconi, *Objets portatifs au siècle des Lumières* (Parijs, 2015).

²⁰ Nog luxere voertuigen boden ook de mogelijkheid om de cabine te verwarmen en ook warme maaltijden aan te bieden aan de passagiers: McCausland, *The English carriage*, 86.

er uiterste zorg is besteed aan het ontwerp en de uitvoering van de koets. Smaakvolle soberheid overweegt ook in het materiaalgebruik, want luxueuze materialen zoals zijde, brokaat en borduurwerk (afb. 2a) werden maar spaarzaam toegepast en beperkten zich vooral tot het interieur. Terwijl statiekoetsen en andere rijtuiggen van edellieden vaak letterlijk schitterden door peperdure accessoires in edelmetaal of een massa verguldsel, blonk Arenbergs *dormeuse* vooral uit in de afwezigheid van die blingbling. Dat was echter niet ongewoon voor een reiskoets, want in 1842 schreef een journalist van het *Journal des Haras* nog over dit type:

Een reiskoets moet eenvoudig, solide en zonder ornamenten zijn: alle luxe moet vervat zitten in het oog voor comfort.²¹

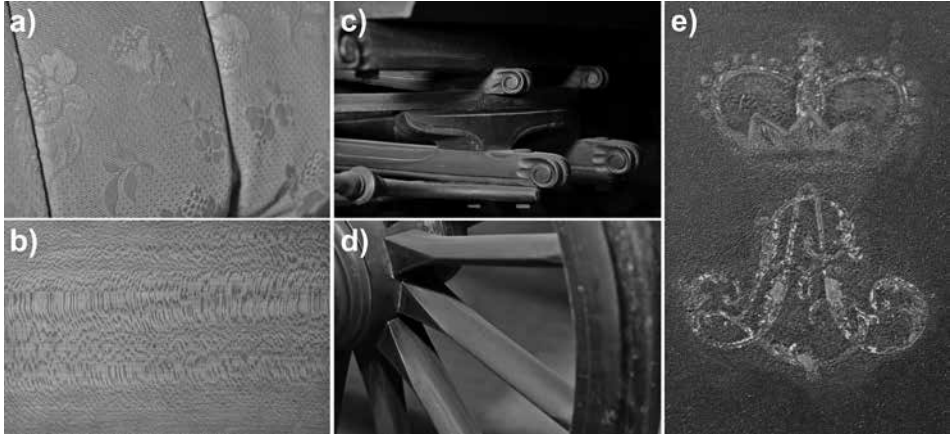
Niettemin blijft Arenbergs koets door de combinatie van materialen een knap staaltje vakmanschap. Omdat een luxueuze uitstraling niet de eerste prioriteit was, werden materialen gekozen op basis van comfort, duurzaamheid en functionaliteit. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de zijde die in bekleding van het interieur verwerkt werd. Door zijn onvolprezen zachtheid is zijde niet alleen erg comfortabel, maar het is ook één van de sterkste en duurzaamste vezels die er te vinden is. Daarentegen is er voor de bank van de lakeien gekozen voor eenvoudige wol. Vermoedelijk werd die keuze niet alleen ingegeven door status – comfort speelde weinig of geen rol bij de materiaalkeuze voor bedienden – maar ook door praktische overwegingen, omdat zijde minder bestand is tegen water en andere weersomstandigheden.²² Die vaststelling, dat functionaliteit voorrang kreeg op luxueuze materialen, laat zich ook aflezen aan het klaptafeltje in de cabine. Daarvoor werd kwartiers gezaagd Londens platanhout (*platanus x acerifolia*) gebruikt dat weliswaar niet zo exclusief was als het veel duurdere ebenhout, maar ongemeen stevig, duurzaam en decoratief was. Bovendien is het een lichtgewicht materiaal dat uitermate geschikt was voor de inrichting van koetsen. (afb. 2b)

Ostentatieve luxe is ook ver te zoeken aan de buitenkant van de reiscoupe die onopvallend geleverd is in een matzwarte laklaag. Louter een klein monogram op de deur verraadt zoals gezegd de adellijke status van de eigenaar (afb. 2e) Daarnaast vormen een paar rode decoratieve strepen op de wielen en het onderstel de enige versiering (afb. 2c en 2d). Uit de stratigrafische analyse van de laklaag is gebleken dat die uit heel veel verschillende lak- en vernislagen bestaat die over elkaar heen liggen (afb. 3a en 3b). Die vaststelling komt overeen met beschrijvingen van het lakproces uit de negentiende eeuw, waarbij diverse verflagen werden aangebracht om een vollere en diepere tint zwart te bekomen.²³ Over een lichtgrijze grondlaag met loodwit werden verschillende andere lagen gelegd, zodat de kleur intenser werd en

21 *Journal des haras, chasses, et courses de chevaux, des progrès des science zoöiatrique et de médecine comparee*, 6 (1842), 336: 'La voiture de voyage doit être simple, solide, sans ornements: tout son luxe doit consister dans les détails du confort'.

22 F. Vilaplana e.a., 'Analytical markers for silk degradation: comparing historic silk and silk artificially aged in different environments', *Anal Bioanal Chem*, 407 (2015), 1433-49. doi: 10.1007/s00216-014-8361-z.

23 M. Williams, M. Ferrell & J. Baker, 'Technology and Conservation of Decorative Surface Systems of Horse-Drawn Vehicles', in: *Painted Wood: History and Conservation. Volume 4*. (Los Angeles, CA, 1994), 345-62.



152

Afb. 2. Details van het in- en exterieur van de koets. a) Bloemmotief op de zijden bekleding van de cabine; b) detail van het klaptafeltje in Londens platanenhout; c) en d) decoratieve rode strepen op respectievelijk het onderstel en de wielen van de koets; e) gekroond monogram van de hertogen van Arenberg op de deur van koets.

sterker glansde. Om een bruinige schijn te bekomen, werden ook kleine hoeveelheden rood ijzeroxide toegevoegd. Omdat al die verflagen één voor één aangebracht moesten worden en telkens moesten drogen en gepolijst worden, was het schilderen een tijdsintensieve klus. Vermoedelijk zijn de lagen dan ook een indicatie voor de hoge kwaliteit van het lakwerk.²⁴

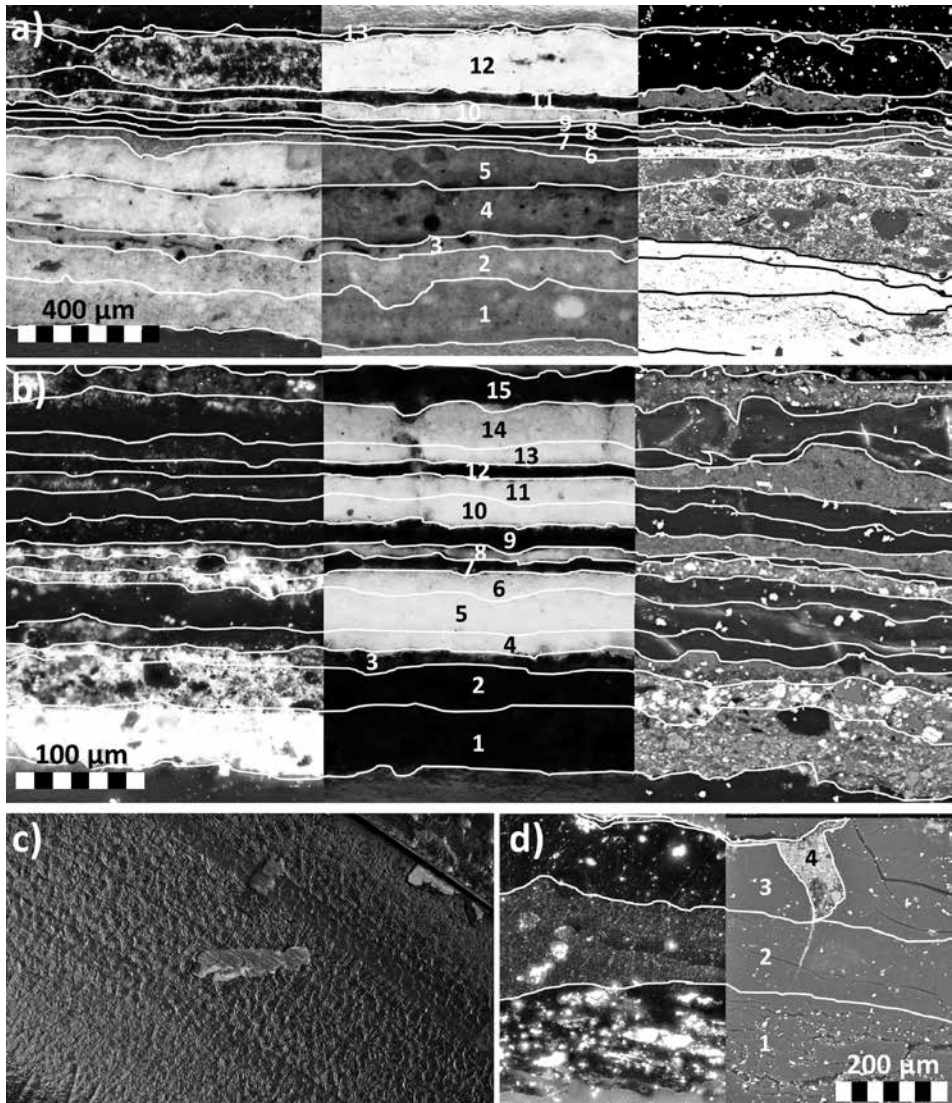
Niettemin blijft het koffiedik kijken of alle verflagen wel origineel zijn. Onder het zwarte en bruine lakwerk bevindt zich immers ook een groene laag die vervaardigd werd met chromoxide. Dat was een nieuw, synthetisch pigment dat pas in de tweede helft van de negentiende eeuw op de markt kwam.²⁵ Tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw was groen de modekleur bij uitstek voor koetsen in Frankrijk.²⁶ Mogelijk koos de hertog dus aanvankelijk voor een hippe kleur voor zijn bolide. Die hypothese lijkt bevestiging te vinden in de kleur van de uniformen van de lakeien (ook bewaard in het museum) en het oliedoek in hun compartiment. Beiden waren groen (afb. 4). In dat scenario werden de meest oppervlakkig zwarte – en eventueel ook bruine – lagen aangebracht in een later stadium. Overschilderen was immers niet ongewoon, omdat kleine beschadigingen aan het lakwerk regelmatig hersteld moesten worden of de hele koets een nieuw likje verf kreeg om ze op te frissen.²⁷ Donkerbruin en zwart waren het handelsmerk van het Belgische hof. Mogelijk werd het

²⁴ Williams e.a., 'Technology and Conservation', 345-62.

²⁵ R. Newman, 'Chromium Oxide Greens', in: *Artists' pigments: a handbook of their history and characteristics*, vol. 3 (Washington, 1997), 273-93.

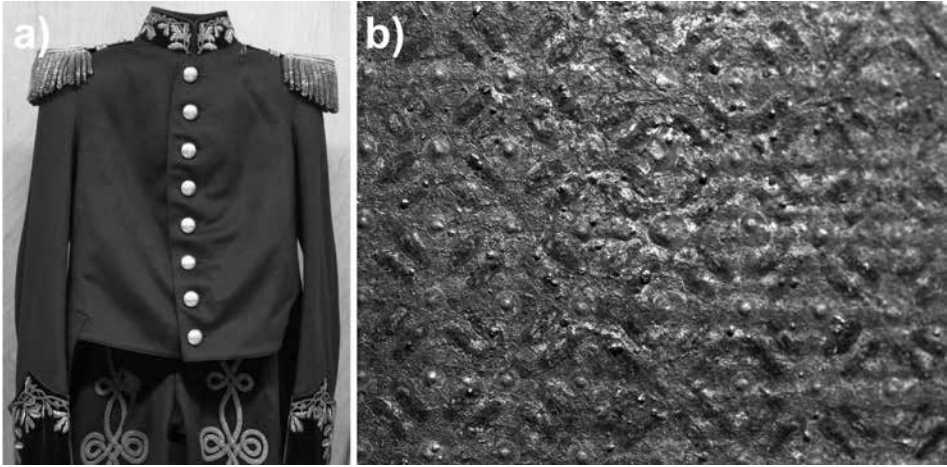
²⁶ C. Rommelaere, *Voitures et Carrossiers aux XVIII et XIX siècles, Le livre Timperman* (Brussel, 2004), 304-6.

²⁷ Williams e.a., 'Technology and Conservation', 345-2.2



153

Afb. 3. Complexe stratigrafie van de laklagen aan de buitenkant van de koets: a) en b) dwarsdoorsnede van de microstalen van (a) het koetswerk en het wiel (b) met een optische microscoop (OM) in gewoon (links) en UV-licht (midden), en met de elektronenmicroscoop (SEM, rechts); c) lacunes in het lakwerk van het wiel die de onderliggende groenblauwe verflaag laten zien; d) dwarsdoorsnede van het lederen element (links OM, rechts SEM) die een latere overschildering in zwart laten zien (laag 4)



Afb 4. a) Uniform van de lakeien van Arenberg, b) detail van het oliedoek voor de zitplaats van de lakeien (beide in bezit van het museum)

groen daarom later overschilderd.²⁸ Op de buitenste zwarte laklaag is helemaal geen vernis aanwezig, wat lijkt te wijzen op een minder secure – en veel goedkopere – overschildering, waarbij ook de lederen spatlappen gesausd werden.²⁹ Normaal werd daarover nog een dikke, transparante vernis aangebracht om het lakwerk tegen water en andere weersomstandigheden te beschermen en om de koets te laten glanzen.³⁰ Dat is echter niet gebeurd, wat doet vermoeden dat het matte uiterlijk van de koets niet origineel is. Vermoedelijk had de koets in de late negentiende eeuw nog een diepzwarte glans.

Binder Frères: een exclusief merk voor veeleisende klanten

Technologische snufjes en materiële expertise doen vermoeden dat Arenbergs *dormeuse* door één van de voornaamste koetsenbouwers in Europa werd vervaardigd. Met de firma Binder uit Parijs koos de hertog inderdaad voor het neusje van de zalm. Jean-Jacques Binder (1783-1846), een grofsmid die zich specialiseerde in het maken van koetsen, lag aan de oorsprong van het bedrijf dat in 1806 werd opgericht. Elf jaar later, in 1817, maakte hij de overstap naar zadelmakerij, waarbij niet alleen zadels geproduceerd werden, maar ook tuig voor paarden, leidsels, rijlaarzen en zo meer. Binnen enkele decennia groeide de firma uit tot één

²⁸ Rommelaere, *Voitures et Carrosiers*, 304-6.

²⁹ Williams e.a., 'Technology and Conservation', 345-62.

³⁰ C. Augerson, 'Copal Varnishes used on 18th- and 19th-century carriages', *Journal of the American Institute for Conservation* 50 (2011), 14-34.

van de belangrijkste koetsenbouwers in Frankrijk, waardoor een verhuis van de Rue d'Anjou naar een statiger pand aan de Boulevard Haussmann zich opdroeg.³¹

Jean Jacques Binder slaagde erin één van de belangrijkste koetsenbouwers van Parijs te worden juist door zijn connectie met kroonprins Charles Philippe (de latere Charles X). Maar al onder diens voorganger, Napoleon Bonaparte, had Jean Jacques stevige connecties met de overheid aangeknoopt en veel wagens en andere rijtuigen aan de verschillende legeronderdelen verkocht. Anderzijds had hij zich beziggehouden met het beheren van het wagenpark van enkele belangrijke edellieden die omwille van Napoleon verbannen of gevlucht waren. Hij at dus van twee walletjes en bij het herstel van de Monarchie in 1815 was hij er als de kippen bij om zijn diensten aan het hof aan te bieden. Tal van Ministers onder Charles X bestelden hun rijtuigen bij hem waaronder Elie, Hertog van Decazes et Glücksberg, die minister van politie was en tussen 1819 en 1820 ook eerste minister. Maar ook iemand als Alexandre, Graaf Walewski, een bastaardzoon van Napoleon die in 1810 werd geboren. Graaf Colonna-Walewski was tijdens zijn latere carrière politicus, diplomaat onder Louis-Philippe vanaf 1830, en minister van buitenlandse zaken onder Napoléon III, in 1855. Andere belangrijke klanten waren bijvoorbeeld Hertog Charles de Maillé de la Tour-Landry (1770-1837), die anti-Napoleon was maar vooral ultra-royalist. Maar ook iemand als Hertog August Jules de Polignac (1780-1847), wiens moeder de confidente was geweest van Marie-Antoinette en dus was opgegroeid aan het hof van Versailles voor de Franse Revolutie. Hij schopte het tot eerste minister onder Charles X. Uit deze opsomming blijkt eens te meer hoe goed Jean-Jacques Binder geconnecteerd was en hoe het Huis Binder daarvan gedurende de rest van de negentiende eeuw kon profiteren. De familie Arenberg valt als klant van Binder daarbij absoluut niet uit de toon.

Vermoedelijk werd de *dormeuse* omstreeks 1868 besteld bij Binder door Engelbert August, achtste hertog van Arenberg, toen die in het huwelijksbootje stapte met zijn nicht Maria-Eleonora. Vanouds behoorde het geslacht tot één van de belangrijkste adellijke families in de Zuidelijke Nederlanden (en het latere België) met uitgebreide bezittingen in binnen- en buitenland. Alleen al in België bezat de familie paleizen, kastelen en landhuizen in Brussel, Heverlee, Beaumont, Edingen, Gleixhe en op tal van andere plekken. Door huwelijken waren de Arenbergs goed geconnecteerd met een ruim netwerk aan adellijke families in Duitsland, Frankrijk en tal van andere Europese landen.³² Daardoor zat reizen hen in het bloed.³³ Wellicht werd de reiscoupé vooral gebruikt door Engelbert Marie, negende hertog van Arenberg, die regelmatig op pad was. Tijdens de Eerste Wereldoorlog vocht hij als hoge officier mee aan Duitse zijde – de wortels van de familie lagen in Arenberg in de Ei-

³¹ De geschiedenis van de firma Binder is tamelijk ingewikkeld. Een helder chronologisch overzicht is te vinden op: Binder à Paris 'Binder Aîné' – attelage-patrimoine geraadpleegd op 5 september 2023.

³² Lees over de familie en haar bezittingen: M. Derez, S. Vanhauwaert & A. Verbrugge, red., *Arenberg: portrait of a family, story of a collection* (Turnhout, 2018).

³³ Diverse leden van de familie hadden bijvoorbeeld een Grand Tour ondernomen. Lees onder meer: G. Verhoeven, 'Tangible beauty. Louis Engelbert's Grand Tour', in: M. Derez e.a., *Arenberg: portrait of a family*, 312-9.

fel – waardoor de bezittingen van de familie na de oorlog onder sekwestering werden geplaatst, inclusief het Egmontpaleis en de daar berustende koetsen.³⁴ Tijdens de jaren '20 werd de collectie aan de stad Brussel overgedragen.³⁵ Mogelijk keek conservator Bommer dus met gemengde gevoelens naar de komst van de adellijke rijtuigen, die een beladen geschiedenis hadden. In 1927 werden ze overgebracht naar de Musea van het Jubelpark, waar ze de kern vormden van het nagelnieuwe *Musée de la Voiture*.

Adellijke patina: koetsen in het museum

156

Op 15 december 1956 kopte de katholieke krant *La Cité* dat het *Musée de la Voiture* in de Brusselse Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis onder grote belangstelling feestelijk heropend was. In geuren en kleuren werd de rijkdom van de collectie beschreven – niet alleen koetsen in allerlei vormen en maten, maar ook sleden, *draisines* (een voorloper van de fiets), draagstoelen, zadels, livreeën en rijlaarzen, en zelfs twee van de eerste automobielen – die het museum als legaat, schenking of bruikleen had ontvangen van adellijke geslachten zoals de hertogen van Arenberg, de graven van Liedekerke-Beaufort, du Chastel en d'Oultremont, baron d'Huart en tal van ander blauw bloed. Daarnaast stond er ook een paardentram opgesteld in de zalen aan de Nerviërsaan. Kortom, het museum bracht volgens de enthousiaste journalist van *La Cité* de wervelende transportgeschiedenis van onze contreien haarfijn in beeld.³⁶ Het *Musée historique de la Voiture* had sinds de initiële overdracht van de koetsen en sleden van de hertogen van Arenberg in 1927 inderdaad een hoge vlucht genomen. Naast de schenkingen van de *fine fleur* van de Belgische adel waren er ook de milde giften van het vorstenhuis die hoge ogen gooiden, waaronder de koetsen van koning Leopold I, maar ook een *berline* van hare keizerlijke majesteit Clémentine, een dochter van Leopold II die met Napoleon Victor Bonaparte was gehuwd.³⁷

Dat de collectie vooral in de late jaren '20 en '30 razendsnel aangroeide mag niet verbazen, want de late negentiende en vroege twintigste eeuw waren de absolute hoogdagen van het adellijk en burgerlijk mecenaat. Net zoals tal van andere musea in België en daarbuiten ontvingen de Musea van het Jubelpark allerlei legaten en schenkingen van ministers en diplomaten, maar ook van steenrijke industriëlen en zakenlui, die – vaak in het zog van adellijke families zoals de Meester de Ravestein, Cavens, Godtschalck en dergelijke – hun ontzagwekkende kunstcollecties aan het museum nalieten.³⁸ Hoewel er vaak ook altruïsti-

34 M. Derez, 'Old nobility in a new nation state. Arenberg in the Kingdom of Belgium', in: Derez e.a., *Arenberg: portrait of a family*, 165-8.

35 M. Triest & G. van Poucke, *Het grote taboe na de Grote Oorlog. België versus de adellijke familie Arenberg* (Brussel, 2013).

36 KMKG, D 147/9, Krantenknipsel « Réouverture du Musée de la voiture » in *La Cité*, 15 december 1956.

37 KMKG, D 159/25, *Brief van Bommer aan Capart*, 8 januari 1932.

38 Lees over dat adellijk en burgerlijk mecenaat onder meer de bijdrage in dit nummer van *Virtus*: U. Müller, I. Van Damme & G. Verhoeven, 'Aristocratic collecting practices in Belgium and the Netherlands (c. 1780-1950): An introduction'. Een ietwat verouderde introductie op al die verzamelaars is: H. De Meulenaere e.a., red., *Liber Memorialis* (Brussel, 1985).

sche motieven speelden, werden die giften soms ingegeven door het verlangen om de naam en reputatie van de familie als de *crème de la crème* van de Belgische samenleving te vereeuwigen. Niets beter dan een imposante *carrosse*, een modieuze *berline* of elegante *phaeton* om de status en weelde van een nobel geslacht te onderstrepen.³⁹ Bovendien speelde het tijdsgevoel nog op een andere manier in het voordeel van het *Musée historique de la Voiture*, want het rijden met hippomobiel erfgoed raakte in de vroege twintigste eeuw zo langzaam maar zeker uit de mode door de opkomst van de automobiel.⁴⁰ Talloze brieven van milde weldoeners met blauw bloed die hun koets aan het museum schonken, suggereren dat hun rijtuigen in de laatste jaren vooral stof hadden staan vergaren in één of ander schuurtje, omdat er intussen veel modernere alternatieven voorhanden waren.⁴¹

Hoewel de verzameling ook twee automobielen bevatte, bestonden er fikse meningsverschillen over wat er precies geëxposeerd moest worden. Enerzijds was er de ruime invulling van *Les Amis du Musée historique de la Voiture* – de vereniging van “vrienden” van het museum die vooral bevolkt werd door leden uit de nationale federatie voor automobiel- en carrosseriebedrijven onder het flamboyante voorzitterschap van Lucien d’Ieteren – die mobiliteit om evidente redenen graag breed inkleurde.⁴² Anderzijds was er de mening van de museumdirectie, de conservator en de wetenschappelijke staf van het departement *Ancien Industries d’Art* (Oude Kunstnijverheden) die liever een smalle definitie hanteerden, waarbij toch vooral de nadruk lag op hippomobiel erfgoed dat dateerde van voor de opkomst van de automobiel.⁴³ Uit de persberichten blijkt dat de collectie bij voorkeur in de markt gezet werd als een restant van een lang vervlogen wereld – een gouden tijd van onovertroffen vakmanschap van *carrossiers*, ebenisten, stoffeerders, edelsmeden, glazeniers en andere meesterambachtslieden die voor het puikje van hun adellijk *clientèle* tot het uiterste gingen – die met de opkomst van de moderniteit weggevaagd was.⁴⁴

Dat exclusieve, aristocratische patina van hippomobiel erfgoed was tevens het verkoopargument bij uitstek waarmee de museumdirectie hele drommen bezoekers naar het museum wilde lokken. Anders dan in de negentiende eeuw voelden musea in de vroege twintigste eeuw – en dan vooral tijdens het interbellum – immers de drang om hun deuren wijd open te gooien voor een alsmaar breder publiek. Dat democratisch ideaal zette museumdirecties er niet alleen toe aan om op zoek te gaan naar nieuwe, aantrekkelijke presentatiemiddelen – *mannequins*, maquettes en stijlkamers om er maar een paar te noemen – die een breder publiek konden boeien, maar ook om nieuwe collecties aan te trekken. Door hun kolossale omvang en hun luxueuze uitvoering leken (statie)koetsen een gedroomd middel om de massa te verleiden. Nationalistische motieven speelden natuurlijk ook een rol in de oprichting

39 Müller, Van Damme & Verhoeven, ‘Aristocratic collecting practices’.

40 D. Weber, *De blijde intrede van de automobiel in België* (Gent, 2010).

41 KMKG, D 147/9, *Brief van het econoom aan graaf du Chastel*, 16 december 1927.

42 KMKG, D 147/9, *Brief van de conservator a.i. aan de minister*, 8 juli 1937.

43 KMKG, D 159/25, *Brief van Van Overloop aan conservator Laurent*, 14 november 1931.

44 KMKG, D 147/9, Krantenknipsel « Le Musée Historique de la Voiture » uit *La Gazette de Bruxelles*, 20 februari 1937.

van de sectie. Wellicht was het geen toeval dat het Brusselse *Musée historique de la Voiture* opende in hetzelfde jaar als het *Musée nationale de la voiture* in het Franse Compiègne.⁴⁵ Tijdens het interbellum werden dergelijke buitenlandse initiatieven op de voet gevolgd vanuit de Cinquantenaire en waar nodig koudweg gekopieerd.⁴⁶

Tenslotte was ook de hele organisatorische machinerie achter de uitbouw van de sectie *Voitures* hypermodern. Onder het beleid van hoofdconservator Jean Capart experimenteerden de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis immers met allerlei nieuwe vormen van management. Diverse stichtingen – onder meer de uiterst succesvolle *Fondation Égyptologique Reine Élisabeth* – moesten ervoor zorgen dat het museum haar ontoereikende overheidsbudgetten kon aanvullen met inkomsten uit lidmaatschap, giften, tombola's en dergelijke om bijvoorbeeld dure aankopen te doen, onderzoek te financieren of publicaties te bestellen.⁴⁷ Op eenzelfde wijze financierden *Les Amis du Musée historique de la Voiture* diverse aankopen voor de sectie, maar betaalden ze ook het loon van Jean Courtmans, secretaris van de vereniging, die sinds 1938 ook aangesteld werd als 'vrijwillig medewerker' van de sectie en in feite de rol van conservator op zich nam. Na enkele jaren aan het hoofd van de afdeling gestaan te hebben, overleed Courtmans in 1941 naar verluidt aan de verwondingen die hij tijdens de Eerste Wereldoorlog had opgelopen.⁴⁸

Na de Tweede Wereldoorlog raakte de afdeling maar moeizaam uit de startblokken. Pas in de jaren '50 opende het *Musée de la Voiture* opnieuw de deuren, maar het voortbestaan stond voortdurend ter discussie. Daarbij werden steevast dezelfde argumenten opge-
 158
 rakeld die al van bij aanvang een tijdbom onder de collectie hadden gelegd. Eerst en vooral kampte de collectie al in de jaren '30 voortdurend met acuut plaatsgebrek. Dat de collectiestukken vaak erg volumineus waren, speelde in een overvol museum dat door de snel groeiende collecties archeologie, etnografie en decoratieve kunsten (bijna letterlijk) uit zijn voege barstte in het nadeel. Koetsen, sledes en draagstoelen moesten dan ook vaak in krappe ruimtes samengeperst worden, wat de scenografie natuurlijk niet echt ten goede kwam.⁴⁹ Bovendien ging het om een collectie die heel wat zorgen met zich meebracht op het terrein van de conservatie en restauratie door het complexe amalgaan van materialen en technieken dat gebruikt was. Conservatoren klaagden dan ook regelmatig steen en been

45 In de Belgische context wordt dan ook regelmatig verwezen naar het Franse voorbeeld: KMKG, D 159/25, *Krantenknipsel "Un musée de la voiture à Bruxelles"* in *La Meuse*, 4 maart 1928. Over nationalisme en musea in België: G. Verhoeven, 'Filling the bottomless pit. Financing the construction of the Royal Museums of Art and History in interwar Belgium (1919-1939)', *Museum History Journal* 15 (2022), 142-60.

46 L. Nys, 'Paleizen van het volk. Stemmen voor de democratisering van het museumbezoek in België (1860-1914)', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 122 (2007), 38-64; L. Nys, 'Aspirations to life: pleas for new forms of display in Belgium museums around 1900', *Journal of the History of Collections* 20 (2008), 113-26.

47 Meer over die nieuwe managementstijl: F. Mairesse, 'Jean Capart 1877 (Bruxelles) – 1947 (Etterbeek)', in: F. Mairesse e.a. (red.), *Histoire de la muséologie. Quelques figures marquantes du monde muséal francophone* (Parijs, 2020), 131-47.

48 KMKG, D 3/5, *Brief van Luc d'Ieteren aan de minister*, 29 december 1936; *Brief van de gouverneur van Brabant aan de minister*, 11 juli 1946.

49 KMKG, D 159/25, *Brief van Van Overloop aan conservator Laurent*, 14 november 1931.

over de belabberde toestand van de stukken die aangevreten werden door huismijt en houtworm.⁵⁰

Langzaam maar zeker veranderde ook het beleid van de museumdirectie. Terwijl Jean Capart – en zijn voorganger Eugène Van Overloop – nog met veel bravoure allerlei nieuwe collecties hadden binnengehaald, zoals nationale archeologie, *moulages* (gipsen), folklore en dus ook rijtuigen, om hun droom van een *Musée Universelle* te realiseren, plooiden latere conservatoren zich steeds meer terug op de *core business* van het museum.⁵¹ Dalende overheidssubsidies resulteerden in minder bewakingspersoneel waardoor diverse zalen en afdelingen noodgedwongen de deuren moesten sluiten. Dat leidde tot een knipperlichtpolitiek voor de afdeling rijtuigen die om de haverklap feestelijk heropend werd, maar vervolgens ook even snel weer sloot.⁵²

Epiloog

Vandaag de dag staat de collectie – waaronder Arenbergs reiscoupé – weer stof te vergaren in één van de kelders van het museum, waar ze niet toegankelijk is voor het publiek. Over de toekomst wordt nog druk gediscussieerd, maar mogelijk wordt de hele verzameling afge-stoten en elders ondergebracht. Wat het ook wordt, hopelijk slaagt dat nieuwe museum erin om de oude pracht en praal van Arenbergs reiskoets en het andere hippomobiel erfgoed een tweede leven te geven. *Allez vort, juju!!*

159

Emile van Binnebeke is conservator Europese beeldhouwkunst & meubelen aan de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis in Brussel (sinds 2009). Hij is tevens conservator hippomobiel erfgoed (sedert 2015) en promotor van het onderzoeksproject BELCAIRE dat wordt uitgevoerd door Andrea Marchetti (sinds 2022). Emile doceerde aan de Universiteit Utrecht en werkte in verschillende Nederlandse musea als conservator en diensthoofd collecties en bibliotheek. Tussen 1999 en 2003 werkte hij als afdelingshoofd beeldhouwkunst voor het veilinghuis Sotheby's in Amsterdam. Zijn publicaties hebben hoofdzakelijk betrekking op de onderzoeksgebieden van beeldhouwkunst, meubelkunst en technische kunstgeschiedenis. Daarnaast werkte hij mee aan vele tentoonstellingen in binnen en buitenland.

e.vanbinnebeke@kmg-mrah.be

50 KMG, D 147/9, *Brief van Lucien Crick aan de hoofdconservator*, 29 mei 1936; *Brief van Jean Capart aan de ministers*, 10 september 1936.

51 Over de opkomst en teloorgang van het ideaal van het *Musée Universelle*: D. Poulot, *Une histoire des musées de France, XVIIIe XIXe siècle* (Paris, 2008).

52 KMG, D 147/9, *Brief van Borchgrave d'Altena aan de minister*, 5 maart 1951.

Henri Cosemans behaalde in 2022 zijn Master in de conservatie-restauratie aan de Universiteit Antwerpen met zijn onderzoek naar de achttiende-eeuwse Portugese gala-coupé van de KMKG. In februari van dit jaar begon hij met zijn doctoraatsonderzoek naar wasdoek: waterdichtende afwerkingstechnieken voor textiel die alomtegenwoordig zijn in historische rijtuigen. Het project legt focus op de historische technologie en de variëteit aan toepassingen, zowel decoratief als functioneel.

henri.cosemans@uantwerpen.be

160

Andrea Marchetti behaalde een doctoraat in de chemie aan de Universiteit Antwerpen (2021), met een proefschrift getiteld 'Novel insights and approaches for the analytical characterization of tangible cultural heritage objects'. Sinds oktober 2022 werkt hij als assistent-professor en senior onderzoeker aan de Universiteit Antwerpen en aan het Koninklijk Museum voor Kunst en Geschiedenis (KMKG-MRAH) in Brussel. De focus van zijn onderzoek is de unieke hippomobile erfgoedcollectie van het KMKG, die hij vanuit materiaaltechnisch oogpunt bestudeert in het kader van het FED-tWIN-project BELCAIRE (BELgian CArriage Interior REsearch).

andrea.marchetti@uantwerpen.be

Gerrit Verhoeven is professor erfgoedstudies aan de Universiteit Antwerpen en archivaris aan de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis. In 2009 promoveerde hij aan de Universiteit Antwerpen op een proefschrift over vroegmoderne Noord- en Zuid-Nederlandse reizigers op Grand Tour. De geschiedenis van reizen en toerisme is dan ook één van zijn favoriete onderzoeksdomeinen. Samen met Andreas Stynen (KULeuven) publiceerde hij recent nog het boek *Bestemming België*. Een geschiedenis van toerisme in dertien etappes (1830-2030). Onder impuls van zijn nieuwste project – *RMARCH: The Royal Museums of Art and History: the History of its Buildings and its Collections based on the Museum's Archives* – is hij zich in de laatste jaren meer en meer gaan specialiseren in museumgeschiedenis van de negentiende- en vroeg-twintigste eeuw.

gerrit.verhoeven@uantwerpen.be

Dossier Aristocratic collecting practices in Belgium and the Netherlands (ca. 1780-1950)

Aristocratic collecting practices in Belgium and the Netherlands (c. 1780-1950).

An introduction

11

Ulrike Müller, Ilja Van Damme and Gerrit Verhoeven

'Like a Tale from the Thousand and One Nights'. Reconstructing the taste and collections of William Williams Hope (1802-1855)

25

Barbara Lasic

A noble collector without a private collection. The case of Count Louis Cavens

46

Britt Claes and Valérie Montens

The baron, the collector, the hunter. W.A.A.J. Schimmelpenninck van der Oye, Duivenvoorde and his family collection (1912-1957)

63

Simone Nieuwenbroek

Preserving conservative values in a Liberal world. Henriëtte Mayer van den Bergh and 'her' museum in Antwerp around 1900

85

Christien Schrover

The *Collection de Ramaix*. The diplomatic corps, noble status and the reappraisal of Delftware

105

Jo Tollebeek

A digital future for a dispersed noble heritage. The Arenberg Art Collection Project

133

Soetkin Vanhauwaert and Ulrike Müller



30 | 2023



9 789464 550986