



Mööbliosakond

19. sajandi *ironback* diivani restaureerimine
Lõputöö

Marlen Käige
Juhendaja: Annes Hermann

Tartu 2024

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	2
1. METALLRAAMIDE (IRONBACK) AJALUGU.....	3
1.1. Ironback konstruktsiooni kujunemine ja kirjeldus.....	4
1.2 Restaureeritav ironback diivan.....	6
2. SELJATOE KONSTRUKTSIOON.....	7
3. IRONBACK'I RESTAUREERIMINE.....	14
3.1 Restaureerimistöde kava.....	14
3.2 Seljatoe konstruktsiooni parandamine.....	15
3.3 Esijala parandamine.....	16
3.4 Polstri rekonstruktsioon.....	17
3.5 Viimistlus.....	21
KOKKUVÕTE.....	22
SUMMARY.....	24
KASUTATUD KIRJANDUS.....	25
LISAD.....	26
Lisa 1. Ironback-i alg ja lõpp seisundi foto.....	26
Lisa 2. Restaureerimisprotokoll.....	27

SISSEJUHATUS

Käesoleva lõputöö eesmärk on 19.sajandi metallraamiga (*ironback*) istemööbli uurimine. Mõiste *ironback* tuleb inglise keelest ja tähendab metallist seljatuge kas tugitoolil või diivanil, mille alumine istme osa on puitkonstruktsioon. Metallosad ühendatakse sepisena või needitult ning kinnitatakse kruvide või poltidega puitraamile. Säärane lahendus on 19. saj. teisel poolel Euroopa eri piirkondades võrdlemisi levinud. Selline mööbli valmistamise viis oli kasutusel lühikest aega 1860.-1890.a. Teemat pole varem uuritud ja seega pole teada, miks hakati sellist lahendust kasutama. Käesoleva töö eesmärk on välja selgitada, millisel põhjusel alustati ning lõpetati metalli kasutamine sellisel kujul istemööblis. Lõputöö jaguneb kirjalikuks uurimuseks, kus keskendutakse seljatoe konstruktsioonile ning praktiliseks restaureerimiseks.

Lõputöö teema valik on tingitud huvist mahulise polstri vastu. Huvi polstri vastu oli juba varem, sai läbitud ka Tartu Rahvaülikooli kursust: pehme mööbli restaureerimine, just sealt tuli mõte astuda Kõrgemasse Kunstikooli Pallas. Objekti restaureerimistöö oli algselt plaanis läbi viia iseseisvalt, kuid osutus oodatust keerukamaks ja tuli teostada Kõrgema Kunstikooli Pallas mööbli osakonnas.

Käesolev lõputöö annab ülevaate *ironbackide* ajaloost ja põhjustest, miks ese on tüüpiline ainult sellele ajaperioodile ning nende kasutamisest.

Lõputöö kirjalik osa koosneb kahest osast, mis on omakorda jaotatud alapeatükkideks.

Lõputöö esimene osa uurib “raudselgade” (*ironbackide*) kasutuselevõtu ajalugu ja annab ülevaate ajastu tööstuse arengust, teistest sarnastest objektidest ja sellest, kas ja kui unikaalne on käesolev diivan.

Teine osa käsitleb käesoleva objekti vigastusi ning kirjeldab praktilisi tööprotsesse.

1. METALLRAAMIDE (*IRONBACK*) AJALUGU



Foto 1. <https://www.ebay.co.uk/itm/203824466671>

Esimesed teadaolevad *ironback* esemed on valmistatud Inglismaal 19.sajandi esimeses pooles, sealt edasi on laialdasem kasutus levinud mujale Euroopasse. Skandinaaviamaades on seda konstruktsioonilahendust kasutatud ka Emma mööbli puhul ”nime päritolu on ebaselge, kuid teooriaid selle kohta on mitmeid: Rootsis kasutati seda nime juba aastal 1821 pruunikaspunase värvitooni kohta...samas oli Emma ka levinud naisterahva nimi ajal mil mööblit tutvustati” (Tepaskind 2008:14). Kasutuselevõttu võib põhjendada metalli kergusega, sama ese on metalli kasutades kaalult tunduvalt kergem kui puit ja metall võimaldab

selliseid vorme, mida puiduga on väga raske saavutada. Diivaneid, mille polster oli kinnitatud peidetud karkassile, oli ka ökonoomsem toota, sest polnud vaja teha aeganõudvaid ornamente. Diivani-laadsetel istmetel muutus metallraamiga seljatoe konstruktsioon populaarseks 19.sajandi I poole lõpus. Vorm muutus keerulisemaks ja mahulisemaks, polstrit hakati kinnitama seljatoele sügavate nõõpidega ja muude efektsete polstri kinnitus lahendustega. Mahulise polstri arengu tingis terasvedrude leiutamine 1822.aastal. Vedrupolster pakkus paremat istumismugavust kui kunagi varem. 19. sajandi keskklass oli eriti vastuvõtlik mugavusele ja tehnoloogilistele uuendustele. Muutused naiste rõivamoes laskisid istuda mugavamalt, enam ei pidanud istuma sirge seljaga ainult istmeäärele toetudes, oli võimalik toetuda mugavalt selg vastu seljatuge.

1.1. *Ironback* konstruktsiooni kujunemine ja kirjeldus

19. sajandil hakati valmistama metallraamidega polstrit lähtudes kasvavast vajadusest keerukate vormide järele, mida puitkonstruktsiooniga on väga raske saavutada. Uus-barokk stiilile on omane volüümikas ja mahuline polster, mis vajas uusi materjale. Metallile eelis on vastupidavus, plastilisus ja kergus. Konstruktsioonide lahendusid on palju, kuid materjali põhiselt võiks esile tõsta kolme (foto 2 John W. Stephenson (1914), FURNITURE UPHOLSTERING). Enamlevinud on lehtmetsa ribade omavaheline neetimine (foto 1). Teine võimalus oli metallvarbade ühendamine sepsiskeermega. Kolmandaks on konstruktsiooni tekitamiseks kasutatud kimbuks põimitud metalltraate (foto 2 joonis 240b) (foto 2). Foto 2 joonisel 240 on näidatud töökaik traadist seljaga tooli valmistamisest. Vastavasse pikkusesse lõigatud jämedad terastraadid pistetakse istmeraami puuritud aukudesse ning kinnitatakse paari sepanaelaga. Puidukiudude paisudes fikseeruvad traadid kindlalt. Täiendavalt puuritakse raami küljele auk (foto 2 joonis 240a), kuhu asetatakse pikem traat, millega põimitakse paigaldatud ja soovitud vormi painutatud jämedamaid terastraadid kokku. Põimimistraat peab olema võimalikult tihedalt vastu raami (foto 2 joonis 240c). Soovitud vorm antud ning istme äärisel vormimiseks vajalikud lisatraadid paigaldatud, võib alustada polstri tegemisega. Terastraadist polstri raami ehitamine on raskemaid etappe töös. Traadi vormimine on keeruline, eriti kui tegemist on vedruterasest materjaliga. Pehmet traati on küll lihtsam käsitleda ja saab rahuldava tulemuse, kuid see lahendus pole vastupidav ja kvaliteetne. Terasvarb võimaldab anda polstrile mistahes vormi. Metallile polstri kinnitamine erineb ainult kinnitusviisi poolest. Metallist konstruktsioonile, mille moodustavad selja- ja käetugi, õmmeldakse polster džuudivormi külge, mis on omakorda tihkelt ümber metalli pingutatud ja õmmeldud.

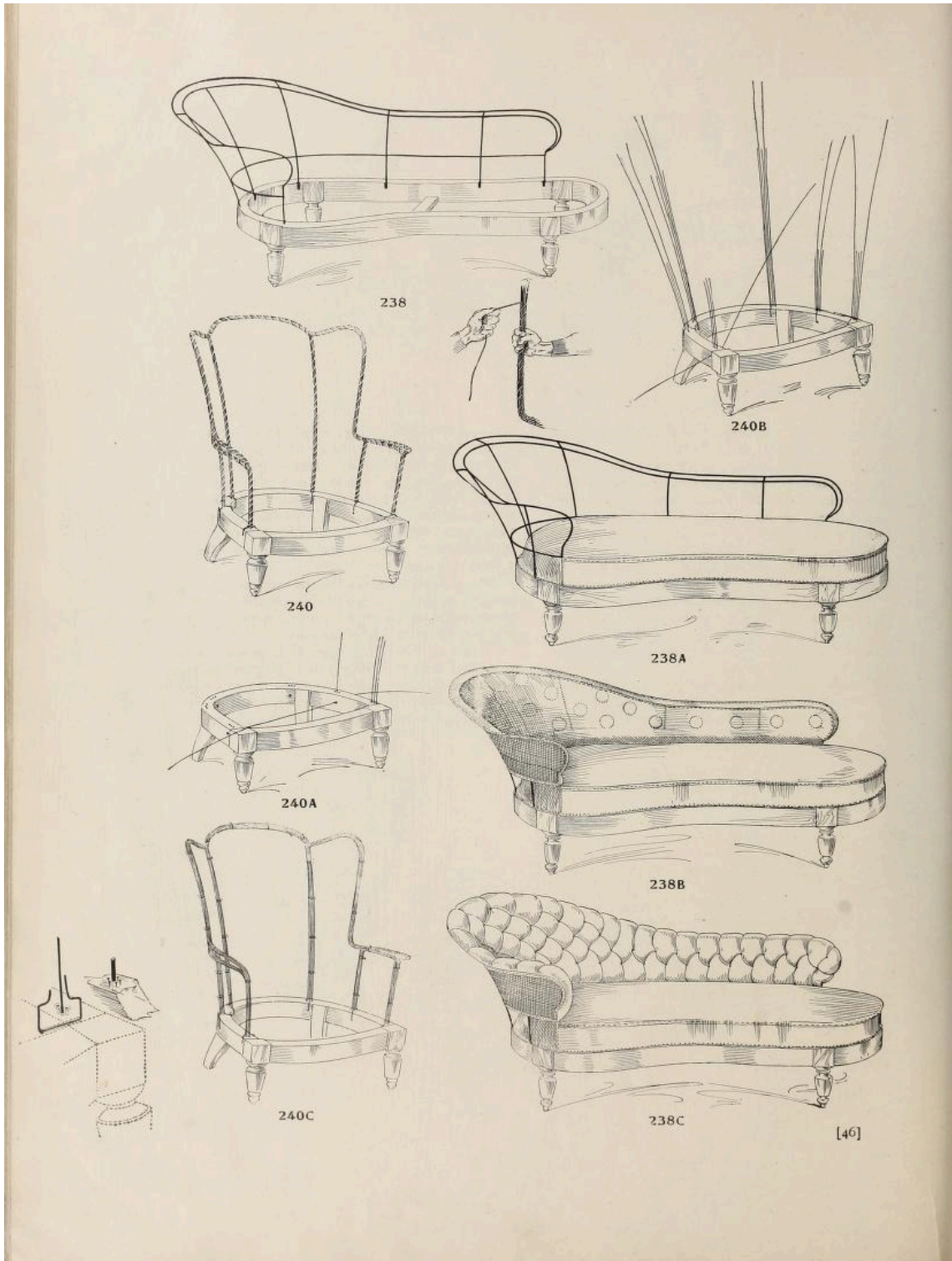


Foto 2. Furniture upholstery (Stephenson 1914:46)

1.2 Restaureeritav *ironback* diivan

Lõputöös valitud ese on pärineb 19.sajandist ning on kuninganna Victoria ajastule (1837-1901) iseloomulike joontega. Diivan jõudis minuni Lõuna-Eestist, varasem päritolu jäi kahjuks välja uurimata, kuna varasem omanik ei soostunud informatsiooni selle kohta jagama. Eelmine omanik oli sõlminud kokkuleppe, et vahetab esemel katteriide. Kuna tal puudusid teadmised töö teostamiseks, siis jäi töö pooleli. Teadmata põhjusel polnud ta nõus



Foto 3.

diivanit pooleliolevana omanikule tagastama ning jõuti kompromisskokkuleppeni. See oli ilmselt ka põhjus, miks üle-eelmine omanik ei soovinud diivani päritolust midagi avaldada. Minule pakkus diivan huvi just selle ainulaadse vormi pärast. Diivan on konstruktsiooni lahenduselt *ironback-loveseat*, kuna selja- ja käetugede raamistik on valmistatud metallist.

Teist sama lahendusega diivanit pole õnnestunud leida. Diivani põhiraam on tapitud massiivpuidust ning selle esinurkadesse on kinnitatud tüüblitega kabrioolile iseloomuliku lahendusega jalad.

2. SELJATOE KONSTRUKTSIOON

Seljatoe konstruktsioon on valmistatud latt- ja varbmetallist. Konstruktsiooni kandvam osa ehk tugimaterjal on valmistatud kitsast lattmetallist (foto 6). Seljatoe vorm ehk kontuur on valmistatud painutamise teel varbmetallist, raami otstes on sepistatud aasad (foto 6), mis kinnitatakse puitraamile poltide ja mutritega. Kitsast lattmetallist tugikonstruktsioon on otstest sepistatud. Alumine ots on mulgustatud ning sellesse kinnitub kruvi (foto 14), ülemine ots on keeratud ümber kontuur-varva (foto 7).

Metallkonstruktsioon on puitraamile kinnitatud kuue poldi ja seitsme kruviga (foto 5). Poldid on paigaldatud läbi raami suunaga alt üles (foto 4). Kruvid on sisestatud ülevalt (foto 14). Materjali sobilik valik on andnud seljatoele piisava jäikuse ning samas ka vormikuseks vajaliku nõtkuse. Materjalide ühendussõlmedeks valitud sepis on keevitus-eelse perioodi ainuõige lahendus.



Foto 4. Poldi asetus raamis



Foto 5. Mutrid ja kruvid



Foto 6. Käetoer raam

Kontuurraam on vormitud painutamise teel, ühendades osad omavahel otste keeramisega teise varva ümber (foto 7 ja 8).



Foto 7. Tugikonstruktsiooni keerd



Foto 8. Kontuurraami ühendus



Foto 9. Seljatoe konstruktsioon lahtivõetuna



Foto 10. Murdunud ots **1**



Foto 11. Murdunud ots **2**

Seljatoe konstruktsiooni tugevdamiseks oli varasemalt lisatud metallplaate (foto 12). Kinnitamiseks oli puuritud augud läbi metallist tugikonstruktsiooni ja kinnitatud kruvidega.



Foto 12. Kruvidega kinnitatud metallplaadid

Seljatoe konstruktsioon liikus, kaks kinnitust olid murdunud (foto 9, 10, 11, 13), puitraam oli aja jooksul tõmbunud kokku ja sellest ka seljatoe liikumine. Konstruktsiooni seisukord oli hea. Korrosiooni esines ainult pindmiselt vähesel määral. Konstruktsiooni väline vorm on sepistatud varrastest, tugikonstruktsioonides on kasutatud lehtmetsa (foto 6).



Foto 13. Murdunud kinnituste otsad



Foto 14. Konstruksiooni kinnitus raamile

Seljatoe polstri avamine



Tugikangas kinnitub õmblustega raami taha ning selle serv on mähitud ümber kontuurraami ääre ja fikseeritud õmblustega.

Foto 15. Raami taha kinnitatud tugikangas



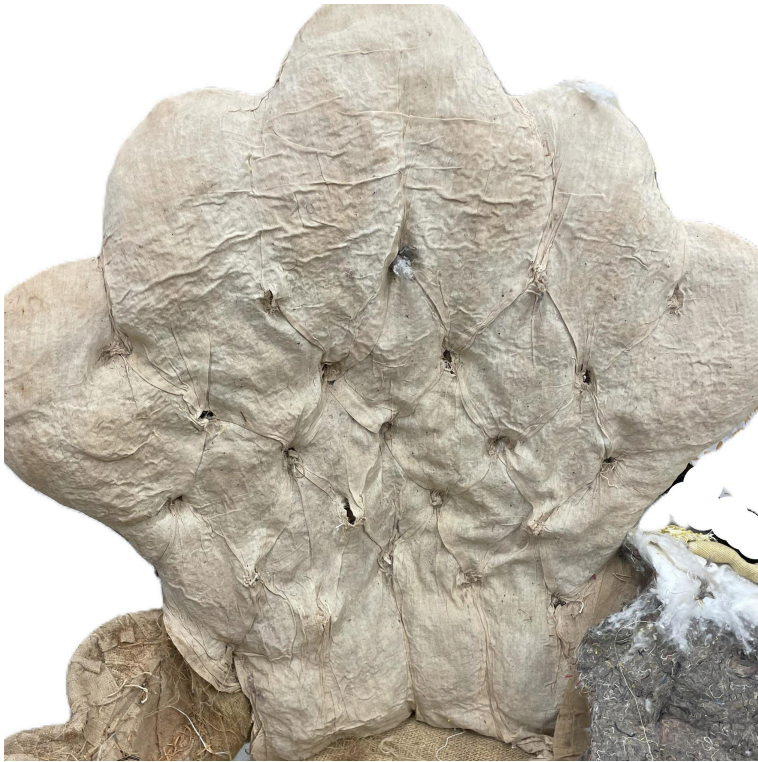
Laastu täitega põhipolstrit katab hõre džuudikangas, milles on näha nõöp-polstri kinnitusjälgi. Laastu kasutati eelkõige mahu andmiseks ja odava hinna pärast.

Foto 16. Hõreda jutekangaga põhipolstri kiht



Pikeeringukanga all on krusskarvast tasanduskiht.

Foto 17. Algne krusskarvaga täitekiht



Lisakihi eemaldamisel on näha algset pikeeringut kattev puuvillane valge kangas.

Foto 18. Algne pikeering



Peale kattedkanga eemaldamist võib näha ilmselt hiljem lisatud valget vatiini ja halli vati lisakihti.

Foto 19. Seljatoe polstri lisatäite kiht



Eeldatavasti vanim
allesolev kattekangas,
mis tuli välja viimasena
paigaldatud kanga alt.

Foto 20. Seljatoe vanim kangas

3. *IRONBACK* T RESTAUREERIMINE

3.1 Restaureerimistöõde kava

- Üldseisundi dokumenteerimine: Pildistamine, kirjeldamine
- Polstri autentsuse tuvastamine ja seisundi määramine
- Polstri materjalide eemaldamine
- Jalgadelt viimistluse eemaldamine, katkise jala parandus
- Seljatoe parandus

Põhipolstri rekonstruktsioon

- Vedrude tugirihmade kinnitamine ja vedrude fikseerimine
- Vedru nõõride sidumine ning polstri täitematerjali läbiõmblus, vormiõmblus, kandiõmblus
- Istmeosa tasandamine pikeeringu kihiga

Seljatoe rekonstruktsioon

- Seljatoe raami põimimine trikoopaelaga
- Tugikanga õmblus, kandi täide ja -õmblus, täitematerjali läbiõmblus, nõõpide tegemine, pikeeringu kihi õmblemine, mööblikanga õmblus
- Lõppseisundi fotografeerimine ja dokumenteerimine

3.2 Seljatoe konstruktsiooni parandamine

Konstruktsiooni eemaldamisel on kogu raamile tehtud roteeruva terasharjaga puhastus, et eemaldada pindmist korrosiooni ja muud aja jooksul tekkinud mustust. Seejärel on kokku keevitatud murdunud otsad ja paigaldatud seljatugi tagasi alusraamile oma kohale.

Seljatugi on pärast paigaldamist stabiilne, varasem loksumine oli tingitud puidu kokkutõmbumisest, siis uuesti paigaldatuna on mutrid ja kruvid pingutatud tugevalt ja loksumist enam pole. Raam sai mähitud tihkelt trikoopaelaga. Selline moodus hoiab ära korrosiooni teket, mis muudab metalli karedaks ja võib seeläbi läbi kulutada tugikanga, samuti lihtsustab see polstri kinnitamist raamile (McDonald 1985:132). Korrosioon tekib ümbritsevast õhuniiskusest, mis imendub ka polstri materjalidesse ja jääb sinna püsima pikemaks ajaks.

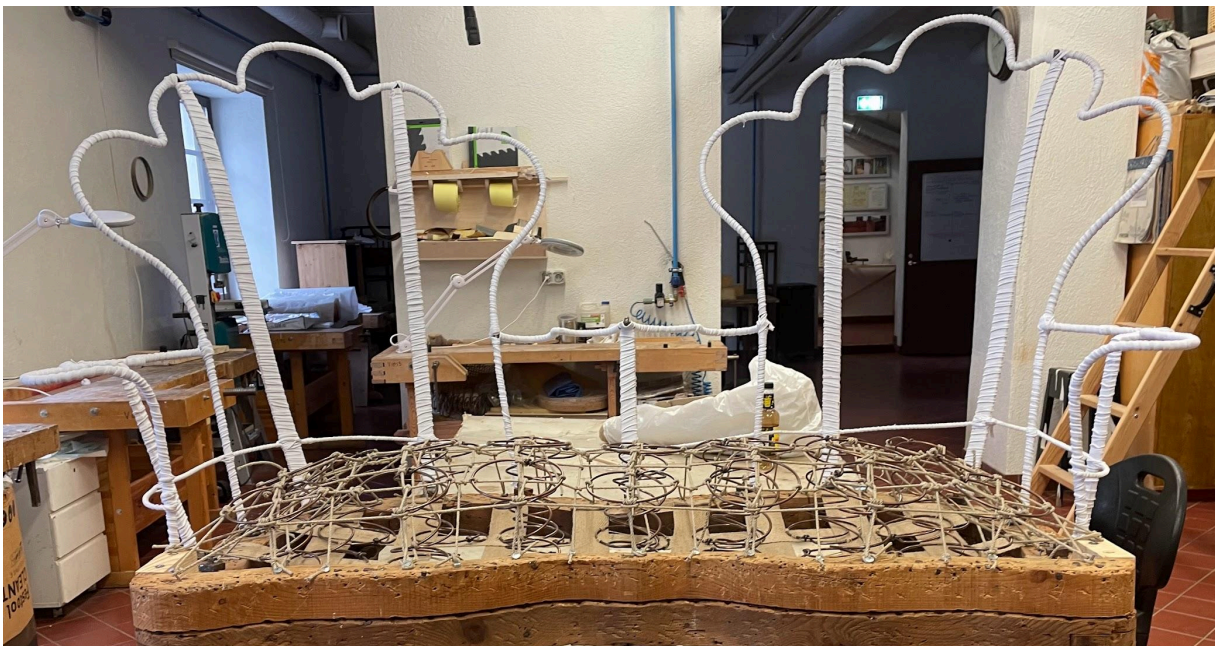


Foto 21. Mähitud trikoopaelaga raam

3.3 Esijala parandamine

Teadmata põhjusel oli vasak esijalg lõigatud pooleks ja eemaldatud 1,5 cm ulatuses materjali. Jalga oli üritatud parandada. Jalg oli EPO-liimiga liimitud. Erinevuse varjamiseks oli kasutatud puidupahtlit ja viimistletud pruuni värviga (foto 22 ja 23). Transpordi käigus ühendus purunes. EPO-liimi ja puidupahtli eemaldamisel selgus, et jalg on valmistatud pähklist. Jalgadel on varasemalt olnud ka rattad, kuid needki olid eemaldatud.



Foto 22. Murdunud vasak jalg



Foto 23. Vasaku jala murdunud ots

Pooleks saetud jalale sai liimitud uus pähklist vahetükk ja kinnitatud tüübelühenduse ja PVA liimiga (foto 24).



Foto 24. Jala eestvaade

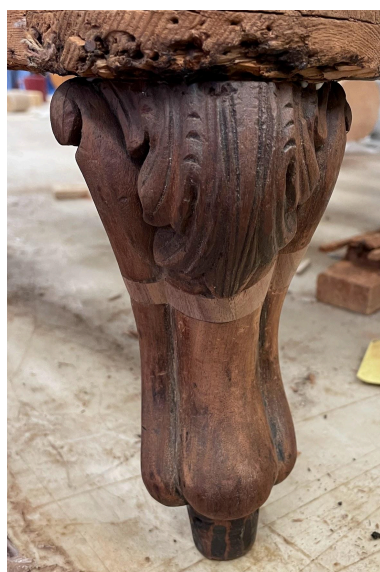


Foto 25. Puidulõikega teostus

3.4 Polstri rekonstruktsioon

Istme polstri taastamine

Uue istumisosa põhipolstri rekonstruktsiooniks on vedrude tugipinnana kasutatud 8 cm laiust džüudist rihma. Paigaldatud uued viie keeruga vedrud on vastavuses vanade vedrude kõrgusega (foto 21). Vanad vedrud olid käsitsi keeratud seitsme keeruga, vedruterase paksus on sama mis tänapäevastel, kuid erinevus on keerdude tiheduses. Tänapäeval teras, millest vedrusid valmistatakse, on suurema karastusastmega ja jäigem, seega saab vedrusid valmistada väiksema keerdude arvuga ja nende vetruvus on parem. Seotud vedrusid kattev tihe džüutkangas on kinnituspinnaks meriheinale (foto 26), mis kaetakse hõreda džüutkangaga. Merihein on kaetud hõreda džüudiga. Põhipolster on meriheina paigalhoidmiseks läbiõmmeldud ja pingutatud (foto 27). Seejärel on teostatud vormi ja kandiõmblused. Tasanduskihis on kasutatud meriheina, pressvatti ja pikeeringukangast (foto 29 ja 30).



Foto 26. Tagantvaade seljatoele ja vedrude katmisele



Foto 27. Põhi polstri läbiõmblus



Foto 28. Istumisosa põhipolstri vormiõmblused



Foto 29. Istumisosa põhipolstri tasandamine



Foto 30. Istumisosa põhipolstri pikeeringukangas

Seljatoe polstri taastamine

Uurimistöö käigus läbi töötatud materjalides leidsin meetodi, milles tugikanga paremaks raamile kinnituseks mässitakse ümber metalli trikoopael või puuvillase kanga ribad (foto 21). See moodus takistab ka metalli korrodeerumist ja lihtsustab materjali kinnitamist.

Vormi paremaks saavutamiseks on tugikangas koostatud kanga tükkidest, mis on õmmeldud tagant ettepoole nii, et tükkide serv kinnitub ümber kontuur- ja tugiraami (foto 26 ja 27), iga osa on mähitud eraldi ümber raami. Tugikangale on õmmeldud meriheina kinnituseks aasad ning selle alumisele servale riba hõredat džuuuti (foto 32), džuuutkangas pingutatud ja kinnitatud vastavalt vormile. Tehtud vormi ja kandiõmblused (foto 33 ja 34).



Foto 31. Käetoe põhipolstri kanga kinnitamine



Foto 32. Aasad meriheina pallide kinnitamiseks



Foto 33. Seljatoe alumise osa vormi- ja kandiõmblused



Foto 34. Seljatoe põhipolstri tagantvaade

Et anda seljatoele kumer vorm, on džuutkangas kinnitatud ribadena, täidetud meriheinaga ja teostatud vormi õmblus (foto 35, 36, 37).



Foto 35. Kinnitamine



Foto 36. Kandi täitmine



Foto 37. Vormiõmblused

Seejärel on täidetud seljatugede kesk- ja alaosa meriheinaga ja kaetud hõreda džuutkangaga. Teostatud seljatugedele läbiõmblus ja ääred kinnitatud. Märgitud on kohad nõopide jaoks (foto 38). Vana polstri istumisosa tasanduskihis olnud kookoskiud on puhastatud ja taaskasutatud seljatoes. Kookos on lihtsalt käsitletav, ta säilitab oma vetruvuse ja on kõrge kulumiskindlusega ning niiskuskindel, seega sobib eriti hästi just metallist seljatoe polstri materjaliks.



Foto 38. Nõopide asukohtade märkimine



Foto 39. Seljatugede heftimine

Kuna kookoskiudu oli piiratud kogus, siis puuduoleva osa asendasin krusskarvaga (foto 39). Heftimiskihi peale on lisatud pressvati kiht ja peale pikeeringukangas (foto 40), mis on kinnitatud õmblusega seljatoe tagumisele poolele (foto 41). Viimase kihina on paigaldatud mööblikangas koos nõõpidega. Seljatoe ülemises osas on kanga vormimine keerulisem, kuna vormid on ümarad.



Foto 40. Pikeeringukiht heftingu kinnitustega



Foto 41. Kinnitamine tagantpoolt

3.5 Viimistlus

Jalad olid üle värvitud pruuni emailvärviga, mille eemaldamiseks on kasutatud Borma laki- ja värviemaldusgeeli. Paranduskoht vasakul esijalal on toonitud Herdins vesipeitsiga. Lõppviimistluseks on kasutatud piirituslakki.



Foto 42. Viimistletud paranduskoht

KOKKUVÕTE

Lõputöö kujunes välja huvist mahulise polstri vastu. Polster on kujunenud koos moega läbi aegade. Huvipakkumaks on viktoriaanlik periood, kus polster on võtnud eriliselt mahulised ja keerulised vormid ja seda on saavutatud tänu metallist konstruktsioonile, mida polster katab. Loobutud on nähtavast puitpinnast ja lõikedekoorist. Vanemast kirjandusest on selgunud, et ka metallist konstruktsiooni valmistamise viise on olnud erinevaid. Kuna sellisel viisil polstri valmistamine on väga ajamahukas, siis on teda kasutatud lühikest aega. 19. sajandi lõpul tööstuse arenedes muutus kogu polster lihtsamaks ja hakati valmistama rohkem masstoodangut, mida soosis ka keskklass. Masstoodang oli odavam ja paremini kättesaadav.

Restaureeritava diivani polstri avamine andis aimu materjalidest, mida ja miks vastaval ajastul on kasutatud. Selle põhjal võib järeldada, et polstrit on kunagi uuendatud ja kattekangaid on vahetatud mitmeid kordi. Seljatugi liikus ning vajas kahest kohast keevitamist. Parandused on andnud seljatoele tugevuse ja stabiilsuse. Diivanil tuli parandada ka vasak esijalg, mis oli teadmata põhjusel pooleks saetud ja lühemaks tehtud. Algselt olid jalgadel ka rattad, kuid need olid eemaldatud. Jala esialgne kuju on taastatud ning kõigile paigaldatud uued rattad.

Polstrit taastades on kasutatud ajastukohaseid materjale. Materjalid on ajaga ka kvaliteetsemaks muutunud, nagu näiteks spiraalvedrud, mis tänu paremale karastatusele on vetruvamad, seega on neil vähem keerde võrreldes vanade käsitsi keeratud vedrudega. Seljatoe polstri kinnitamiseks kasutasime meetodit, kus trikoopael või puuvillase kanga ribad mähitakse tihkelt ümber metalli, see hoiab ära metalli korrodeerumise ja lihtsustab materjali kinnitamist. Tugikangas on kinnitatud ribadena vormi keerukuse tõttu.

Heftimiseks ehk sügavate nõõpide tegemiseks on taaskasutatud vana polstri istumisosa tasanduskihis olevat kookoskiudu. Kookoskiul on palju häid omadusi, sealhulgas niiskuskindlus, mis teeb ta eriti sobivaks just metallkonstruktsioonile. Seljatoe ülemises osas oli kanga vormimine keeruline, kuna vormid on ümarad.

Algset viimistlust ei olnud võimalik taastada, kuna oli kasutatud värvi, mis tuli täielikult eemaldada. Viimistluseks kasutasime ajastukohast piirituslakki.

Lõputöö aitas areneda ja täieneda ajaloo vallas ning ka praktilises osas. Praktilise osa eesmärk oli muuta diivan taas kasutuskõlblikuks. See aitas kinnistada koolis varasemalt saadud teadmisi.

SUMMARY

Restoration of 19th Century Ironback Sofa

The aim of the thesis is to give a broad overview of the development of fashion and technology considering upholstery in the Victorian era. During this period, the upholstery became particularly voluminous and acquiring complex forms, that were achieved using metal structure instead of wooden one.

Based on the literature review, there have been various ways of manufacturing metal structures. Upholstering in this way is labor intensive and thus was used only for a short period of time 1860-1890. At the end of the 19th century, with industrial revolution and mass production - furniture making became simpler, cheaper and more accessible to more people.

Stripping the upholstery gives you insight of the history of an object and the materials used in a certain era. the upholstery of the sofa being restored. The metal backrest needed repair. The left front leg also had to be repaired, the leg was cut in half for an unknown reason and the casters were missing. New casters have been attached after the restauration.

All the materials used in the restoration process were period appropriate. The quality of the materials has improved over time, for example, the steel used for coiled springs is hardened better and less rigid. Wrapping the metal structure with tricotee tape has been used as a method of fastening the upholstery on an ironback, which also prevents metal from corroding. Due to the complex shape of the backrest, the support fabric is attached as strips. For hefting, i.e. for deep buttoning, coconut fiber has been reused, which is particularly suitable for metal construction due to its moisture resistance. The rounded forms of the upper part of the backrest were the most complicated parts of the restauration. Due to the fact the cabriole legs had been finished with synthetic varnish that had to be stripped, it was not possible to restore the original finish. For finishing, period appropriate spirit varnish was used.

The thesis gave me historical and practical knowledge on the topic. The sofa has been restored to its former glory.

KASUTATUD KIRJANDUS

<https://www.ebay.co.uk/itm/203824466671>

Edward T. Joy (1977), ENGLISH FURNITURE 1800-1851. Great Britain: Sotheby Parke Bernet Publications

Georg Himmelherber (1996), CAST-IRON FURNITURE AND ALL OTHER FORMS OF IRON FURNITURE. Great Britain: Philip Wilson Publishers Ltd

Pauline Agius (1978), BRITISH FURNITURE 1880-1915. Great Britain: Baron Publishing

R.W.Symonds & B.B. Whineray (1987), VICTORIAN FURNITURE. Great Britain: Studio Editions, a division of Bestseller Publications Ltd

Clive D. Edwards (1993), VICTORIAN FURNITURE- TECHNOLOGY AND DESIGN. Great Britain: Manchester University Press

Quantum Books Ltd (1999), VICTORIAN ARCHITECTURE AND FURNITURE. Great Britain Grange Books

Elizabeth Aslin (1962), 19TH CENTURY ENGLISH FURNITURE. Great Britain: Faber & Faber Limited

Carole Thomerson (1989), THE COMPLETE UPHOLSTERER. Great Britain: Frances Lincoln Limited

Geoffrey Wills (1979), ENGLISH FURNITURE 1760-1900. Great Britain: Guinness Superlatives Limited

Pauline Agius (1978), BRITISH FURNITURE 1880-1915. Great Britain: Baron Publishing

John W. Stephenson (1914), FURNITURE UPHOLSTERING.
<https://archive.org/details/furnitureuphols00step/page/n1/mode/2up>

Circuit Carol. (2017). Developing social history from physical evidence: a detailed exploration of artefacts hidden within a Victorian chaise longue and an interpretation of the significance of the contents. Buckinghamshire New University Coventry University. [Doctor of Philosophy]. <https://bnu.repository.guildhe.ac.uk/id/eprint/17344/>

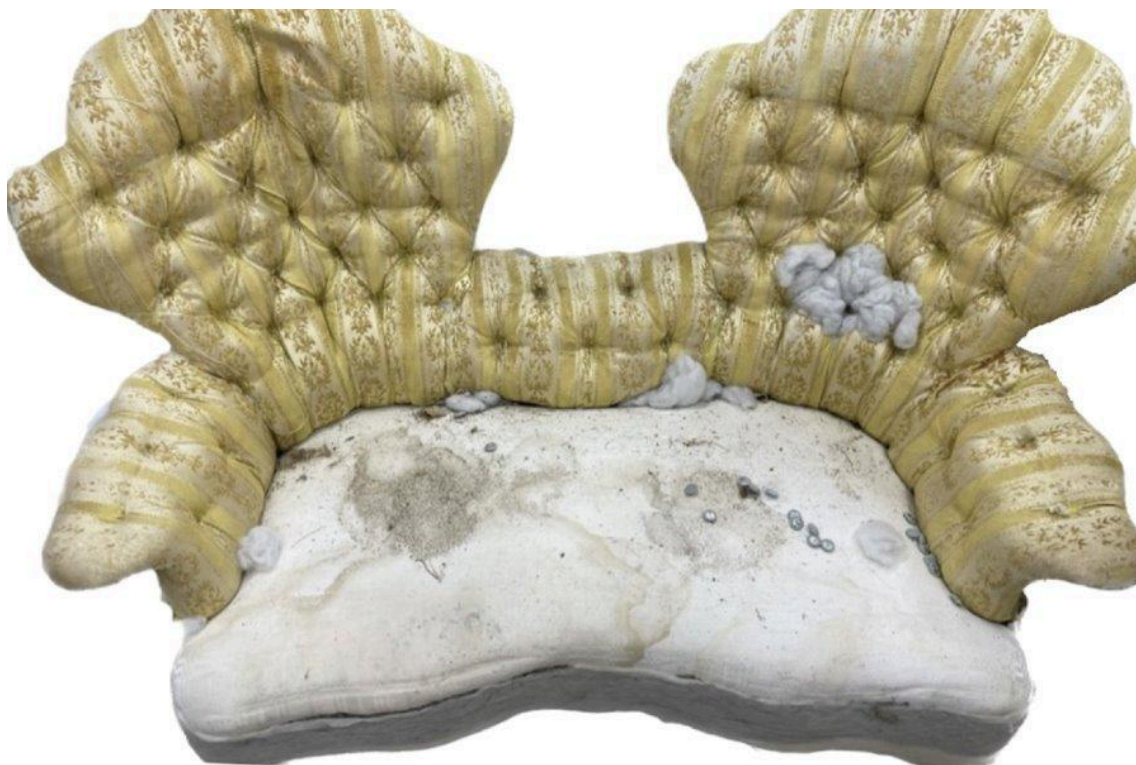
Bengt Nyström.(2008). SVENSKA MÖBLER. Stockholm: Natur och Kultur

Tepaskind Kaidi. 2008. Uusrokokoo ja Emma-tugitoolid. Kõrgem Kunstikool Pallas Mööblioskond. Tartu. [Diplomitöö].

Robert J. McDonald (1985). UPHOLSTERY REPAIR AND RESTORATION. Great Britain: Anchor Brendon Ltd

LISAD

Lisa 1. Ironback-i alg ja lõpp seisundi foto



Lisa 2. Restaureerimisprotokoll

Tööde album Restaureerimisprotokoll

Marlen Käige

Teostaja nimi

MÖ-20-Rest. tudeng

Ametinimetus

Kõrgem Kunstikool Pallas

Tööde läbiviimise koht (asutus/osakond)

Annes Hermann

Juhendaja /ametinimetus/asutus



Foto 1. Diivani algne seisund

1. Objekti andmed

Nimetus	Diivan; <i>Love-seat</i>
Autor	Teadmata
Dateering	19. sajandi II pool
Materjal	Mänd; lehtmetsa; varbmetall; pähkel
Tehnika	Raamkonstruktsioon; puidulõige; painutatud metall (<i>Ironback</i>)
Mõõtmed	45x145x54(105)
Omanik	Marlen Käige
Tähis	Puudub

2. Konservimistöde ülesanne/eesmärk

Konstruktsiooni puhastamine ja parandamine, viimistluse taastamine, polstri rekonstruktsioon.	
Tööde teostamise aeg	02.02.2023- 17.04.2023

3. Objekti iseloomustus



Foto 2. Viimasena paigaldatud kattedekangas

Varasemad näited sellistest istmetest pärinevad 17. sajandi lõpust, vajadusest anda ruumi daamide mahukatele kleitidele. *Nn. armastusiste*, lai tool, kuhu mahub kaks inimest, kelle kavatsused on nimes vihjatud.

Alates 19. sajandi algusest hakati aga sellises suuruses toote tootma armastus- ehk kurameerimistooli nime all. Duaalsuse rõhutamiseks jaotati need mõnikord kaheks (S-kujulise plaani järgi) pigem sümboliliselt kui funktsionaalselt.

Istme põhi on valmistatud puidust raamkonstruktsioonina. Sohval on pehme vedrupolster, seljatoe raam on sepistatud ja painutatud metall.

Diivani iste on kaarjate sarjete ning trapetsikujuliselt eest laienev. Mööbliekangas on asendatud.

	<p>Seljatoe metallist raam kinnitub istme põhjale poltide ja kruvidega.</p> <p>Diivanil on neli kabrioolile iseloomuliku kujuga, ratastele toetuvat jalga, mis kinnituvad tüüblitega istmeraami külge.</p> <p>Istme raami varjab täies ulatuses mahuline polster, mis seljatoe osas on liigendatud nõõpidega.</p>
Muud pealdised, märgid, tekstid	Puuduvad
Andmed varasemate konserveerimis-restaureerimistöde teostamise kohta	Mööblikangas on vahetatud korduvalt, polstri pinda istmel ja seljatoel on korrigeeritud. Kuna konstruktsioon on ebastabiilne, on seljatuge toetatud täiendavalt metallplaatidega. Alustatud on kattekanga vahetamist.
Kirjandus- ja arhiiviallikad	<p>Tepaskind Kaidi. 2008. Uus-rokokoo ja <i>Emma</i> tugitoolid. Kõrgem Kunstikool Pallas Mööbliosakond. Tartu. [Diplomitöö].</p> <p>https://justinterioronline.wordpress.com/2014/08/28/the-deer-park-iron-back-chair-project/</p>

4. Objekti seisund enne konserveerimist


<p><u>Seisundi Kirjeldus</u></p>  <p>Foto 3. Sohva altvaade</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Puitkonstruktsioon on stabiilne ega vaja parandusi (Foto 3). ❖ Istme polster moodustub kahekümne ühest 8. keermega spiraalvedrust. ❖ Tugirihmad on välja veninud. ❖ Jalgadel puuduvad rattad.
--	--



Foto 4. Vaade katkisele jalale



Foto 5. Metallplaatidega toetatud seljatugi



Foto 6. Murdunud aasad



Foto 7. Metallkonstruktsioon

- ❖ Esimene vasakpoolne jalg on mingil põhjusel pooleks lõigatud (pikkusest puudub 1,5cm). (Foto 4).
- ❖ Jala loomulik pikkus mõõdetud ning puuduv osa koos täiendava tüübliga liimitud.
- ❖ Algselt piirituslakiga viimistletud pinnad olid värvitud pruuniks. Fotol viimistlus eemaldatud.

- ❖ Seljatoe ebastabiilne konstruktsioon on toetatud metallplaatidega, mis konstruktsiooni üldist tugevust pole parandanud (Foto 5).

- ❖ Lattvarbade kinnitusaasad on murdunud ning vajavad keevitust

- ❖ Seljatoe konstruktsiooni kinnitused mitmes piirkonnas murdunud (Foto 6 ja 7), millest tulenes ka seljatoe ebastabiilsus.

Kokkuvõtlik/üldine hinnang objekti seisundile

Puitkonstruktsiooni üldseisund on rahuldav, seljatoe metallkonstruktsioon vajab

	parandust, polster tuleb rekonstrueerida.
--	---

5. **Konserveerimistöõde kava**

<p><u>Tööde loetelu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Üldseisundi dokumenteerimine: Pildistamine, kirjeldamine ❖ Polstri autentsuse tuvastamine ja seisundi määramine ❖ Polstri materjalide määramine ja eemaldamine ❖ Jalgadelt viimistluse eemaldamine, katkise jala parandus ❖ Seljatoe raami parandus <p><u>Põhipolstri rekonstruktsioon</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vedrude tugirihmade kinnitamine ja vedrude fikseerimine ❖ Vedrude sidumine ning polstri täitematerjali läbiõmblus, vormiõmblus, kandiõmblus (Foto 11.) ❖ Istmeosa tasandamine pikeeringu kihiga <p><u>Seljatoe rekonstruktsioon</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Seljatoe raami põimimine trikoopaelaga ❖ Tugikanga õmblus, kandi täide ja õmblus, täitematerjali läbiõmblus, pindade heftimine, pikeeringukihi õmblemine, mööblikanga õmblus ❖ Lõppseisundi fotograferimine ja dokumenteerimine 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Objekti seisundi fikseerimine ❖ Algse tehnilise lahenduse fikseerimine, polstri esialgse lahenduse tuvastamine ❖ Rekonstruktsiooni tingimuste loomine ❖ Jala parandamine ja liimimine, viimistluse taastamine ❖ Metallraami puhastamine ja purunenud osade keevitamine <ul style="list-style-type: none"> ❖ Reformpolstrile toetuspinna tekitamine ❖ Põhipolstri taastamine ❖ Põhipolstri tasandamine <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tugikanga õmbluse lihtsustamine (Foto 10) ❖ Seljatoe polstri taastamine, viimistlemine ❖ Esemel lõppseisundi fikseerimiseks ja restaureerimise protsesside informatsiooni säilitamiseks
--	--

6. Konserveerimistööde kirjeldus

<p>Teostatud tööd:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Pildistamine, dokumenteerimine ❖ Polstri eemaldamine ❖ Katkise jala eemaldamine ❖ Viimistluse eemaldamine, puidulõike ja vigastuse parandamine ❖ Tugirihmade kinnitamine ❖ Vedrude paigaldus ja sidumine ❖ Jala monteerimine konstruktsioonile ja viimistlemine, rataste paigaldus ❖ Vedrude katmine <i>džuutkangaga</i> ❖ Meriheina paigutus, põhipolstri katmine <i>džuutkangaga</i> ja läbiõmblus ❖ Vormi- ja kandiõmblused ❖ Pressvati ja pikeeringukanga paigaldus <u>Seljatoe rekonstruktsioon</u> ❖ Seljatoe raami põimimine trikoopaelaga ❖ Seljatugede tugipindade moodustamine ❖ Servakantide moodustamine ja kandiõmblused, täitmine ❖ Heftimine (Foto 13.) 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ <i>Iphone</i> 12 mini 64gb (kahekordne 12MP kaamerasüsteem) ❖ Näpitsad, klambrieemaldaja, käärid ❖ Haamer, sõrgkang ❖ Värvieemaldusgeel, väike traathari, peitel, tüüblid ❖ Tugirihm 80 mm; naelad, haamer, rihma pingutusseade ❖ Õmblusnõör, ümar nõel, vedrusidumismnõör, papinaelad 3,0X35, 5.keeruga 21 vedru ❖ PVA liim, haamer, pitskruvi, pintsel, šellak (toon Ruby red), rattad 4 tk.,Herdins vesipeits nr.65 tume pähkel ❖ Tihe <i>džuutkangas</i>, õmblusnõör, ümar nõel, nõöpnõelad ❖ Merihein, õmblusnõör, hõre <i>džuutkangas</i>, topelterra nõel; nõöpnõelad; klambrid BeA 380/10, polstrinõel ❖ Õmblusnõör, ümar nõel ja polstrinõel ❖ Pressvatt, puuvillane pikeeringukangas, nõöpnõelad, klambrid ❖ Trikoopael, niit, polstri nõel, käärid ❖ Tihe <i>jutekangas</i>, õmblusnõör, ümar nõel ❖ Merihein, hõre <i>džuutkangas</i>, õmblusnõör, ümar nõel ❖ Taaskasutatud kookos ja krusskarv, puuvillane niit, ümar nõel , õmblusnõör
---	---

<ul style="list-style-type: none"> ❖ Pressvati ja pikeeringukanga paigaldus ❖ Katteriide kinnitus polstrile ❖ Lõppseisundi pildistamine ja dokumenteerimine 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ pressvatt, pikeeringukangas, nõõpnõelad, polstrinõel ❖ Mööblikangas, väikesed nõõpnõelad, klambrid, niit ❖ Tööde protokoll
Muudatused konserveerimistöõde kavas	Seljatoe raami põimimine trikoopaelaga

7. Illustratiivne materjal (fotod, skeemid jne)

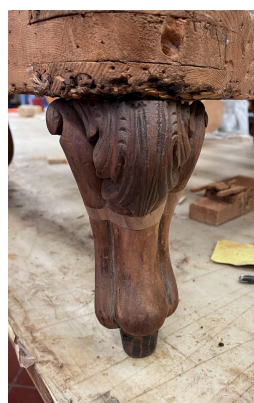


Foto 8. ja 9. Jala parandus ja paigaldus



Foto 10. Vedrude paigaldus



Foto 11. Põhipolstri läbiõmblus



Foto 12. Seljatugede polsterdamine



Foto 13. Sügavate nõpkinnituste tegemine (heftimine)



Foto 14. Nõöppolstri kinnitus



Foto 15. Jalgade viimistlemine ja rataste lisamine

8. Teostatud tööde tulemus



9. Säilitus- ja hooldusjuhend

Diivanit säilitada puhtas ja tolmuvabas ruumis, mille temperatuur ja õhuniiskus on stabiilne. Hoiduda niiskustingimuste järsust muutusest, kuna puit vajab kohanemiseks aega. Liigne niiskus või kuivus võib konstruktsioonile ning puidule halvasti mõjuda. Mööblit mitte paigutada otsese päikesevalguse kätte või küttekeha lähedale - päikesevalgus pleegitab mööblit ja selle viimistlust, katematerjali; küttekeha läheduses puit tõmbab kokku ning võib lõheneda, samuti mõjub see halvasti liimühendustele. Mööblilt tolmu puhastamiseks kasutada kuiva lappi. Diivanit tuleks kasutada sihtotstarbeliselt, kuid kaalupiiranguga max 150 kg. Diivanit tuleks liigutada ettevaatlikult, kuna ta on ratastel.

Kuupäev 17.04.23

Allkiri